

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

Questions
et réponses
écrites

Schriftelijke
vragen en
antwoorden

02-09-2013

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	:	Parti Socialiste
MR	:	Mouvement Réformateur
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
sp.a	:	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
VB	:	Vlaams Belang
cdH	:	centre démocrate Humaniste
FDF	:	Fédéralistes Démocrates Francophones
LDD	:	Lijst Dedecker
MLD	:	Mouvement pour la Liberté et la Démocratie
INDEP-ONAFH	:	Indépendant-Onafhankelijk

Abréviations dans la numérotation des publications:		Afkortingen bij de nummering van de publicaties:	
DOC 53 0000/000:	Document parlementaire de la 53 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif	DOC 53 0000/000:	Parlementair document van de 53 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA:	Questions et Réponses écrites	QRVA:	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV:	Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)	CRIV:	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)
CRABV:	Compte Rendu Analytique (couverture bleue)	CRABV:	Beknopt Verslag (blauwe kaft)
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: couverture blanche; COM: couverture saumon)	CRIV:	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)
PLEN:	Séance plénière	PLEN:	Plenum
COM:	Réunion de commission	COM:	Commissievergadering
MOT:	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT:	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants	Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers
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	Bestellingen: Natieplein 2 1008 Brussel Tel. : 02/ 549 81 60 Fax : 02/549 82 74 www.dekamer.be e-mail : publicaties@dekamer.be

SOMMAIRE

INHOUD

I. Liste cumulative des questions auxquelles il n'a pas été répondu dans le délai fixé par le règlement, à partir du 10 décembre 2011.

I. Cumulatieve lijst van de vragen waarop nog niet geantwoord is binnen de door het reglement bepaalde termijn, vanaf 10 december 2011.

Page/Blz. 5

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).

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).

Page/Blz. 33

	Page Blz.
Premier ministre	- Eerste minister
Vice-premier ministre et ministre de la Défense	- Vice-eersteminister en minister van Landsverdediging
Vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères, du Commerce extérieur et des Affaires européennes	- Vice-eersteminister en minister van Buitenlandse Zaken, Buitenlandse Handel en Europese Zaken
Vice-premier ministre et ministre de l'Économie, des Consommateurs et de la Mer du Nord	- Vice-eersteminister en minister van Economie, Consumenten en Noordzee
Vice-premier ministre et ministre des Pensions	- Vice-eersteminister en minister van Pensioenen
Vice-première ministre et ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances	- Vice-eersteminister en minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen
Vice-première ministre et ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, chargée de Beliris et des Institutions culturelles fédérales	- Vice-eersteminister en minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, belast met Beliris en de Federale Culturele Instellingen
Ministre des Classes moyennes, des PME, des Indépendants et de l'Agriculture	- Minister van Middenstand, KMO's, Zelfstandigen en Landbouw
Ministre de la Justice	- Minister van Justitie
Ministre du Budget et de la Simplification administrative	- Minister van Begroting en Administratieve Vereenvoudiging
Ministre de l'Emploi	- Minister van Werk
Ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes	- Minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden
Ministre des Finances, chargé de la Fonction publique	- Minister van Financiën, belast met Ambtenarenzaken
Secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre	- Staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister
Secrétaire d'État aux Affaires sociales, aux Familles et aux Personnes handicapées, chargé des Risques professionnels, et secrétaire d'État à la Politique scientifique, adjoint à la ministre des Affaires sociales et de la Santé publique	- Staatssecretaris voor Sociale Zaken, Gezinnen en Personen met een handicap, belast met Beroepsrisico's, en staatssecretaris voor Wetenschapsbeleid, toegevoegd aan de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid
Secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, et secrétaire d'État à la Régie des bâtiments et au Développement durable, adjoint au ministre des Finances, chargé de la Fonction publique	- Staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, en staatssecretaris voor de Regie der gebouwen en Duurzame Ontwikkeling, toegevoegd aan de minister van Financiën, belast met Ambtenarenzaken

	Page Blz.
Secrétaire d'État à l'Asile et la Migration, à l'Intégration sociale et à la Lutte contre la pauvreté, adjointe à la ministre de la Justice	- Staatssecretaris voor Asiel en Migratie, Maatschappelijke Integratie en Armoedebestrijding, toegevoegd aan de minister van Justitie
Secrétaire d'État à la Fonction publique et à la Modernisation des Services publics, adjoint au ministre des Finances, chargé de la Fonction publique	- Staatssecretaris voor Ambtenarenzaken en Modernisering van de Openbare Diensten, toegevoegd aan de minister van Financiën, belast met Ambtenarenzaken
Secrétaire d'État à la Lutte contre la fraude sociale et fiscale, adjoint au premier ministre	- Staatssecretaris voor de Bestrijding van de sociale en de fiscale fraude, toegevoegd aan de eerste minister

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

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

Page/Blz. 35

	Page Blz.
Premier ministre	- Eerste minister
Vice-premier ministre et ministre de la Défense	- Vice-eersteminister en minister van Landsverdediging
Vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères, du Commerce extérieur et des Affaires européennes	- Vice-eersteminister en minister van Buitenlandse Zaken, Buitenlandse Handel en Europese Zaken
Vice-premier ministre et ministre de l'Économie, des Consommateurs et de la Mer du Nord	35 Vice-eersteminister en minister van Economie, Consumenten en Noordzee
Vice-premier ministre et ministre des Pensions	42 Vice-eersteminister en minister van Pensioenen
Vice-première ministre et ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances	44 Vice-eersteminister en minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen
Vice-première ministre et ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, chargée de Beliris et des Institutions culturelles fédérales	52 Vice-eersteminister en minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, belast met Beliris en de Federale Culturele Instellingen
Ministre des Classes moyennes, des PME, des Indépendants et de l'Agriculture	104 Minister van Middenstand, KMO's, Zelfstandigen en Landbouw
Ministre de la Justice	115 Minister van Justitie
Ministre du Budget et de la Simplification administrative	- Minister van Begroting en Administratieve Vereenvoudiging
Ministre de l'Emploi	- Minister van Werk
Ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes	118 Minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden
Ministre des Finances, chargé de la Fonction publique	- Minister van Financiën, belast met Ambtenarenzaken
Secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre	276 Staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister
Secrétaire d'État aux Affaires sociales, aux Familles et aux Personnes handicapées, chargé des Risques professionnels, et secrétaire d'État à la Politique scientifique, adjoint à la ministre des Affaires sociales et de la Santé publique	- Staatssecretaris voor Sociale Zaken, Gezinnen en Personen met een handicap, belast met Beroepsrisico's, en staatssecretaris voor Wetenschapsbeleid, toegevoegd aan de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid
Secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, et secrétaire d'État à la Régie des bâtiments et au Développement durable, adjoint au ministre des Finances, chargé de la Fonction publique	- Staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, en staatssecretaris voor de Regie der gebouwen en Duurzame Ontwikkeling, toegevoegd aan de minister van Financiën, belast met Ambtenarenzaken
Secrétaire d'État à l'Asile et la Migration, à l'Intégration sociale et à la Lutte contre la pauvreté, adjointe à la ministre de la Justice	305 Staatssecretaris voor Asiel en Migratie, Maatschappelijke Integratie en Armoedebestrijding, toegevoegd aan de minister van Justitie
Secrétaire d'État à la Fonction publique et à la Modernisation des Services publics, adjoint au ministre des Finances, chargé de la Fonction publique	- Staatssecretaris voor Ambtenarenzaken en Modernisering van de Openbare Diensten, toegevoegd aan de minister van Financiën, belast met Ambtenarenzaken

Page

Blz.

Secrétaire d'État à la Lutte contre la fraude sociale et fiscale,
adjoint au premier ministre

- Staatssecretaris voor de Bestrijding van de sociale en de fiscale
fraude, toegevoegd aan de eerste minister

IV. Sommaire par ministre et mentionnant l'objet.

IV. Inhoudsopgave volgens minister met vermelding van het onderwerp.

Page/Blz. 325

Liste clôturée le 02/09/2013.

Lijst afgesloten op 02/09/2013.

I. Liste cumulative des questions auxquelles il n'a pas été répondu dans le délai fixé par le règlement, à partir du 10 décembre 2011.

I. Cumulatieve lijst van de vragen waarop nog niet geantwoord is binnen de door het reglement bepaalde termijn, vanaf 10 december 2011.

Date	Question n°	Auteur	QRVA	Date	Question n°	Auteur	QRVA
Datum	Vraag nr.	Auteur	QRVA	Datum	Vraag nr.	Auteur	QRVA
Vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères, du Commerce extérieur et des Affaires européennes							
Vice-eersteminister en minister van Buitenlandse Zaken, Buitenlandse Handel en Europese Zaken							
16-01-2012	33	Dirk Van der Maelen	53	16-01-2012	34	Eric Thiébaud	53
24-01-2012	39	Daphné Dumery	54	24-01-2012	40	Daphné Dumery	54
29-02-2012	78	Ben Weyts	59	20-04-2012	115	Theo Francken	68
04-05-2012	124	Kristof Waterschoot	70	10-05-2012	138	Theo Francken	71
25-05-2012	143	Eva Brems	72	06-06-2012	147	Georges Gilkinet	73
08-06-2012	180	Katrin Jadin	74	09-07-2012	206	Daphné Dumery	77
31-07-2012	237	Georges Dallemagne	83	01-08-2012	246	Els Demol	83
05-10-2012	264	Bert Wollants	89	25-10-2012	269	Kristof Waterschoot	91
12-11-2012	274	Sabien Lahaye-Battheu	93	26-11-2012	279	Ingeborg De Meulemeester	95
30-11-2012	305	Peter Logghe	96	03-12-2012	307	Eva Brems	96
04-12-2012	317	Filip De Man	96	04-12-2012	322	Eva Brems	96
05-12-2012	330	Ingeborg De Meulemeester	96	07-12-2012	350	Olivier Henry	97
10-12-2012	353	Juliette Boulet	97	10-12-2012	364	Els Demol	97
11-12-2012	367	Daphné Dumery	97	11-12-2012	368	Philippe Blanchart	97
15-01-2013	375	Dirk Van der Maelen	101	18-01-2013	382	Philippe Blanchart	102
22-01-2013	383	Bruno Valkeniers	102	22-01-2013	384	Zoé Genot	102
29-01-2013	386	Philippe Blanchart	103	29-01-2013	387	Philippe Blanchart	103
04-02-2013	388	Jef Van den Bergh	104	14-02-2013	390	Eva Brems	106
20-02-2013	391	Bruno Valkeniers	106	27-02-2013	394	Özlem Özen	107
27-02-2013	399	Isabelle Emmery	107	27-02-2013	402	Isabelle Emmery	107
28-02-2013	410	Els Demol	108	28-02-2013	416	Dirk Van der Maelen	108
28-02-2013	420	Eva Brems	108	28-02-2013	422	Eva Brems	108
28-02-2013	427	Eva Brems	108	01-03-2013	441	Peter Luykx	108
01-03-2013	442	Bruno Valkeniers	108	01-03-2013	444	Rita De Bont	108
04-03-2013	446	Georges Dallemagne	108	17-04-2013	459	Sabien Lahaye-Battheu	114
18-04-2013	460	Bruno Valkeniers	115	18-04-2013	461	Bruno Valkeniers	115
18-04-2013	462	Bruno Valkeniers	115	18-04-2013	463	Valérie Warzée-Caverenne	115

Date	Question n°	Auteur	QRVA	Date	Question n°	Auteur	QRVA
Datum	Vraag nr.	Auteur	QRVA	Datum	Vraag nr.	Auteur	QRVA
24-04-2013	465	Philippe Blanchart	115	24-04-2013	467	Eva Brems	115
26-04-2013	469	Peter Logghe	116	26-04-2013	470	Philippe Blanchart	116
29-04-2013	471	Eva Brems	116	29-04-2013	472	Kristof Waterschoot	116
02-05-2013	473	Roel Deseyn	117	02-05-2013	474	Peter Logghe	117
02-05-2013	475	Rita De Bont	117	03-05-2013	476	Bruno Valkeniers	117
03-05-2013	478	Wouter De Vriendt	117	07-05-2013	479	Guy D'haeseleer	117
08-05-2013	480	Roel Deseyn	117	14-05-2013	481	Zoé Genot	117
16-05-2013	483	Philippe Blanchart	118	24-05-2013	495	Dirk Van der Maelen	119
29-05-2013	496	Ingeborg De Meulemeester	119	29-05-2013	497	Karolien Grosemans	119
03-06-2013	498	Dirk Van der Maelen	120	03-06-2013	499	Dirk Van der Maelen	120
04-06-2013	500	Olivier Destrebecq	120	04-06-2013	502	Luk Van Biesen	120
05-06-2013	503	Zoé Genot	120	05-06-2013	504	Eva Brems	120
05-06-2013	506	Zoé Genot	120	06-06-2013	507	Daphné Dumery	121
06-06-2013	508	Juliette Boulet	121	06-06-2013	509	Daphné Dumery	121
06-06-2013	510	Daphné Dumery	121	06-06-2013	511	Kristof Waterschoot	121
06-06-2013	512	Jan Jambon	121	06-06-2013	513	Daphné Dumery	121
06-06-2013	514	Juliette Boulet	121	06-06-2013	515	Georges Dallemagne	121
10-06-2013	516	Daphné Dumery	121	10-06-2013	517	Juliette Boulet	121
10-06-2013	518	Georges Dallemagne	121	10-06-2013	519	Wouter De Vriendt	121
10-06-2013	520	Daphné Dumery	121	18-06-2013	521	Ingeborg De Meulemeester	122
18-06-2013	522	Philippe Blanchart	122	18-06-2013	523	Roel Deseyn	122
18-06-2013	524	Eva Brems	122	18-06-2013	525	Philippe Blanchart	122
18-06-2013	526	Philippe Blanchart	122	19-06-2013	527	Cathy Coudyser	122
20-06-2013	528	Philippe Blanchart	123	27-06-2013	529	Meyrem Almaci	124
28-06-2013	530	Georges Dallemagne	124	28-06-2013	531	Eva Brems	124
28-06-2013	532	Eva Brems	124	28-06-2013	533	Philippe Blanchart	124
28-06-2013	534	Georges Dallemagne	124	28-06-2013	535	Georges Dallemagne	124
28-06-2013	536	Georges Dallemagne	124	28-06-2013	537	Georges Dallemagne	124
28-06-2013	538	Georges Dallemagne	124	01-07-2013	539	Theo Francken	124
02-07-2013	540	Georges Dallemagne	124	03-07-2013	541	Roel Deseyn	124
03-07-2013	542	Guy D'haeseleer	124	03-07-2013	543	Katrin Jadin	124
04-07-2013	544	Bruno Valkeniers	124	04-07-2013	545	Olivier Maingain	124
05-07-2013	546	Filip De Man	124	05-07-2013	547	Eva Brems	124
05-07-2013	548	Filip De Man	124	05-07-2013	549	Filip De Man	124
05-07-2013	550	Eva Brems	124	05-07-2013	551	Bert Schoofs	124

Date	Question n°	Auteur	QRVA	Date	Question n°	Auteur	QRVA
Datum	Vraag nr.	Auteur	QRVA	Datum	Vraag nr.	Auteur	QRVA
10-07-2013	552	Guy D'haeseleer	124	10-07-2013	553	Roel Deseyn	124
10-07-2013	554	Philippe Blanchart	124	11-07-2013	555	Katrin Jadin	124
12-07-2013	556	Georges Dallemagne	124				

Vice-premier ministre et ministre de l'Économie, des Consommateurs et de la Mer du Nord

Vice-eersteminister en minister van Economie, Consumenten en Noordzee

29-02-2012	66	Peter Logghe	59	29-02-2012	68	Peter Logghe	59
01-03-2012	69	Luk Van Biesen	60	01-03-2012	70	Georges Gilkinet	60
23-04-2012	124	Mathias De Clercq	68	04-05-2012	135	Meyrem Almaci	70
11-05-2012	150	Annick Ponthier	71	18-05-2012	157	Peter Logghe	71
21-06-2012	188	Leen Dierick	77	05-07-2012	203	Peter Dedecker	77
10-09-2012	234	Peter Logghe	85	19-10-2012	247	Peter Logghe	91
25-10-2012	248	Jef Van den Bergh	91	29-10-2012	251	Reinilde Van Moer	91
07-12-2012	264	Franco Seminara	97	08-01-2013	273	Bert Wollants	100
22-01-2013	280	Zoé Genot	102	11-02-2013	288	Benoît Lutgen	105
11-02-2013	289	Peter Dedecker	105	12-02-2013	292	Karel Uyttensprot	105
11-04-2013	325	Luk Van Biesen	114	17-04-2013	328	Peter Logghe	114
21-05-2013	343	Peter Logghe	118	04-07-2013	372	Olivier Maingain	124
04-07-2013	374	Isabelle Emmery	124	05-07-2013	375	Peter Logghe	124
05-07-2013	376	Peter Logghe	124	05-07-2013	377	Guy D'haeseleer	124
10-07-2013	381	Guy D'haeseleer	124	10-07-2013	382	Guy D'haeseleer	124
15-07-2013	384	Olivier Maingain	124	15-07-2013	385	Olivier Maingain	124
15-07-2013	386	Olivier Maingain	124	17-07-2013	387	Peter Logghe	124

Vice-premier ministre et ministre des Pensions

Vice-eersteminister en minister van Pensioenen

22-10-2012	9	Wouter De Vriendt	90	29-04-2013	65	Stefaan Vercamer	117
14-05-2013	71	Siegfried Bracke	117	14-05-2013	72	Siegfried Bracke	117
05-06-2013	87	Zoé Genot	120	16-07-2013	104	Siegfried Bracke	124

Vice-première ministre et ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances

Vice-eersteminister en minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen

18-01-2012	223	Peter Logghe	53	02-02-2012	267	Kristof Calvo	56
04-04-2012	375	Franco Seminara	64	08-05-2012	427	Peter Logghe	70
09-07-2012	538	Peter Logghe	77	10-07-2012	541	Jan Van Esbroeck	77
10-08-2012	581	Peter Logghe	83	20-09-2012	601	Peter Logghe	87
28-09-2012	604	Zoé Genot	88	26-10-2012	634	Filip De Man	91
07-11-2012	639	Peter Logghe	92	05-12-2012	684	Peter Logghe	96
07-12-2012	690	Kristof Calvo	97	12-12-2012	700	Jan Van Esbroeck	97
03-01-2013	719	Peter Logghe	100	17-01-2013	733	Jan Van Esbroeck	102
24-01-2013	740	Bernard Clerfayt	103	28-01-2013	748	Bercy Slegers	103
29-01-2013	751	Peter Dedecker	103	29-01-2013	753	Karel Uyttensprot	103
12-02-2013	767	Eva Brems	105	19-02-2013	775	Peter Logghe	106
22-02-2013	784	Theo Francken	107	27-02-2013	788	Olivier Maingain	107

Date	Question n°	Auteur	QRVA	Date	Question n°	Auteur	QRVA
Datum	Vraag nr.	Auteur	QRVA	Datum	Vraag nr.	Auteur	QRVA
01-03-2013	793	Bercy Slegers	108	05-03-2013	795	Peter Logghe	108
07-03-2013	798	Philippe Collard	109	07-03-2013	799	Jef Van den Bergh	109
12-03-2013	803	Jan Van Esbroeck	109	13-03-2013	808	Filip De Man	109
13-03-2013	809	Filip De Man	109	14-03-2013	810	Filip De Man	110
15-03-2013	813	Peter Logghe	110	18-03-2013	819	Meyrem Almaci	110
27-03-2013	826	Ben Weyts	111	27-03-2013	827	Ben Weyts	111
27-03-2013	828	Ben Weyts	111	27-03-2013	831	Ben Weyts	111
27-03-2013	832	Ben Weyts	111	28-03-2013	839	Eva Brems	112
28-03-2013	840	Peter Logghe	112	09-04-2013	843	Sabien Lahaye-Battheu	113
10-04-2013	844	Peter Logghe	113	10-04-2013	846	Peter Logghe	113
11-04-2013	847	Bercy Slegers	114	11-04-2013	848	Peter Logghe	114
11-04-2013	849	Karin Temmerman	114	11-04-2013	850	Karin Temmerman	114
11-04-2013	852	Bercy Slegers	114	11-04-2013	853	Peter Logghe	114
16-04-2013	855	Karin Temmerman	114	16-04-2013	856	Karin Temmerman	114
17-04-2013	859	Peter Luykx	114	17-04-2013	860	Ben Weyts	114
17-04-2013	864	Frank Wilrycx	114	18-04-2013	866	Georges Gilkinet	115
18-04-2013	867	Bercy Slegers	115	18-04-2013	868	Hagen Goyvaerts	115
18-04-2013	869	Luk Van Biesen	115	19-04-2013	870	Bercy Slegers	115
19-04-2013	871	Bercy Slegers	115	19-04-2013	872	Bercy Slegers	115
19-04-2013	876	Sabien Lahaye-Battheu	115	19-04-2013	882	Ben Weyts	115
19-04-2013	883	Peter Logghe	115	19-04-2013	884	Leen Dierick	115
19-04-2013	886	Bert Schoofs	115	22-04-2013	889	Jacqueline Galant	115
24-04-2013	890	Theo Francken	115	24-04-2013	891	Peter Logghe	115
25-04-2013	892	Bercy Slegers	116	29-04-2013	894	Leen Dierick	116
02-05-2013	896	Peter Logghe	117	02-05-2013	897	Kristof Calvo	117
03-05-2013	898	Stefaan Van Hecke	117	03-05-2013	900	Bruno Valkeniers	117
03-05-2013	901	Koenraad Degroote	117	03-05-2013	904	Bert Schoofs	117
03-05-2013	905	Koenraad Degroote	117	03-05-2013	906	Koenraad Degroote	117
03-05-2013	907	Peter Logghe	117	06-05-2013	908	Roel Deseyn	117
07-05-2013	909	Guy D'haeseleer	117	07-05-2013	911	Guy D'haeseleer	117
07-05-2013	912	Guy D'haeseleer	117	07-05-2013	913	Peter Logghe	117
08-05-2013	914	Stefaan Van Hecke	117	08-05-2013	915	Eric Thiébaud	117
08-05-2013	916	Karin Temmerman	117	08-05-2013	917	Peter Logghe	117
08-05-2013	919	Sabien Lahaye-Battheu	117	08-05-2013	921	Peter Logghe	117
08-05-2013	922	Peter Logghe	117	08-05-2013	923	Peter Logghe	117
08-05-2013	924	Peter Logghe	117	08-05-2013	925	Peter Logghe	117
08-05-2013	926	Peter Logghe	117	08-05-2013	927	Peter Logghe	117
08-05-2013	928	Peter Logghe	117	08-05-2013	929	Peter Logghe	117
08-05-2013	930	Peter Logghe	117	13-05-2013	933	Peter Logghe	117

Date	Question n°	Auteur	QRVA	Date	Question n°	Auteur	QRVA
Datum	Vraag nr.	Auteur	QRVA	Datum	Vraag nr.	Auteur	QRVA
14-05-2013	934	Peter Logghe	117	14-05-2013	935	Valérie Warzée-Caverenne	117
14-05-2013	936	Valérie Warzée-Caverenne	117	14-05-2013	937	Valérie Warzée-Caverenne	117
16-05-2013	938	Karine Lalieux	118	16-05-2013	939	Philippe Blanchart	118
16-05-2013	940	Bercy Slegers	118	17-05-2013	941	Peter Logghe	118
21-05-2013	942	Reinilde Van Moer	118	22-05-2013	943	Kristien Van Vaerenbergh	118
24-05-2013	944	Jan Jambon	119	24-05-2013	945	Bercy Slegers	119
29-05-2013	947	Peter Logghe	119	24-06-2013	980	Peter Logghe	119
30-05-2013	949	Jacqueline Galant	120	30-05-2013	951	Jacqueline Galant	120
30-05-2013	952	Jacqueline Galant	120	30-05-2013	957	Bernard Clerfayt	120
30-05-2013	958	Rosaline Mouton	120	30-05-2013	959	Leen Dierick	120
30-05-2013	960	Eric Jadot	120	30-05-2013	961	Josy Arens	120
30-05-2013	962	Josy Arens	120	30-05-2013	963	Jacqueline Galant	120
30-05-2013	964	Stefaan De Clerck	120	30-05-2013	965	Katrin Jadin	120
31-05-2013	967	Hans Bonte	120	31-05-2013	968	Ben Weyts	120
31-05-2013	970	Katrin Jadin	120	03-06-2013	972	Filip De Man	120
03-06-2013	973	Bercy Slegers	120	04-06-2013	974	Karolien Grosemans	120
04-06-2013	975	Zoé Genot	120	05-06-2013	977	Roel Deseyn	120
05-06-2013	978	Zoé Genot	120	11-06-2013	981	Laurent Devin	121
11-06-2013	982	Jef Van den Bergh	121	11-06-2013	983	Peter Logghe	121
13-06-2013	984	Peter Logghe	122	13-06-2013	985	Peter Logghe	122
13-06-2013	986	Georges Gilkinet	122	14-06-2013	987	Georges Gilkinet	122
14-06-2013	988	Stefaan Van Hecke	122	14-06-2013	989	Jacqueline Galant	122
14-06-2013	991	Zoé Genot	122	14-06-2013	992	Jacqueline Galant	122
14-06-2013	993	Leen Dierick	122	17-06-2013	995	Valérie De Bue	122
17-06-2013	996	Stefaan Van Hecke	122	21-06-2013	998	Bercy Slegers	123
21-06-2013	1001	Vincent Van Quickenborne	123	24-06-2013	1002	Peter Logghe	123
25-06-2013	1003	Peter Logghe	123	25-06-2013	1004	Peter Logghe	123
25-06-2013	1005	Peter Logghe	123	26-06-2013	1006	Willem-Frederik Schiltz	123
26-06-2013	1007	Guy D'haeseleer	123	26-06-2013	1008	Guy D'haeseleer	123
27-06-2013	1009	Guy D'haeseleer	124	27-06-2013	1011	Guy D'haeseleer	124
27-06-2013	1012	Roel Deseyn	124	01-07-2013	1013	Bercy Slegers	124
01-07-2013	1014	Jan Van Esbroeck	124	01-07-2013	1015	Leen Dierick	124
01-07-2013	1016	Katrin Jadin	124	02-07-2013	1018	Guy D'haeseleer	124
02-07-2013	1019	Guy D'haeseleer	124	02-07-2013	1020	Guy D'haeseleer	124
02-07-2013	1021	Guy D'haeseleer	124	02-07-2013	1022	Jan Van Esbroeck	124
03-07-2013	1023	Guy D'haeseleer	124	03-07-2013	1024	Guy D'haeseleer	124
03-07-2013	1025	Guy D'haeseleer	124	03-07-2013	1026	Guy D'haeseleer	124
03-07-2013	1027	Guy D'haeseleer	124	04-07-2013	1028	Guy D'haeseleer	124
04-07-2013	1029	Guy D'haeseleer	124	04-07-2013	1030	Stefaan Van Hecke	124
04-07-2013	1031	Bercy Slegers	124	04-07-2013	1032	Bercy Slegers	124
04-07-2013	1033	Guy D'haeseleer	124	04-07-2013	1036	Olivier Maingain	124
04-07-2013	1037	Vincent Sampaoli	124	05-07-2013	1038	Kristof Calvo	124

Date	Question n°	Auteur	QRVA	Date	Question n°	Auteur	QRVA
Datum	Vraag nr.	Auteur	QRVA	Datum	Vraag nr.	Auteur	QRVA
05-07-2013	1039	Koenraad Degroote	124	05-07-2013	1040	Meyrem Almaci	124
08-07-2013	1041	Jef Van den Bergh	124	08-07-2013	1042	Guy D'haeseleer	124
08-07-2013	1043	Guy D'haeseleer	124	08-07-2013	1045	Guy D'haeseleer	124
08-07-2013	1046	Guy D'haeseleer	124	08-07-2013	1047	Guy D'haeseleer	124
08-07-2013	1048	Peter Logghe	124	09-07-2013	1049	Peter Logghe	124
10-07-2013	1050	Guy D'haeseleer	124	10-07-2013	1051	Bercy Slegers	124
11-07-2013	1052	Bercy Slegers	124	11-07-2013	1053	Peter Logghe	124
11-07-2013	1054	Peter Logghe	124	11-07-2013	1055	Leen Dierick	124
11-07-2013	1056	Leen Dierick	124	11-07-2013	1057	Ben Weyts	124
12-07-2013	1058	Stefaan Van Hecke	124	12-07-2013	1059	Stefaan Van Hecke	124
15-07-2013	1060	Olivier Maingain	124	15-07-2013	1061	Olivier Maingain	124
15-07-2013	1062	Olivier Maingain	124	16-07-2013	1063	Theo Francken	124
16-07-2013	1064	Theo Francken	124	16-07-2013	1065	Laurent Devin	124
16-07-2013	1066	Katrin Jadin	124	16-07-2013	1067	Peter Logghe	124
16-07-2013	1068	Peter Logghe	124	17-07-2013	1069	Franco Seminara	124

Vice-première ministre et ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, chargée de Beliris et des Institutions culturelles fédérales

Vice-eersteminister en minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, belast met Beliris en de Federale Culturele Instellingen

21-12-2011	55	Reinilde Van Moer	50	06-01-2012	102	Rita De Bont	52
10-01-2012	110	Nathalie Muylle	52	13-01-2012	133	Peter Logghe	53
16-01-2012	142	Nahima Lanjri	53	18-01-2012	188	Peter Logghe	53
18-01-2012	190	Peter Logghe	53	18-01-2012	220	Ben Weyts	53
19-01-2012	239	Ben Weyts	54	25-01-2012	247	Ben Weyts	54
10-02-2012	273	Nathalie Muylle	57	20-02-2012	324	Peter Logghe	58
24-02-2012	340	Luk Van Biesen	59	29-02-2012	354	Nadia Sminate	59
08-03-2012	383	Lieve Wierinck	61	08-03-2012	388	Ben Weyts	61
16-03-2012	399	Jenne De Potter	62	22-03-2012	411	Peter Logghe	63
30-03-2012	427	Flor Van Noppen	64	27-04-2012	470	Ine Somers	69
02-05-2012	496	Rita De Bont	69	09-05-2012	526	Muriel Gerkens	70
11-05-2012	547	Olivier Destrebecq	71	15-05-2012	556	Franco Seminara	71
30-05-2012	568	Peter Logghe	72	05-06-2012	573	Leen Dierick	73
10-07-2012	628	Peter Logghe	77	13-07-2012	634	Guy D'haeseleer	78
16-07-2012	636	Valérie Warzée-Caverenne	78	24-07-2012	652	Rita De Bont	83
09-08-2012	660	Peter Logghe	83	29-08-2012	679	Nathalie Muylle	83
30-08-2012	680	Katrin Jadin	84	03-09-2012	682	Sarah Smeyers	84
13-09-2012	690	Peter Logghe	87	13-09-2012	691	Peter Logghe	87
09-10-2012	700	Franco Seminara	89	18-10-2012	703	Nathalie Muylle	91
18-10-2012	704	Nathalie Muylle	91	19-10-2012	705	Luk Van Biesen	91
19-10-2012	706	Peter Logghe	91	29-10-2012	715	Reinilde Van Moer	91
30-10-2012	729	Reinilde Van Moer	91	30-10-2012	732	Reinilde Van Moer	91
27-11-2012	747	Nadia Sminate	95	05-12-2012	759	Nadia Sminate	96
05-12-2012	760	Nadia Sminate	96	05-12-2012	761	Nadia Sminate	96

Date	Question n°	Auteur	QRVA	Date	Question n°	Auteur	QRVA
Datum	Vraag nr.	Auteur	QRVA	Datum	Vraag nr.	Auteur	QRVA
12-12-2012	800	Karolien Grosemans	97	13-12-2012	801	Roel Deseyn	98
14-12-2012	802	Ben Weyts	98	09-01-2013	822	Peter Logghe	100
16-01-2013	827	Jan Van Esbroeck	101	17-01-2013	828	Frank Wilrycx	102
17-01-2013	830	Ingeborg De Meulemeester	102	18-01-2013	831	Ingeborg De Meulemeester	102
18-01-2013	832	Ingeborg De Meulemeester	102	22-01-2013	835	Franco Seminara	102
22-01-2013	836	Willem-Frederik Schiltz	102	22-01-2013	837	Sarah Smeyers	102
22-01-2013	838	Rita De Bont	102	22-01-2013	840	Peter Logghe	102
28-01-2013	852	Nathalie Muylle	103	01-02-2013	861	Franco Seminara	104
01-02-2013	862	Franco Seminara	104	05-02-2013	865	Peter Logghe	104
12-02-2013	868	Peter Logghe	105	20-02-2013	873	Rita De Bont	106
26-02-2013	874	Rita De Bont	107	26-02-2013	878	Joseph George	107
26-02-2013	881	Reinilde Van Moer	107	26-02-2013	886	Catherine Fonck	107
27-02-2013	891	Rita De Bont	107	28-02-2013	893	Peter Logghe	108
13-03-2013	903	Peter Logghe	109	13-03-2013	904	Peter Logghe	109
14-03-2013	905	Hagen Goyvaerts	110	15-03-2013	908	Nadia Sminate	110
19-03-2013	916	Catherine Fonck	110	21-03-2013	930	Zuhal Demir	111
26-03-2013	935	Damien Thiéry	111	28-03-2013	941	Sabien Lahaye-Battheu	112
10-04-2013	943	Valérie Warzée-Caverenne	113	10-04-2013	944	Peter Logghe	113
11-04-2013	945	Peter Logghe	114	11-04-2013	947	Valérie Warzée-Caverenne	114
16-04-2013	949	Nadia Sminate	114	16-04-2013	950	Nadia Sminate	114
16-04-2013	951	Sarah Smeyers	114	17-04-2013	952	Peter Luykx	114
17-04-2013	954	Charles Michel	114	17-04-2013	955	Sabien Lahaye-Battheu	114
18-04-2013	956	Nadia Sminate	115	18-04-2013	958	Filip De Man	115
18-04-2013	959	Rita De Bont	115	19-04-2013	962	Peter Logghe	115
19-04-2013	963	Nadia Sminate	115	19-04-2013	964	Bert Schoofs	115
22-04-2013	965	Peter Logghe	115	22-04-2013	966	Ingeborg De Meulemeester	115
23-04-2013	967	Luk Van Biesen	115	24-04-2013	968	Bruno Van Grootenbrulle	115
24-04-2013	969	Josy Arens	115	29-04-2013	974	Nathalie Muylle	116
02-05-2013	976	Rita De Bont	117	03-05-2013	977	Rita De Bont	117
07-05-2013	978	Guy D'haeseleer	117	07-05-2013	979	Guy D'haeseleer	117
07-05-2013	980	Guy D'haeseleer	117	14-05-2013	983	Rita De Bont	117
16-05-2013	987	Willem-Frederik Schiltz	118	16-05-2013	994	Catherine Fonck	118
16-05-2013	995	Philippe Blanchart	118	21-05-2013	1003	Peter Logghe	118
22-05-2013	1008	Peter Logghe	118	22-05-2013	1016	Sarah Smeyers	118
22-05-2013	1017	Bercy Slegers	118	22-05-2013	1018	Bercy Slegers	118
24-05-2013	1022	Valérie Warzée-Caverenne	119	24-05-2013	1023	Valérie De Bue	119

Date	Question n°	Auteur	QRVA	Date	Question n°	Auteur	QRVA
Datum	Vraag nr.	Auteur	QRVA	Datum	Vraag nr.	Auteur	QRVA
27-05-2013	1029	Nadia Sminate	119	28-05-2013	1030	Rita De Bont	119
29-05-2013	1031	Valérie Warzée-Caverenne	119	29-05-2013	1032	Cathy Coudyser	119
29-05-2013	1033	Karolien Grosemans	119	29-05-2013	1034	Karolien Grosemans	119
04-06-2013	1035	Guy D'haeseleer	120	04-06-2013	1036	Zoé Genot	120
04-06-2013	1037	Luk Van Biesen	120	04-06-2013	1038	Nathalie Muylle	120
04-06-2013	1039	Nadia Sminate	120	05-06-2013	1040	Cathy Coudyser	120
05-06-2013	1041	Cathy Coudyser	120	05-06-2013	1042	Cathy Coudyser	120
05-06-2013	1043	Cathy Coudyser	120	05-06-2013	1044	Zoé Genot	120
05-06-2013	1045	Zoé Genot	120	06-06-2013	1046	Rita De Bont	121
10-06-2013	1047	Rita De Bont	121	11-06-2013	1049	Leen Dierick	121
11-06-2013	1050	Peter Logghe	121	11-06-2013	1052	Nathalie Muylle	121
11-06-2013	1054	Nathalie Muylle	121	11-06-2013	1056	Reinilde Van Moer	121
13-06-2013	1057	Willem-Frederik Schiltz	122	13-06-2013	1058	Peter Logghe	122
14-06-2013	1059	Franco Seminara	122	14-06-2013	1060	Damien Thiéry	122
18-06-2013	1061	Sarah Smeyers	122	18-06-2013	1062	Roel Deseyn	122
18-06-2013	1063	Stefaan Vercamer	122	18-06-2013	1064	Siegfried Bracke	122
18-06-2013	1065	Nathalie Muylle	122	18-06-2013	1066	Peter Logghe	122
18-06-2013	1067	Philippe Blanchart	122	20-06-2013	1068	Reinilde Van Moer	123
21-06-2013	1069	Cathy Coudyser	123	21-06-2013	1070	Peter Logghe	123
21-06-2013	1071	Peter Logghe	123	24-06-2013	1072	Rita De Bont	123
24-06-2013	1073	Peter Logghe	123	24-06-2013	1074	Miranda Van Eetvelde	123
24-06-2013	1075	Wouter De Vriendt	123	24-06-2013	1076	Miranda Van Eetvelde	123
25-06-2013	1077	Nathalie Muylle	123	26-06-2013	1078	Peter Logghe	123
26-06-2013	1079	Jan Van Esbroeck	123	01-07-2013	1080	Nadia Sminate	124
02-07-2013	1081	Guy D'haeseleer	124	02-07-2013	1082	Guy D'haeseleer	124
02-07-2013	1083	Guy D'haeseleer	124	02-07-2013	1084	Guy D'haeseleer	124
03-07-2013	1085	Guy D'haeseleer	124	03-07-2013	1086	Franco Seminara	124
03-07-2013	1087	Yvan Mayeur	124	03-07-2013	1088	Minneke De Ridder	124
04-07-2013	1090	Olivier Maingain	124	04-07-2013	1091	Guy D'haeseleer	124
05-07-2013	1093	Guy D'haeseleer	124	08-07-2013	1094	Guy D'haeseleer	124
08-07-2013	1095	Guy D'haeseleer	124	08-07-2013	1096	Guy D'haeseleer	124
08-07-2013	1097	Guy D'haeseleer	124	08-07-2013	1098	Guy D'haeseleer	124
08-07-2013	1099	Guy D'haeseleer	124	08-07-2013	1100	Guy D'haeseleer	124
08-07-2013	1101	Guy D'haeseleer	124	08-07-2013	1102	Peter Logghe	124
09-07-2013	1103	Franco Seminara	124	09-07-2013	1105	Nathalie Muylle	124
09-07-2013	1113	Willem-Frederik Schiltz	124	10-07-2013	1115	Nathalie Muylle	124
10-07-2013	1116	Guy D'haeseleer	124	10-07-2013	1117	Patrick Dewael	124
10-07-2013	1118	Rita De Bont	124	10-07-2013	1119	Rita De Bont	124
10-07-2013	1120	Rita De Bont	124	11-07-2013	1121	Rita De Bont	124
11-07-2013	1122	Guy D'haeseleer	124	11-07-2013	1123	Guy D'haeseleer	124
11-07-2013	1124	Guy D'haeseleer	124	11-07-2013	1125	Guy D'haeseleer	124

Date	Question n°	Auteur	QRVA	Date	Question n°	Auteur	QRVA
Datum	Vraag nr.	Auteur	QRVA	Datum	Vraag nr.	Auteur	QRVA
11-07-2013	1126	Olivier Maingain	124	11-07-2013	1127	Olivier Maingain	124
11-07-2013	1129	Olivier Maingain	124	11-07-2013	1130	Olivier Maingain	124
11-07-2013	1131	Olivier Maingain	124	11-07-2013	1132	Olivier Maingain	124
11-07-2013	1133	Olivier Maingain	124	11-07-2013	1134	Olivier Maingain	124
11-07-2013	1135	Olivier Maingain	124	12-07-2013	1136	Cathy Coudyser	124
12-07-2013	1137	Cathy Coudyser	124	12-07-2013	1138	Cathy Coudyser	124
15-07-2013	1142	Sonja Becq	124	15-07-2013	1143	Kattrin Jadin	124
15-07-2013	1144	Wouter De Vriendt	124	15-07-2013	1146	Olivier Maingain	124
15-07-2013	1147	Olivier Maingain	124	15-07-2013	1148	Olivier Maingain	124
15-07-2013	1149	Olivier Maingain	124	15-07-2013	1150	Olivier Maingain	124
15-07-2013	1151	Olivier Maingain	124	15-07-2013	1152	Olivier Maingain	124
15-07-2013	1153	Olivier Maingain	124	15-07-2013	1154	Olivier Maingain	124
16-07-2013	1159	Karin Temmerman	124	16-07-2013	1160	Kattrin Jadin	124
16-07-2013	1161	Kattrin Jadin	124	16-07-2013	1162	David Clarinval	124
16-07-2013	1163	David Clarinval	124	16-07-2013	1165	Peter Logghe	124
17-07-2013	1166	Peter Logghe	124	17-07-2013	1167	Franco Seminara	124

Ministre des Classes moyennes, des PME, des Indépendants et de l'Agriculture
Minister van Middenstand, KMO's, Zelfstandigen en Landbouw

23-04-2012	109	Franco Seminara	68	25-05-2012	128	Karel Uyttersprot	72
24-08-2012	187	Rita De Bont	83	31-05-2013	288	Siegfried Bracke	120

Ministre de la Justice
Minister van Justitie

14-12-2011	5	Minneke De Ridder	50	14-12-2011	10	Carina Van Cauter	50
14-12-2011	13	Carina Van Cauter	50	14-12-2011	15	Mathias De Clercq	50
14-12-2011	19	Peter Vanvelthoven	50	15-12-2011	30	Sophie De Wit	50
18-05-2011	39	Sophie De Wit	50	15-12-2011	47	Sophie De Wit	50
15-12-2011	52	Sonja Becq	50	15-12-2011	53	Sonja Becq	50
15-12-2011	54	Sonja Becq	50	15-12-2011	55	Josy Arens	50
15-12-2011	56	Josy Arens	50	16-12-2011	63	Laurent Louis	50
16-12-2011	70	Laurent Louis	50	19-12-2011	74	Yvan Mayeur	50
19-12-2011	77	Franco Seminara	50	19-12-2011	83	Franco Seminara	50
20-12-2011	86	Franco Seminara	50	20-12-2011	95	Sabien Lahaye- Battheu	50
21-12-2011	104	Flor Van Noppen	50	21-12-2011	107	Daphné Dumery	50
21-12-2011	119	Sabien Lahaye- Battheu	50	23-12-2011	121	Sabien Lahaye- Battheu	51
29-12-2011	125	Sabien Lahaye- Battheu	51	23-12-2011	128	Sabien Lahaye- Battheu	51
29-12-2011	129	Sabien Lahaye- Battheu	51	29-12-2011	141	Sarah Smeyers	51

Date	Question n°	Auteur	QRVA	Date	Question n°	Auteur	QRVA
Datum	Vraag nr.	Auteur	QRVA	Datum	Vraag nr.	Auteur	QRVA
30-12-2011	146	Peter Logghe	51	30-12-2011	152	Peter Logghe	51
09-01-2012	156	Rita De Bont	52	11-01-2012	161	Annick Ponthier	52
09-01-2012	163	Rita De Bont	52	09-01-2012	164	Sonja Becq	52
11-01-2012	176	Sarah Smeyers	52	12-01-2012	177	Sarah Smeyers	53
12-01-2012	178	Peter Logghe	53	13-01-2012	189	Kristien Van Vaerenbergh	53
13-01-2012	192	Kristien Van Vaerenbergh	53	16-01-2012	198	Jef Van den Bergh	53
16-01-2012	212	Bert Schoofs	53	16-01-2012	215	Filip De Man	53
16-01-2012	224	Dirk Van der Maelen	53	16-01-2012	225	Eric Thiébaud	53
17-01-2012	226	Sonja Becq	53	17-01-2012	227	Sonja Becq	53
17-01-2012	228	Philippe Blanchart	53	17-01-2012	229	Peter Logghe	53
17-01-2012	231	Sonja Becq	53	17-01-2012	234	Sonja Becq	53
17-01-2012	241	Peter Logghe	53	17-01-2012	245	Sarah Smeyers	53
18-01-2012	247	Tanguy Veys	53	18-01-2012	253	Tanguy Veys	53
18-01-2012	257	Peter Logghe	53	18-01-2012	259	Peter Logghe	53
18-01-2012	262	Peter Logghe	53	18-01-2012	263	Peter Logghe	53
18-01-2012	264	Peter Logghe	53	18-01-2012	270	Peter Logghe	53
18-01-2012	271	Peter Logghe	53	18-01-2012	275	Peter Logghe	53
18-01-2012	278	Peter Logghe	53	18-01-2012	280	Peter Logghe	53
18-01-2012	281	Sonja Becq	53	20-01-2012	291	Kristien Van Vaerenbergh	54
26-01-2012	299	Bert Schoofs	55	27-01-2012	304	Bert Schoofs	55
02-02-2012	316	Barbara Pas	56	02-02-2012	319	Peter Logghe	56
03-02-2012	321	Franco Seminara	56	14-02-2012	334	Leen Dierick	57
17-02-2012	338	Peter Logghe	58	22-02-2012	340	Sonja Becq	58
22-02-2012	341	Eric Thiébaud	58	23-02-2012	343	Koenraad Degroote	59
23-02-2012	344	Theo Francken	59	28-02-2012	349	Sophie De Wit	59
02-03-2012	360	Peter Logghe	60	08-03-2012	376	Karin Temmerman	61
13-03-2012	384	Peter Logghe	61	13-03-2012	386	Mathias De Clercq	61
13-03-2012	388	Filip De Man	61	13-03-2012	399	Renaat Landuyt	61
15-03-2012	406	Stefaan Van Hecke	62	19-03-2012	411	Sarah Smeyers	62
26-03-2012	430	Peter Logghe	63	28-03-2012	431	Peter Logghe	63
28-03-2012	433	Nahima Lanjri	63	28-03-2012	434	Sarah Smeyers	63
29-03-2012	437	Sabien Lahaye- Battheu	64	04-04-2012	445	Kristien Van Vaerenbergh	64
05-04-2012	463	Sarah Smeyers	65	06-04-2012	468	Peter Logghe	65
11-04-2012	471	Peter Logghe	65	16-04-2012	473	Sarah Smeyers	67
19-04-2012	476	Kristien Van Vaerenbergh	68	19-04-2012	477	Kristien Van Vaerenbergh	68
19-04-2012	480	Kristien Van Vaerenbergh	68	20-04-2012	482	Kristien Van Vaerenbergh	68
23-04-2012	485	Peter Logghe	68	24-04-2012	489	Filip De Man	68
25-04-2012	492	Franco Seminara	68	08-05-2012	509	Sarah Smeyers	70
09-05-2012	516	Eric Thiébaud	70	10-05-2012	524	Theo Francken	71

Date	Question n°	Auteur	QRVA	Date	Question n°	Auteur	QRVA
Datum	Vraag nr.	Auteur	QRVA	Datum	Vraag nr.	Auteur	QRVA
10-05-2012	530	Peter Logghe	71	14-05-2012	533	Kristien Van Vaerenbergh	71
14-05-2012	534	Philippe Blanchart	71	15-05-2012	537	Sophie De Wit	71
16-05-2012	540	Sonja Becq	71	16-05-2012	543	Kristien Van Vaerenbergh	71
16-05-2012	544	Leen Dierick	71	22-05-2012	553	Hagen Goyvaerts	71
22-05-2012	554	Hagen Goyvaerts	71	22-05-2012	556	Jef Van den Bergh	71
24-05-2012	560	Peter Logghe	72	24-05-2012	561	Peter Logghe	72
24-05-2012	562	Sabien Lahaye-Battheu	72	08-06-2012	581	Zoé Genot	74
11-06-2012	582	Leen Dierick	74	13-06-2012	588	Stefaan Van Hecke	74
14-06-2012	590	Katrin Jadin	75	14-06-2012	592	Peter Logghe	75
15-06-2012	597	Sonja Becq	75	21-06-2012	605	Peter Logghe	77
22-06-2012	607	Sabien Lahaye-Battheu	77	25-06-2012	610	Luk Van Biesen	77
26-06-2012	612	Georges Gilkinet	77	26-06-2012	613	Dirk Van der Maelen	77
28-06-2012	614	Sarah Smeyers	77	02-07-2012	617	Peter Logghe	77
02-07-2012	618	Zoé Genot	77	03-07-2012	621	Özlem Özen	77
06-07-2012	623	Bert Schoofs	77	10-07-2012	628	Sonja Becq	77
10-07-2012	630	Peter Logghe	77	17-07-2012	632	Meyrem Almaci	78
09-08-2012	651	Peter Logghe	83	14-08-2012	652	Peter Logghe	83
29-08-2012	660	Peter Logghe	83	06-09-2012	671	Karel Uyttersprot	85
06-09-2012	674	Peter Logghe	85	06-09-2012	677	Karel Uyttersprot	85
06-09-2012	678	Karel Uyttersprot	85	06-09-2012	679	Karel Uyttersprot	85
07-09-2012	680	Karel Uyttersprot	85	07-09-2012	682	Karel Uyttersprot	85
20-09-2012	686	Peter Logghe	87	20-09-2012	687	Peter Logghe	87
25-09-2012	691	Peter Logghe	87	05-10-2012	695	Zoé Genot	89
15-10-2012	697	Eva Brems	90	16-10-2012	698	Ingeborg De Meulemeester	90
25-10-2012	712	Eric Thiébaud	91	25-10-2012	713	Sarah Smeyers	91
25-10-2012	715	Sarah Smeyers	91	25-10-2012	717	Peter Logghe	91
26-10-2012	720	Peter Logghe	91	08-11-2012	727	Peter Logghe	93
08-11-2012	728	Sabien Lahaye-Battheu	93	12-11-2012	731	Sabien Lahaye-Battheu	93
12-11-2012	733	Sabien Lahaye-Battheu	93	12-11-2012	735	Sabien Lahaye-Battheu	93
12-11-2012	736	Sabien Lahaye-Battheu	93	21-11-2012	744	Peter Logghe	94
21-11-2012	745	Luk Van Biesen	94	22-11-2012	746	Zuhal Demir	95
29-11-2012	749	Peter Logghe	96	06-12-2012	754	Sonja Becq	97
06-12-2012	755	Sophie De Wit	97	06-12-2012	756	Zoé Genot	97
11-12-2012	757	Peter Logghe	97	11-12-2012	758	Koenraad Degroote	97
12-12-2012	761	Jan Van Esbroeck	97	12-12-2012	763	Peter Logghe	97
20-12-2012	773	Sarah Smeyers	98	21-12-2012	774	Karel Uyttersprot	98
08-01-2013	776	Frank Wilrycx	100	14-01-2013	780	Karel Uyttersprot	101
14-01-2013	782	Peter Logghe	101	16-01-2013	783	Rosaline Mouton	101

Date	Question n°	Auteur	QRVA	Date	Question n°	Auteur	QRVA
Datum	Vraag nr.	Auteur	QRVA	Datum	Vraag nr.	Auteur	QRVA
17-01-2013	785	Frank Wilrycx	102	22-01-2013	787	Liesbeth Van der Auwera	102
22-01-2013	788	Olivier Maingain	102	24-01-2013	790	Nahima Lanjri	103
25-01-2013	791	Theo Francken	103	28-01-2013	792	Sarah Smeyers	103
29-01-2013	794	Peter Dedecker	103	05-02-2013	799	Filip De Man	104
05-02-2013	800	Daphné Dumery	104	05-02-2013	801	Daphné Dumery	104
05-02-2013	802	Daphné Dumery	104	05-02-2013	803	Daphné Dumery	104
05-02-2013	804	Daphné Dumery	104	05-02-2013	805	Daphné Dumery	104
05-02-2013	807	Daphné Dumery	104	06-02-2013	808	Kristien Van Vaerenbergh	104
11-02-2013	809	Bernard Clerfayt	105	13-02-2013	811	Peter Logghe	105
18-02-2013	814	Peter Logghe	106	19-02-2013	815	Peter Logghe	106
20-02-2013	816	Sophie De Wit	106	22-02-2013	818	Bert Schoofs	107
22-02-2013	819	Bert Schoofs	107	22-02-2013	821	Bert Schoofs	107
05-03-2013	830	Peter Logghe	108	07-03-2013	834	Peter Logghe	109
06-03-2013	835	Daphné Dumery	109	08-03-2013	836	Peter Logghe	109
12-03-2013	840	Bert Schoofs	109	18-03-2013	842	Sabien Lahaye-Battheu	110
19-03-2013	847	Eva Brems	110	21-03-2013	849	Kristien Van Vaerenbergh	111
26-03-2013	850	Jenne De Potter	111	26-03-2013	851	Eric Thiébaud	111
27-03-2013	853	Ben Weyts	111	28-03-2013	861	Sabien Lahaye-Battheu	112
28-03-2013	863	Sabien Lahaye-Battheu	112	28-03-2013	864	Sabien Lahaye-Battheu	112
28-03-2013	865	Sabien Lahaye-Battheu	112	28-03-2013	866	Sabien Lahaye-Battheu	112
11-04-2013	869	Filip De Man	114	11-04-2013	870	Peter Logghe	114
11-04-2013	871	Kristien Van Vaerenbergh	114	15-04-2013	873	Peter Logghe	114
16-04-2013	876	Franco Seminara	114	16-04-2013	877	Bercy Slegers	114
16-04-2013	878	Sarah Smeyers	114	16-04-2013	879	Peter Luykx	114
17-04-2013	881	Peter Logghe	114	17-04-2013	883	Peter Logghe	114
18-04-2013	884	Jean Marie Dedecker	115	18-04-2013	885	Rita De Bont	115
23-04-2013	891	André Perpète	115	23-04-2013	892	Carina Van Cauter	115
24-04-2013	898	Peter Logghe	115	24-04-2013	899	Peter Logghe	115
24-04-2013	900	Franco Seminara	115	25-04-2013	901	Sarah Smeyers	116
25-04-2013	905	Sarah Smeyers	116	25-04-2013	907	Sarah Smeyers	116
25-04-2013	908	Sarah Smeyers	116	07-05-2013	923	Sophie De Wit	117
07-05-2013	924	Guy D'haeseleer	117	07-05-2013	929	Filip De Man	117
13-05-2013	936	Peter Logghe	117	16-05-2013	940	Peter Logghe	118
17-05-2013	941	Peter Logghe	118	21-05-2013	943	Peter Logghe	118
28-05-2013	946	Jean-Marc Delizée	119	29-05-2013	947	Karolien Grosemans	119
30-05-2013	948	Peter Logghe	120	30-05-2013	949	Rosaline Mouton	120
31-05-2013	951	Peter Logghe	120	05-06-2013	956	Peter Logghe	120

Date	Question n°	Auteur	QRVA	Date	Question n°	Auteur	QRVA
Datum	Vraag nr.	Auteur	QRVA	Datum	Vraag nr.	Auteur	QRVA
05-06-2013	957	Zoé Genot	120	10-06-2013	959	Bert Schoofs	121
10-06-2013	961	Bert Schoofs	121	10-06-2013	964	Bert Schoofs	121
10-06-2013	965	Sarah Smeyers	121	10-06-2013	966	Sarah Smeyers	121
11-06-2013	967	Sarah Smeyers	121	11-06-2013	969	Jean-Marc Delizée	121
14-06-2013	972	Kristien Van Vaerenbergh	122	14-06-2013	973	Cathy Coudyser	122
18-06-2013	975	Sarah Smeyers	122	21-06-2013	976	Bert Schoofs	123
24-06-2013	978	Mathias De Clercq	123	25-06-2013	979	Peter Logghe	123
25-06-2013	980	Tanguy Veys	123	25-06-2013	981	Tanguy Veys	123
25-06-2013	982	Tanguy Veys	123	25-06-2013	983	Stefaan Vercamer	123
26-06-2013	985	Peter Logghe	123	26-06-2013	986	Willem-Frederik Schiltz	123
01-07-2013	987	Theo Francken	124	02-07-2013	988	Ingeborg De Meulemeester	124
03-07-2013	990	Peter Logghe	124	04-07-2013	991	Eric Thiébaud	124
04-07-2013	992	Christian Brotcorne	124	04-07-2013	993	Christian Brotcorne	124
04-07-2013	997	Koenraad Degroote	124	05-07-2013	1004	Meyrem Almaci	124
05-07-2013	1005	Guy D'haeseleer	124	08-07-2013	1009	Guy D'haeseleer	124
11-07-2013	1010	Guy D'haeseleer	124	08-07-2013	1011	Guy D'haeseleer	124
08-07-2013	1015	Guy D'haeseleer	124	08-07-2013	1016	Guy D'haeseleer	124
08-07-2013	1018	Peter Logghe	124	08-07-2013	1019	Stefaan Van Hecke	124
10-07-2013	1020	Guy D'haeseleer	124	11-07-2013	1021	Guy D'haeseleer	124
11-07-2013	1022	Guy D'haeseleer	124	11-07-2013	1023	Guy D'haeseleer	124
11-07-2013	1024	Roel Deseyn	124	11-07-2013	1025	Olivier Maingain	124
15-07-2013	1028	Olivier Maingain	124	17-07-2013	1030	Peter Logghe	124
17-07-2013	1031	Peter Logghe	124	17-07-2013	1032	Kristien Van Vaerenbergh	124
17-07-2013	1033	Kristien Van Vaerenbergh	124	17-07-2013	1034	Katrin Jadin	124
17-07-2013	1035	Katrin Jadin	124	17-07-2013	1036	Katrin Jadin	124

Ministre du Budget et de la Simplification administrative
Minister van Begroting en Administratieve Vereenvoudiging

06-02-2012	24	Jenne De Potter	56	28-02-2012	25	Peter Logghe	59
23-11-2012	52	Nadia Sminate	95	14-02-2013	57	Eva Brems	106
13-03-2013	59	Kristof Waterschoot	109	18-03-2013	60	Meyrem Almaci	110
11-04-2013	64	Bercy Slegers	114	18-04-2013	67	Steven Vandeput	115
25-04-2013	68	Peter Logghe	116	05-06-2013	73	Zoé Genot	120
03-07-2013	75	Guy D'haeseleer	124	04-07-2013	76	Olivier Maingain	124
10-07-2013	77	Guy D'haeseleer	124				

Date Datum	Question n° Vraag nr.	Auteur Auteur	QRVA QRVA	Date Datum	Question n° Vraag nr.	Auteur Auteur	QRVA QRVA
Ministre de l'Emploi Minister van Werk							
13-12-2011	5	Ine Somers	50	19-12-2011	17	Franco Seminara	50
19-12-2011	18	Franco Seminara	50	06-01-2012	27	Rita De Bont	52
10-01-2012	31	Zuhhal Demir	52	13-01-2012	37	Zuhhal Demir	53
16-01-2012	46	Bert Schoofs	53	16-01-2012	49	Dirk Van der Maelen	53
16-01-2012	50	Eric Thiébaud	53	18-01-2012	67	Tanguy Veys	53
18-01-2012	74	Peter Logghe	53	19-01-2012	76	Ben Weyts	54
19-01-2012	77	Ben Weyts	54	19-01-2012	78	Ben Weyts	54
20-01-2012	83	Bruno Van Grootenbrulle	54	31-01-2012	87	Filip De Man	55
03-02-2012	90	Peter Logghe	56	03-02-2012	91	Bruno Van Grootenbrulle	56
03-02-2012	92	Mathias De Clercq	56	13-02-2012	103	Zuhhal Demir	57
21-02-2012	112	Mathias De Clercq	58	21-02-2012	114	Mathias De Clercq	58
05-03-2012	126	Nadia Sminate	60	06-03-2012	131	Reinilde Van Moer	60
12-03-2012	134	Sabien Lahaye- Battheu	61	14-03-2012	139	Roel Deseyn	61
04-04-2012	158	Eric Thiébaud	64	12-04-2012	162	Meyrem Almaci	67
12-04-2012	163	Meyrem Almaci	67	24-04-2012	167	Reinilde Van Moer	68
24-04-2012	168	Reinilde Van Moer	68	04-05-2012	180	Karolien Grosemans	70
04-05-2012	182	Kristof Waterschoot	70	04-05-2012	184	Kristof Waterschoot	70
10-05-2012	193	Peter Logghe	71	11-05-2012	198	Zuhhal Demir	71
14-05-2012	203	Sonja Becq	71	14-05-2012	211	Stefaan Vercamer	71
15-05-2012	217	Stefaan Vercamer	71	16-05-2012	223	Philippe Blanchart	71
23-05-2012	227	Georges Gilkinet	71	29-05-2012	231	Peter Logghe	72
31-05-2012	232	Nadia Sminate	73	08-06-2012	241	Frank Wilrycx	74
14-06-2012	245	Nadia Sminate	75	20-06-2012	247	Peter Logghe	75
26-06-2012	257	Georges Gilkinet	77	04-07-2012	269	Stefaan Vercamer	77
05-07-2012	276	Stefaan Vercamer	77	05-07-2012	280	Zuhhal Demir	77
05-07-2012	284	Sonja Becq	77	10-07-2012	301	Georges Gilkinet	77
10-07-2012	303	Wouter De Vriendt	77	20-07-2012	322	Reinilde Van Moer	83
24-07-2012	327	Patrick Dewael	83	02-08-2012	330	Valérie Warzée- Caverenne	83
09-08-2012	335	Katrin Jadin	83	17-09-2012	347	Stefaan Van Hecke	87
20-09-2012	348	Zuhhal Demir	87	20-09-2012	349	Zuhhal Demir	87
25-09-2012	351	Peter Logghe	87	02-10-2012	354	Christiane Vienne	88
04-10-2012	356	Rita De Bont	89	10-10-2012	357	Miranda Van Eetvelde	89
22-10-2012	363	Miranda Van Eetvelde	91	22-10-2012	364	Miranda Van Eetvelde	91
26-10-2012	367	Miranda Van Eetvelde	91	20-11-2012	375	Frank Wilrycx	94

Date	Question n°	Auteur	QRVA	Date	Question n°	Auteur	QRVA
Datum	Vraag nr.	Auteur	QRVA	Datum	Vraag nr.	Auteur	QRVA
21-11-2012	379	Zuhhal Demir	94	22-11-2012	382	Zuhhal Demir	95
29-11-2012	389	Luk Van Biesen	96	29-11-2012	390	Miranda Van Eetvelde	96
29-11-2012	391	Catherine Fonck	96	29-11-2012	392	Stefaan Vercamer	96
29-11-2012	393	Stefaan Vercamer	96	07-12-2012	394	Peter Logghe	97
10-12-2012	395	Franco Seminara	97	11-12-2012	397	Sonja Becq	97
12-12-2012	399	Bernard Clerfayt	97	04-01-2013	404	Zuhhal Demir	100
22-01-2013	413	Zoé Genot	102	23-01-2013	414	Zuhhal Demir	102
23-01-2013	415	Zuhhal Demir	102	23-01-2013	418	Zuhhal Demir	102
05-02-2013	420	Peter Logghe	104	14-02-2013	430	Eva Brems	106
21-02-2013	431	Kristof Calvo	107	21-02-2013	437	Katrin Jadin	107
14-03-2013	444	Nadia Sminate	110	18-03-2013	447	Meyrem Almaci	110
19-03-2013	451	Zuhhal Demir	110	11-04-2013	457	Frank Wilrycx	114
16-04-2013	460	Frank Wilrycx	114	16-04-2013	461	Frank Wilrycx	114
17-04-2013	465	Zoé Genot	114	23-04-2013	472	Zuhhal Demir	115
29-04-2013	481	Frank Wilrycx	117	02-05-2013	482	Roel Deseyn	117
02-05-2013	483	Frank Wilrycx	117	02-05-2013	484	Peter Logghe	117
07-05-2013	485	Guy D'haeseleer	117	07-05-2013	486	Guy D'haeseleer	117
07-05-2013	487	Guy D'haeseleer	117	07-05-2013	488	Philippe Blanchart	117
14-05-2013	489	Zuhhal Demir	117	16-05-2013	491	Bercy Slegers	118
21-05-2013	492	Peter Logghe	118	27-05-2013	496	Nadia Sminate	119
28-05-2013	498	Stefaan Vercamer	119	04-06-2013	500	Miranda Van Eetvelde	120
04-06-2013	503	Nadia Sminate	120	05-06-2013	504	Zoé Genot	120
05-06-2013	505	Zoé Genot	120	10-06-2013	506	Bert Schoofs	121
14-06-2013	507	Miranda Van Eetvelde	122	17-06-2013	508	Peter Logghe	122
21-06-2013	509	Christiane Vienne	123	25-06-2013	510	Miranda Van Eetvelde	123
26-06-2013	511	Charles Michel	123	26-06-2013	512	Frank Wilrycx	123
26-06-2013	513	Luk Van Biesen	123	26-06-2013	514	Stefaan Vercamer	123
26-06-2013	515	Miranda Van Eetvelde	123	26-06-2013	516	Stefaan Vercamer	123
26-06-2013	517	Mathias De Clercq	123	26-06-2013	518	Miranda Van Eetvelde	123
26-06-2013	519	Miranda Van Eetvelde	123	26-06-2013	521	Sabien Lahaye- Battheu	123
27-06-2013	523	Miranda Van Eetvelde	124	27-06-2013	524	Miranda Van Eetvelde	124
27-06-2013	525	Mathias De Clercq	124	27-06-2013	526	Miranda Van Eetvelde	124
28-06-2013	528	Valérie De Bue	124	28-06-2013	529	Liesbeth Van der Auwera	124
28-06-2013	530	Miranda Van Eetvelde	124	28-06-2013	531	Kristof Calvo	124
28-06-2013	532	Sonja Becq	124	28-06-2013	533	Sonja Becq	124
28-06-2013	534	Stefaan Vercamer	124	28-06-2013	535	Kristof Calvo	124
02-07-2013	536	Guy D'haeseleer	124	02-07-2013	537	Guy D'haeseleer	124

Date	Question n°	Auteur	QRVA	Date	Question n°	Auteur	QRVA
Datum	Vraag nr.	Auteur	QRVA	Datum	Vraag nr.	Auteur	QRVA
02-07-2013	538	Guy D'haeseleer	124	02-07-2013	539	Guy D'haeseleer	124
02-07-2013	540	Carina Van Cauter	124	02-07-2013	541	Zuhhal Demir	124
02-07-2013	542	Zuhhal Demir	124	02-07-2013	543	Zuhhal Demir	124
02-07-2013	544	Zuhhal Demir	124	02-07-2013	545	Zuhhal Demir	124
02-07-2013	546	Zuhhal Demir	124	03-07-2013	547	Guy D'haeseleer	124
03-07-2013	548	Zuhhal Demir	124	03-07-2013	549	Jacqueline Galant	124
03-07-2013	550	Zuhhal Demir	124	03-07-2013	551	Meryame Kitir	124
03-07-2013	552	Valérie De Bue	124	03-07-2013	553	Charles Michel	124
04-07-2013	554	Valérie De Bue	124	04-07-2013	555	Zuhhal Demir	124
04-07-2013	556	Olivier Maingain	124	04-07-2013	557	David Clarinval	124
04-07-2013	558	Karel Uyttersprot	124	04-07-2013	559	David Clarinval	124
04-07-2013	560	David Clarinval	124	04-07-2013	561	Kristof Waterschoot	124
04-07-2013	562	Valérie Warzée- Caverenne	124	04-07-2013	563	Karel Uyttersprot	124
05-07-2013	564	Miranda Van Eetvelde	124	05-07-2013	565	Meyrem Almaci	124
05-07-2013	566	Guy D'haeseleer	124	05-07-2013	567	Guy D'haeseleer	124
08-07-2013	568	Guy D'haeseleer	124	08-07-2013	569	Guy D'haeseleer	124
08-07-2013	570	Guy D'haeseleer	124	08-07-2013	571	Guy D'haeseleer	124
08-07-2013	572	Guy D'haeseleer	124	08-07-2013	573	Guy D'haeseleer	124
08-07-2013	574	Guy D'haeseleer	124	08-07-2013	575	Guy D'haeseleer	124
08-07-2013	576	Guy D'haeseleer	124	08-07-2013	577	Guy D'haeseleer	124
09-07-2013	578	Guy D'haeseleer	124	09-07-2013	579	Guy D'haeseleer	124
09-07-2013	580	Guy D'haeseleer	124	09-07-2013	581	Guy D'haeseleer	124
10-07-2013	582	Guy D'haeseleer	124	10-07-2013	583	Guy D'haeseleer	124
10-07-2013	584	Guy D'haeseleer	124	10-07-2013	585	Guy D'haeseleer	124
10-07-2013	586	Rita De Bont	124	10-07-2013	587	Guy D'haeseleer	124
11-07-2013	588	Guy D'haeseleer	124	11-07-2013	589	Guy D'haeseleer	124
11-07-2013	590	Guy D'haeseleer	124	11-07-2013	591	Guy D'haeseleer	124
11-07-2013	592	Guy D'haeseleer	124	11-07-2013	593	Guy D'haeseleer	124
11-07-2013	594	Guy D'haeseleer	124	11-07-2013	595	Guy D'haeseleer	124
11-07-2013	596	Guy D'haeseleer	124	11-07-2013	597	Guy D'haeseleer	124
11-07-2013	598	Guy D'haeseleer	124	11-07-2013	599	Guy D'haeseleer	124
11-07-2013	600	Guy D'haeseleer	124	11-07-2013	601	Wouter De Vriendt	124
11-07-2013	602	Olivier Maingain	124	15-07-2013	603	Olivier Maingain	124
15-07-2013	604	Frank Wilrycx	124	17-07-2013	605	Wouter De Vriendt	124
17-07-2013	606	Wouter De Vriendt	124	17-07-2013	607	Wouter De Vriendt	124
17-07-2013	608	Wouter De Vriendt	124	17-07-2013	609	Wouter De Vriendt	124
17-07-2013	610	Zoé Genot	124				

Ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes
Minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden

21-01-2013	2	Herman De Croo	102	21-01-2013	6	Franco Seminara	102
21-01-2013	7	Ingeborg De Meulemeester	102	21-01-2013	9	Bert Maertens	102

Date	Question n°	Auteur	QRVA	Date	Question n°	Auteur	QRVA
Datum	Vraag nr.	Auteur	QRVA	Datum	Vraag nr.	Auteur	QRVA
21-01-2013	10	Bert Maertens	102	21-01-2013	11	Georges Gilkinet	102
21-01-2013	12	Georges Gilkinet	102	21-01-2013	13	Georges Gilkinet	102
21-01-2013	14	Georges Gilkinet	102	21-01-2013	15	Laurent Devin	102
21-01-2013	16	Steven Vandeput	102	21-01-2013	17	Steven Vandeput	102
21-01-2013	18	Steven Vandeput	102	21-01-2013	20	Steven Vandeput	102
21-01-2013	21	Steven Vandeput	102	21-01-2013	22	Steven Vandeput	102
21-01-2013	23	Steven Vandeput	102	21-01-2013	28	Peter Logghe	102
21-01-2013	29	Peter Logghe	102	21-01-2013	30	Peter Logghe	102
21-01-2013	31	Peter Logghe	102	21-01-2013	32	Steven Vandeput	102
21-01-2013	34	Sabien Lahaye-Battheu	102	21-01-2013	35	Sabien Lahaye-Battheu	102
21-01-2013	37	Minneke De Ridder	102	21-01-2013	38	Jef Van den Bergh	102
21-01-2013	40	Jef Van den Bergh	102	21-01-2013	42	Jef Van den Bergh	102
21-01-2013	43	Jef Van den Bergh	102	21-01-2013	44	Jef Van den Bergh	102
21-01-2013	45	Jef Van den Bergh	102	21-01-2013	46	Jef Van den Bergh	102
21-01-2013	47	Jef Van den Bergh	102	21-01-2013	48	Jef Van den Bergh	102
21-01-2013	49	Jef Van den Bergh	102	21-01-2013	50	Wouter De Vriendt	102
21-01-2013	51	Jef Van den Bergh	102	21-01-2013	52	Jef Van den Bergh	102
21-01-2013	53	Jef Van den Bergh	102	21-01-2013	54	Jef Van den Bergh	102
21-01-2013	55	Jef Van den Bergh	102	21-01-2013	57	Jef Van den Bergh	102
21-01-2013	58	Jef Van den Bergh	102	21-01-2013	59	Jef Van den Bergh	102
21-01-2013	60	Bert Schoofs	102	21-01-2013	61	Bert Schoofs	102
21-01-2013	62	Eric Thiébaud	102	21-01-2013	63	Zuhail Demir	102
21-01-2013	64	Karel Uyttensprot	102	21-01-2013	65	Karel Uyttensprot	102
21-01-2013	66	Tanguy Veys	102	21-01-2013	67	Tanguy Veys	102
21-01-2013	69	Tanguy Veys	102	21-01-2013	70	Tanguy Veys	102
21-01-2013	72	Franco Seminara	102	21-01-2013	73	Christophe Bastin	102
21-01-2013	76	Flor Van Noppen	102	21-01-2013	77	Flor Van Noppen	102
21-01-2013	79	Ben Weyts	102	21-01-2013	82	Jef Van den Bergh	102
21-01-2013	84	Sabien Lahaye-Battheu	102	21-01-2013	85	Roel Deseyn	102
21-01-2013	86	Roel Deseyn	102	21-01-2013	87	Bercy Slegers	102
21-01-2013	88	Minneke De Ridder	102	21-01-2013	89	Bert Schoofs	102
21-01-2013	90	André Perpète	102	21-01-2013	92	Sabien Lahaye-Battheu	102
21-01-2013	93	Leen Dierick	102	21-01-2013	94	Minneke De Ridder	102
21-01-2013	96	Bernard Clerfayt	102	21-01-2013	98	Ronny Balcaen	102
21-01-2013	101	Jef Van den Bergh	102	21-01-2013	102	Sabien Lahaye-Battheu	102
21-01-2013	104	Rita De Bont	102	21-01-2013	105	Katrin Jadin	102
21-01-2013	106	Eric Thiébaud	102	21-01-2013	111	Peter Dedecker	102
21-01-2013	113	Eric Thiébaud	102	21-01-2013	114	Rita De Bont	102
21-01-2013	118	Gwendolyn Rutten	102	21-01-2013	126	Jef Van den Bergh	102
21-01-2013	127	Minneke De Ridder	102	21-01-2013	149	Bart Somers	102

Date	Question n°	Auteur	QRVA	Date	Question n°	Auteur	QRVA
Datum	Vraag nr.	Auteur	QRVA	Datum	Vraag nr.	Auteur	QRVA
21-01-2013	164	Bernard Clerfayt	102	28-02-2013	265	Steven Vandeput	108
01-03-2013	270	Steven Vandeput	108	07-03-2013	280	Peter Logghe	109
11-03-2013	284	Siegfried Bracke	109	11-04-2013	298	Valérie De Bue	114
22-04-2013	314	Jef Van den Bergh	115	22-04-2013	315	Peter Luykx	115
22-04-2013	317	Juliette Boulet	115	22-04-2013	318	Georges Dallemagne	115
03-05-2013	349	Meyrem Almaci	117	07-05-2013	350	Guy D'haeseleer	117
07-05-2013	351	Frank Wilrycx	117	08-05-2013	353	Roel Deseyn	117
08-05-2013	355	Roel Deseyn	117	22-05-2013	361	Roel Deseyn	118
30-05-2013	371	Isabelle Emmery	120	31-05-2013	374	Bruno Van Grootenbrulle	120
03-06-2013	379	Sabien Lahaye-Battheu	120	06-06-2013	384	Guy D'haeseleer	121
14-06-2013	389	Daphné Dumery	122	18-06-2013	390	Daphné Dumery	122
20-06-2013	400	Laurent Devin	123	20-06-2013	406	Cathy Coudyser	123
21-06-2013	410	Bercy Slegers	123	21-06-2013	411	Bercy Slegers	123
21-06-2013	412	Ingeborg De Meulemeester	123	27-06-2013	415	Guy D'haeseleer	124
28-06-2013	417	Theo Francken	124	01-07-2013	419	Peter Dedecker	124
02-07-2013	420	Guy D'haeseleer	124	02-07-2013	421	Guy D'haeseleer	124
03-07-2013	422	Guy D'haeseleer	124	03-07-2013	423	Peter Logghe	124
04-07-2013	424	Bercy Slegers	124	05-07-2013	426	Miranda Van Eetvelde	124
05-07-2013	429	Linda Musin	124	05-07-2013	432	Roel Deseyn	124
08-07-2013	436	Rita De Bont	124	08-07-2013	439	Guy D'haeseleer	124
09-07-2013	440	Peter Logghe	124	10-07-2013	442	Eric Thiébaud	124
11-07-2013	443	Roel Deseyn	124	11-07-2013	444	Olivier Maingain	124
15-07-2013	446	Sabien Lahaye-Battheu	124	16-07-2013	447	Linda Musin	124
17-07-2013	448	Peter Logghe	124				

Ministre des Finances, chargé de la Fonction publique
Minister van Financiën, belast met Ambtenarenzaken

07-03-2013	1	Veerle Wouters	108	07-03-2013	2	Veerle Wouters	108
07-03-2013	3	Veerle Wouters	108	07-03-2013	5	Georges Gilkinet	108
07-03-2013	6	Georges Gilkinet	108	07-03-2013	8	Georges Gilkinet	108
07-03-2013	10	Alain Mathot	108	07-03-2013	12	Jef Van den Bergh	108
07-03-2013	16	Peter Logghe	108	07-03-2013	18	Kristof Waterschoot	108
07-03-2013	19	Jenne De Potter	108	07-03-2013	20	Dirk Van der Maelen	108
07-03-2013	21	Peter Logghe	108	07-03-2013	22	Peter Logghe	108
07-03-2013	26	Franco Seminara	108	07-03-2013	28	Veerle Wouters	108
07-03-2013	29	Veerle Wouters	108	07-03-2013	31	Bert Schoofs	108
07-03-2013	32	Sabien Lahaye-Battheu	108	07-03-2013	34	Georges Gilkinet	108
07-03-2013	35	Sonja Becq	108	07-03-2013	36	Olivier Henry	108

Date	Question n°	Auteur	QRVA	Date	Question n°	Auteur	QRVA
Datum	Vraag nr.	Auteur	QRVA	Datum	Vraag nr.	Auteur	QRVA
07-03-2013	37	Minneke De Ridder	108	07-03-2013	38	Bert Schoofs	108
07-03-2013	39	Kristof Waterschoot	108	07-03-2013	40	Leen Dierick	108
07-03-2013	41	Veerle Wouters	108	07-03-2013	42	Veerle Wouters	108
07-03-2013	43	Veerle Wouters	108	07-03-2013	44	Eric Thiébaud	108
07-03-2013	46	Peter Logghe	108	07-03-2013	47	Liesbeth Van der Auwera	108
07-03-2013	48	Meyrem Almaci	108	07-03-2013	49	Peter Logghe	108
07-03-2013	50	Ben Weyts	108	07-03-2013	53	Raf Terwingen	108
07-03-2013	54	Jenne De Potter	108	07-03-2013	55	Stefaan Vercamer	108
07-03-2013	56	Roel Deseyn	108	07-03-2013	57	Roel Deseyn	108
07-03-2013	58	Roel Deseyn	108	07-03-2013	59	Roel Deseyn	108
07-03-2013	60	Veerle Wouters	108	07-03-2013	61	Veerle Wouters	108
07-03-2013	62	Veerle Wouters	108	07-03-2013	63	Liesbeth Van der Auwera	108
07-03-2013	66	Jenne De Potter	108	07-03-2013	67	Frank Wilrycx	108
07-03-2013	69	Roel Deseyn	108	07-03-2013	70	Roel Deseyn	108
07-03-2013	72	Karel Uyttersprot	108	07-03-2013	73	Luk Van Biesen	108
07-03-2013	74	Catherine Fonck	108	07-03-2013	75	Jenne De Potter	108
07-03-2013	76	Peter Logghe	108	07-03-2013	77	Franco Seminara	108
07-03-2013	78	Kristien Van Vaerenbergh	108	07-03-2013	79	Georges Gilkinet	108
07-03-2013	81	Meyrem Almaci	108	07-03-2013	82	Meyrem Almaci	108
07-03-2013	83	Mathias De Clercq	108	07-03-2013	84	Dirk Van der Maelen	108
07-03-2013	85	David Geerts	108	07-03-2013	86	Bernard Clerfayt	108
07-03-2013	87	Kristof Waterschoot	108	07-03-2013	91	Jef Van den Bergh	108
07-03-2013	92	Georges Gilkinet	108	07-03-2013	93	Franco Seminara	108
07-03-2013	95	Franco Seminara	108	07-03-2013	98	François-Xavier de Donnea	108
07-03-2013	100	Kristof Waterschoot	108	07-03-2013	101	Kristof Waterschoot	108
07-03-2013	102	Ronny Balcaen	108	07-03-2013	103	Franco Seminara	108
07-03-2013	104	Stefaan Vercamer	108	07-03-2013	105	Olivier Destrebecq	108
07-03-2013	106	Colette Burgeon	108	07-03-2013	108	Georges Gilkinet	108
07-03-2013	109	Meyrem Almaci	108	07-03-2013	111	Stefaan Van Hecke	108
07-03-2013	114	Veerle Wouters	108	07-03-2013	115	Eric Thiébaud	108
07-03-2013	116	Georges Gilkinet	108	07-03-2013	118	François-Xavier de Donnea	108
07-03-2013	120	François-Xavier de Donnea	108	07-03-2013	121	François-Xavier de Donnea	108
07-03-2013	122	François-Xavier de Donnea	108	07-03-2013	123	Hagen Goyvaerts	108
07-03-2013	124	Veerle Wouters	108	07-03-2013	125	Olivier Destrebecq	108
07-03-2013	126	Olivier Destrebecq	108	07-03-2013	128	Peter Logghe	108

Date	Question n°	Auteur	QRVA	Date	Question n°	Auteur	QRVA
Datum	Vraag nr.	Auteur	QRVA	Datum	Vraag nr.	Auteur	QRVA
07-03-2013	129	Sabien Lahaye-Battheu	108	07-03-2013	130	Marie-Christine Marghem	108
07-03-2013	131	Katrin Jadin	108	07-03-2013	132	Bert Schoofs	108
07-03-2013	133	Bernard Clerfayt	108	07-03-2013	136	Dirk Van der Maelen	108
07-03-2013	137	Jef Van den Bergh	108	07-03-2013	138	Dirk Van der Maelen	108
07-03-2013	140	Dirk Van der Maelen	108	07-03-2013	141	Jef Van den Bergh	108
07-03-2013	143	Georges Gilkinet	108	07-03-2013	144	Georges Gilkinet	108
07-03-2013	145	Luk Van Biesen	108	07-03-2013	146	Georges Gilkinet	108
07-03-2013	150	Georges Gilkinet	108	07-03-2013	151	Georges Gilkinet	108
07-03-2013	155	Georges Gilkinet	108	07-03-2013	159	Catherine Fonck	108
07-03-2013	162	Peter Dedecker	108	07-03-2013	164	Josy Arens	108
07-03-2013	165	Peter Logghe	108	07-03-2013	167	Ronny Balcaen	108
07-03-2013	170	Kristof Waterschoot	108	07-03-2013	171	Carina Van Cauter	108
07-03-2013	174	Josy Arens	108	07-03-2013	175	Dirk Van der Maelen	108
07-03-2013	176	Yvan Mayeur	108	07-03-2013	177	Dirk Van der Maelen	108
07-03-2013	179	Carina Van Cauter	108	07-03-2013	180	Peter Dedecker	108
07-03-2013	181	Peter Dedecker	108	07-03-2013	183	Rita De Bont	108
07-03-2013	184	Alain Mathot	108	07-03-2013	186	Peter Logghe	108
07-03-2013	188	Veerle Wouters	108	07-03-2013	189	Veerle Wouters	108
07-03-2013	191	Alain Mathot	108	07-03-2013	192	Christian Brotcorne	108
07-03-2013	195	Catherine Fonck	108	07-03-2013	202	Veerle Wouters	108
07-03-2013	203	Dirk Van der Maelen	108	07-03-2013	205	Sabien Lahaye-Battheu	108
07-03-2013	207	Dirk Van der Maelen	108	07-03-2013	212	Alain Mathot	108
07-03-2013	213	Alain Mathot	108	07-03-2013	214	Dirk Van der Maelen	108
07-03-2013	219	Dirk Van der Maelen	108	07-03-2013	221	Veerle Wouters	108
07-03-2013	222	Luk Van Biesen	108	07-03-2013	223	Willem-Frederik Schiltz	108
07-03-2013	225	Olivier Henry	108	07-03-2013	226	Ben Weyts	108
07-03-2013	232	Georges Gilkinet	108	07-03-2013	233	Jean Marie Dedecker	108
07-03-2013	234	Marie-Christine Marghem	108	07-03-2013	235	Willem-Frederik Schiltz	108
07-03-2013	236	Willem-Frederik Schiltz	108	07-03-2013	237	Georges Gilkinet	108
07-03-2013	238	Veerle Wouters	108	07-03-2013	239	Peter Logghe	108

Date	Question n°	Auteur	QRVA	Date	Question n°	Auteur	QRVA
Datum	Vraag nr.	Auteur	QRVA	Datum	Vraag nr.	Auteur	QRVA
07-03-2013	241	Wouter De Vriendt	108	07-03-2013	246	Willem-Frederik Schiltz	108
07-03-2013	251	Christiane Vienne	108	07-03-2013	252	Hagen Goyvaerts	108
07-03-2013	260	Catherine Fonck	108	07-03-2013	262	Luk Van Biesen	108
07-03-2013	266	Jef Van den Bergh	108	07-03-2013	268	Veerle Wouters	108
07-03-2013	269	Peter Logghe	108	07-03-2013	271	Peter Logghe	108
07-03-2013	273	Veerle Wouters	108	07-03-2013	282	Veerle Wouters	108
07-03-2013	285	Kristien Van Vaerenbergh	108	07-03-2013	286	Peter Logghe	108
07-03-2013	287	Wouter De Vriendt	108	08-03-2013	305	Peter Logghe	109
08-03-2013	306	Peter Logghe	109	11-03-2013	310	Georges Gilkinet	109
13-03-2013	311	Jef Van den Bergh	109	07-03-2013	296	Peter Logghe	110
07-03-2013	297	Veerle Wouters	110	07-03-2013	298	Veerle Wouters	110
14-03-2013	317	Peter Logghe	110	18-03-2013	323	Meyrem Almaci	110
19-03-2013	324	Dirk Van der Maelen	110	19-03-2013	325	Dirk Van der Maelen	110
20-03-2013	331	Veerle Wouters	110	27-03-2013	341	Josy Arens	111
27-03-2013	347	Ben Weyts	111	10-04-2013	352	Dirk Van der Maelen	113
10-04-2013	353	Dirk Van der Maelen	113	10-04-2013	354	Dirk Van der Maelen	113
10-04-2013	356	Veerle Wouters	113	10-04-2013	357	Veerle Wouters	113
10-04-2013	358	Peter Logghe	113	10-04-2013	359	Peter Logghe	113
15-04-2013	364	Marie Arena	114	17-04-2013	366	Peter Luykx	114
18-04-2013	369	Steven Vandeput	115	18-04-2013	370	Steven Vandeput	115
19-04-2013	371	Valérie Warzée-Caverenne	115	26-04-2013	381	Luk Van Biesen	116
26-04-2013	382	Veerle Wouters	116	29-04-2013	387	Veerle Wouters	116
02-05-2013	389	Dirk Van der Maelen	117	07-05-2013	397	Willem-Frederik Schiltz	117
14-05-2013	400	Rita De Bont	117	28-05-2013	411	Cathy Coudyser	119
29-05-2013	414	Karolien Grosemans	119	31-05-2013	421	Meryame Kitir	120
04-06-2013	422	Georges Gilkinet	120	04-06-2013	424	Ben Weyts	120
05-06-2013	431	Ben Weyts	120	05-06-2013	437	Joseph George	120
06-06-2013	439	Luk Van Biesen	121	13-06-2013	440	Wouter De Vriendt	122
13-06-2013	441	Cathy Coudyser	122	14-06-2013	442	Valérie De Bue	122
14-06-2013	443	Valérie Warzée-Caverenne	122	14-06-2013	444	Jenne De Potter	122
14-06-2013	445	Philippe Goffin	122	14-06-2013	446	Stefaan Vercamer	122
18-06-2013	453	Daphné Dumery	122	18-06-2013	454	Siegfried Bracke	122
21-06-2013	465	Nathalie Muylle	123	24-06-2013	467	Marie-Christine Marghem	123
24-06-2013	468	Marie-Christine Marghem	123	24-06-2013	469	Miranda Van Eetvelde	123
25-06-2013	470	Carina Van Cauter	123	26-06-2013	475	Peter Logghe	123
01-07-2013	476	Hagen Goyvaerts	124	03-07-2013	483	Bernard Clerfayt	124

Date	Question n°	Auteur	QRVA	Date	Question n°	Auteur	QRVA
Datum	Vraag nr.	Auteur	QRVA	Datum	Vraag nr.	Auteur	QRVA
04-07-2013	485	Guy D'haeseleer	124	04-07-2013	488	Meyrem Almaci	124
04-07-2013	489	Christiane Vienne	124	04-07-2013	490	Dirk Van der Maelen	124
04-07-2013	492	Christiane Vienne	124	05-07-2013	493	Georges Gilkinet	124
05-07-2013	494	Guy D'haeseleer	124	08-07-2013	496	Guy D'haeseleer	124
08-07-2013	497	Bert Schoofs	124	10-07-2013	498	Guy D'haeseleer	124
11-07-2013	501	Hagen Goyvaerts	124	11-07-2013	502	Marie-Christine Marghem	124
11-07-2013	505	Marie-Christine Marghem	124	11-07-2013	506	Marie-Christine Marghem	124
11-07-2013	507	Marie-Christine Marghem	124	11-07-2013	508	Olivier Maingain	124
12-07-2013	509	Damien Thiéry	124	15-07-2013	510	Olivier Maingain	124
15-07-2013	511	Olivier Maingain	124	15-07-2013	512	Olivier Maingain	124
15-07-2013	513	Olivier Maingain	124	15-07-2013	517	Olivier Maingain	124
16-07-2013	518	Veerle Wouters	124	17-07-2013	520	Peter Logghe	124
17-07-2013	521	Katrin Jadin	124				

Secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre
Staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister

16-12-2011	17	Georges Gilkinet	50	27-01-2012	73	Peter Logghe	55
23-03-2012	127	Minneke De Ridder	63	17-04-2012	150	Jef Van den Bergh	67
25-04-2012	156	Kristof Calvo	68	25-04-2012	158	Kristof Calvo	68
02-05-2012	160	Peter Logghe	69	07-05-2012	165	Peter Logghe	70
10-05-2012	169	Peter Logghe	71	10-05-2012	170	Bert Wollants	71
22-05-2012	177	Bert Wollants	71	22-05-2012	178	Peter Luykx	71
31-05-2012	182	Minneke De Ridder	73	31-05-2012	184	Leen Dierick	73
14-06-2012	193	Peter Logghe	75	18-06-2012	194	Thérèse Snoy et d'Oppuers	75
27-06-2012	198	Bert Wollants	77	12-07-2012	218	Karin Temmerman	78
12-07-2012	220	Nathalie Muylle	78	19-07-2012	232	Katrin Jadin	83
25-07-2012	243	Willem-Frederik Schiltz	83	25-07-2012	245	Eric Jadot	83
13-08-2012	248	Peter Logghe	83	29-08-2012	252	Karin Temmerman	83
28-09-2012	261	Eva Brems	88	01-10-2012	262	Jef Van den Bergh	88
01-10-2012	264	Jef Van den Bergh	88	18-10-2012	267	Jan Van Esbroeck	91
29-10-2012	274	Reinilde Van Moer	91	29-10-2012	275	Reinilde Van Moer	91
29-10-2012	276	Reinilde Van Moer	91	06-11-2012	278	Peter Logghe	92
07-11-2012	279	Willem-Frederik Schiltz	92	23-11-2012	281	Franco Seminara	95

Date	Question n°	Auteur	QRVA	Date	Question n°	Auteur	QRVA
Datum	Vraag nr.	Auteur	QRVA	Datum	Vraag nr.	Auteur	QRVA
23-11-2012	283	Peter Logghe	95	26-11-2012	284	Sabien Lahaye-Battheu	95
27-11-2012	285	Philippe Goffin	95	27-11-2012	286	Willem-Frederik Schiltz	95
27-11-2012	287	Sabien Lahaye-Battheu	95	27-11-2012	288	Karin Temmerman	95
27-11-2012	289	Olivier Destrebecq	95	29-11-2012	290	Philippe Goffin	96
29-11-2012	291	Philippe Goffin	96	30-11-2012	292	Eva Brems	96
30-11-2012	293	Jef Van den Bergh	96	13-12-2012	299	Eric Thiébaud	98
19-12-2012	307	Kristof Calvo	98	19-12-2012	309	Bert Wollants	98
08-01-2013	310	Bert Wollants	100	09-01-2013	311	Peter Logghe	100
18-02-2013	328	Peter Logghe	106	21-02-2013	329	Philippe Collard	107
22-02-2013	330	Kristof Calvo	107	22-02-2013	331	Leen Dierick	107
22-02-2013	332	Kristof Calvo	107	22-02-2013	333	Kristof Calvo	107
22-02-2013	334	Kristof Calvo	107	22-02-2013	335	Kristof Calvo	107
22-02-2013	336	Kristof Calvo	107	25-02-2013	338	Kristof Calvo	107
25-02-2013	339	Damien Thiéry	107	25-02-2013	340	Kristof Calvo	107
05-03-2013	343	Peter Logghe	108	08-03-2013	346	Sabien Lahaye-Battheu	109
11-03-2013	347	Peter Logghe	109	11-03-2013	348	Peter Logghe	109
11-03-2013	351	Bernard Clerfayt	109	11-03-2013	354	Karin Temmerman	109
11-03-2013	355	David Geerts	109	11-03-2013	356	Kristof Calvo	109
14-03-2013	358	Daphné Dumery	110	14-03-2013	359	Rita De Bont	110
14-03-2013	361	Peter Logghe	110	18-03-2013	363	Philippe Collard	110
18-03-2013	365	Meyrem Almaci	110	19-03-2013	366	Peter Logghe	110
19-03-2013	367	Bert Wollants	110	26-03-2013	368	Ben Weyts	111
27-03-2013	369	Ben Weyts	111	11-04-2013	370	Karin Temmerman	114
11-04-2013	371	Karin Temmerman	114	15-04-2013	372	Peter Logghe	114
16-04-2013	373	Karin Temmerman	114	16-04-2013	374	Bercy Slegers	114
17-04-2013	375	Peter Luykx	114	17-04-2013	376	Valérie Warzée-Caverenne	114
19-04-2013	377	Jef Van den Bergh	115	23-04-2013	378	David Geerts	115
23-04-2013	379	Hagen Goyvaerts	115	26-04-2013	381	Rita De Bont	116
29-04-2013	382	Jef Van den Bergh	116	03-05-2013	383	Stefaan Van Hecke	117
03-05-2013	384	Peter Logghe	117	03-05-2013	385	Leen Dierick	117
03-05-2013	386	Valérie Warzée-Caverenne	117	06-05-2013	387	Leen Dierick	117
07-05-2013	388	Guy D'haeseleer	117	07-05-2013	389	Guy D'haeseleer	117
07-05-2013	390	Guy D'haeseleer	117	08-05-2013	392	Peter Logghe	117
13-05-2013	393	Isabelle Emmery	117	13-05-2013	395	Valérie Warzée-Caverenne	117
13-05-2013	397	Jef Van den Bergh	117	13-05-2013	398	Jef Van den Bergh	117
14-05-2013	400	Tanguy Veys	117	14-05-2013	401	Jef Van den Bergh	117
16-05-2013	402	Roel Deseyn	118	17-05-2013	403	Rita De Bont	118

Date	Question n°	Auteur	QRVA	Date	Question n°	Auteur	QRVA
Datum	Vraag nr.	Auteur	QRVA	Datum	Vraag nr.	Auteur	QRVA
23-05-2013	404	Sabien Lahaye-Battheu	119	24-05-2013	405	Sabien Lahaye-Battheu	119
24-05-2013	408	Karin Temmerman	119	24-05-2013	409	Sabien Lahaye-Battheu	119
24-05-2013	410	Sabien Lahaye-Battheu	119	24-05-2013	411	Bernard Clerfayt	119
27-05-2013	413	Peter Logghe	119	28-05-2013	414	Willem-Frederik Schiltz	119
28-05-2013	415	Karolien Grosemans	119	03-06-2013	416	Jef Van den Bergh	120
03-06-2013	417	Sabien Lahaye-Battheu	120	04-06-2013	419	Luk Van Biesen	120
05-06-2013	420	Peter Logghe	120	05-06-2013	421	Zoé Genot	120
05-06-2013	422	Zoé Genot	120	10-06-2013	423	Willem-Frederik Schiltz	121
11-06-2013	424	Eric Thiébaud	121	14-06-2013	425	Peter Logghe	122
18-06-2013	426	David Clarinval	122	20-06-2013	427	Catherine Fonck	123
20-06-2013	428	Cathy Coudyser	123	20-06-2013	429	Cathy Coudyser	123
20-06-2013	430	Cathy Coudyser	123	20-06-2013	431	Cathy Coudyser	123
20-06-2013	432	Cathy Coudyser	123	20-06-2013	433	Cathy Coudyser	123
20-06-2013	434	Cathy Coudyser	123	20-06-2013	435	Cathy Coudyser	123
21-06-2013	436	Katrin Jadin	123	21-06-2013	437	Tanguy Veys	123
21-06-2013	438	Philippe Goffin	123	21-06-2013	439	André Frédéric	123
21-06-2013	440	Philippe Goffin	123	21-06-2013	441	Karin Temmerman	123
25-06-2013	442	Bernard Clerfayt	123	25-06-2013	443	Linda Musin	123
25-06-2013	444	Peter Logghe	123	26-06-2013	445	Rosaline Mouton	123
27-06-2013	446	Franco Seminara	124	27-06-2013	447	Katrin Jadin	124
28-06-2013	448	Isabelle Emmery	124	01-07-2013	449	Valérie Warzée-Caverenne	124
01-07-2013	450	Bert Wollants	124	01-07-2013	451	Olivier Henry	124
02-07-2013	452	Leen Dierick	124	02-07-2013	453	Leen Dierick	124
02-07-2013	454	Kristof Calvo	124	03-07-2013	455	Guy D'haeseleer	124
04-07-2013	456	Olivier Maingain	124	05-07-2013	457	Guy D'haeseleer	124
08-07-2013	458	Ronny Balcaen	124	08-07-2013	459	Peter Logghe	124
08-07-2013	460	Thérèse Snoy et d'Oppuers	124	08-07-2013	461	Thérèse Snoy et d'Oppuers	124
08-07-2013	462	Willem-Frederik Schiltz	124	08-07-2013	463	Meyrem Almaci	124
08-07-2013	464	Willem-Frederik Schiltz	124	08-07-2013	465	Eric Jadot	124
09-07-2013	466	Philippe Goffin	124	09-07-2013	467	Filip De Man	124
09-07-2013	468	Willem-Frederik Schiltz	124	09-07-2013	469	Kristof Calvo	124
09-07-2013	470	Thérèse Snoy et d'Oppuers	124	09-07-2013	471	Rita De Bont	124
10-07-2013	472	Guy D'haeseleer	124	12-07-2013	473	Peter Logghe	124
15-07-2013	475	Olivier Maingain	124	15-07-2013	476	Olivier Maingain	124

Date	Question n°	Auteur	QRVA	Date	Question n°	Auteur	QRVA
Datum	Vraag nr.	Auteur	QRVA	Datum	Vraag nr.	Auteur	QRVA
15-07-2013	477	Olivier Maingain	124	15-07-2013	478	Willem-Frederik Schiltz	124
15-07-2013	479	Frank Wilrycx	124	17-07-2013	480	Katrin Jadin	124

Secrétaire d'État aux Affaires sociales, aux Familles et aux Personnes handicapées, chargé des Risques professionnels, et secrétaire d'État à la Politique scientifique, adjoint à la ministre des Affaires sociales et de la Santé publique

Staatssecretaris voor Sociale Zaken, Gezinnen en Personen met een handicap, belast met Beroepsrisico's, en staatssecretaris voor Wetenschapsbeleid, toegevoegd aan de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid

27-01-2012	30	Franco Seminara	55	05-03-2012	77	Nadia Sminate	60
19-04-2012	102	Nadia Sminate	68	04-05-2012	114	Kristof Waterschoot	70
07-05-2012	116	Bert Wollants	70	09-05-2012	118	Peter Logghe	70
15-05-2012	122	Stefaan Vercamer	71	04-06-2012	131	Nadia Sminate	73
25-06-2012	139	Luk Van Biesen	77	26-06-2012	140	Georges Gilkinet	77
03-07-2012	141	Peter Logghe	77	09-07-2012	143	Franco Seminara	77
18-07-2012	147	Rita De Bont	78	25-07-2012	150	Karolien Grosemans	83
31-07-2012	152	Franco Seminara	83	07-08-2012	153	Muriel Gerkens	83
20-08-2012	157	Georges Gilkinet	83	03-09-2012	161	Sarah Smeyers	84
27-09-2012	165	Nadia Sminate	88	27-09-2012	166	Nadia Sminate	88
12-10-2012	171	Peter Logghe	90	30-10-2012	175	Reinilde Van Moer	91
21-11-2012	176	Nadia Sminate	94	10-12-2012	186	Valérie De Bue	97
11-12-2012	187	Nadia Sminate	97	14-12-2012	188	Ben Weyts	98
20-12-2012	190	Nathalie Muylle	98	14-01-2013	192	Filip De Man	101
17-01-2013	197	Ingeborg De Meulemeester	102	31-01-2013	200	Nahima Lanjri	104
04-02-2013	202	Jef Van den Bergh	104	04-02-2013	203	Wouter De Vriendt	104
04-02-2013	204	Daphné Dumery	104	04-02-2013	205	Nadia Sminate	104
04-02-2013	206	Peter Logghe	104	12-02-2013	212	Peter Logghe	105
22-02-2013	215	Christiane Vienne	107	26-02-2013	216	Nadia Sminate	107
05-03-2013	218	Peter Logghe	108	06-03-2013	222	Karolien Grosemans	108
07-03-2013	223	Nadia Sminate	109	07-03-2013	224	Nadia Sminate	109
07-03-2013	225	Nadia Sminate	109	07-03-2013	226	Gerolf Annemans	109
07-03-2013	227	Nadia Sminate	109	11-03-2013	228	Nadia Sminate	109
14-03-2013	229	Ingeborg De Meulemeester	110	15-03-2013	230	Nadia Sminate	110
18-03-2013	231	Meyrem Almaci	110	21-03-2013	232	Valérie De Bue	111
27-03-2013	233	Zoé Genot	111	27-03-2013	234	Ben Weyts	111
11-04-2013	235	Nadia Sminate	114	15-04-2013	236	Nahima Lanjri	114
15-04-2013	237	Nahima Lanjri	114	16-04-2013	238	Franco Seminara	114
16-04-2013	239	Nadia Sminate	114	17-04-2013	240	Peter Luykx	114
17-04-2013	241	Miranda Van Eetvelde	114	07-05-2013	242	Guy D'haeseleer	117
07-05-2013	243	Guy D'haeseleer	117	14-05-2013	244	Nadia Sminate	117

Date	Question n°	Auteur	QRVA	Date	Question n°	Auteur	QRVA
Datum	Vraag nr.	Auteur	QRVA	Datum	Vraag nr.	Auteur	QRVA
21-05-2013	245	Karin Temmerman	118	22-05-2013	246	Rita De Bont	118
22-05-2013	247	Miranda Van Eetvelde	118	22-05-2013	248	Miranda Van Eetvelde	118
22-05-2013	249	Miranda Van Eetvelde	118	22-05-2013	250	Miranda Van Eetvelde	118
27-05-2013	251	Christian Brotcorne	119	27-05-2013	252	Luk Van Biesen	119
27-05-2013	253	Nadia Sminate	119	27-05-2013	254	Nadia Sminate	119
28-05-2013	256	Nahima Lanjri	119	28-05-2013	257	Bernard Clerfayt	119
03-06-2013	260	Jef Van den Bergh	120	04-06-2013	261	Guy D'haeseleer	120
04-06-2013	262	Zoé Genot	120	04-06-2013	263	Luk Van Biesen	120
04-06-2013	264	Nadia Sminate	120	04-06-2013	265	Nadia Sminate	120
05-06-2013	266	Cathy Coudyser	120	05-06-2013	268	Zoé Genot	120
05-06-2013	270	Zoé Genot	120	14-06-2013	271	Nahima Lanjri	122
18-06-2013	274	Cathy Coudyser	122	19-06-2013	275	Cathy Coudyser	122
20-06-2013	276	Cathy Coudyser	123	25-06-2013	277	Wouter De Vriendt	123
26-06-2013	278	Wouter De Vriendt	123	26-06-2013	279	Cathy Coudyser	123
02-07-2013	280	Nadia Sminate	124	02-07-2013	281	Miranda Van Eetvelde	124
03-07-2013	282	Guy D'haeseleer	124	05-07-2013	283	Nadia Sminate	124
05-07-2013	284	Miranda Van Eetvelde	124	05-07-2013	285	Peter Logghe	124
08-07-2013	286	Guy D'haeseleer	124	10-07-2013	287	Guy D'haeseleer	124
11-07-2013	288	Guy D'haeseleer	124	12-07-2013	289	Cathy Coudyser	124
12-07-2013	290	Cathy Coudyser	124	12-07-2013	291	Cathy Coudyser	124
12-07-2013	292	Cathy Coudyser	124	12-07-2013	293	Cathy Coudyser	124
12-07-2013	294	Cathy Coudyser	124	12-07-2013	295	Cathy Coudyser	124
12-07-2013	296	Cathy Coudyser	124	12-07-2013	297	Cathy Coudyser	124
12-07-2013	298	Cathy Coudyser	124	12-07-2013	299	Cathy Coudyser	124

Secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, et secrétaire d'État à la Régie des bâtiments et au Développement durable, adjoint au ministre des Finances, chargé de la Fonction publique
Staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, en staatssecretaris voor de Regie der gebouwen en Duurzame Ontwikkeling, toegevoegd aan de minister van Financiën, belast met Ambtenarenzaken

28-06-2013	167	Theo Francken	124	01-07-2013	168	Theo Francken	124
01-07-2013	169	Theo Francken	124	01-07-2013	170	Theo Francken	124
03-07-2013	171	Guy D'haeseleer	124	05-07-2013	175	Jan Van Esbroeck	124
05-07-2013	176	Jan Van Esbroeck	124	05-07-2013	177	Bert Wollants	124
05-07-2013	178	Karolien Grosemans	124	05-07-2013	179	Karolien Grosemans	124
05-07-2013	180	Karolien Grosemans	124	10-07-2013	182	Guy D'haeseleer	124
10-07-2013	183	Sarah Smeyers	124	10-07-2013	184	Sarah Smeyers	124
10-07-2013	185	Sarah Smeyers	124	11-07-2013	186	Bercy Slegers	124

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

Secrétaire d'État à l'Asile et la Migration, à l'Intégration sociale et à la Lutte contre la pauvreté, adjointe à la ministre de la Justice

Staatssecretaris voor Asiel en Migratie, Maatschappelijke Integratie en Armoedebestrijding, toegevoegd aan de minister van Justitie

13-12-2011	1	Gerolf Annemans	50	14-12-2011	2	Karin Temmerman	50
16-12-2011	3	Laurent Louis	50	16-12-2011	4	Laurent Louis	50
16-12-2011	5	Laurent Louis	50	16-12-2011	6	Laurent Louis	50
19-12-2011	10	Georges Gilkinet	50	21-12-2011	16	Daphné Dumery	50
28-12-2011	23	Zoé Genot	51	11-01-2012	30	Rita De Bont	52
11-01-2012	39	Sarah Smeyers	52	11-01-2012	40	Sarah Smeyers	52
12-01-2012	45	Sarah Smeyers	53	12-01-2012	47	Sarah Smeyers	53
12-01-2012	50	Sarah Smeyers	53	13-01-2012	56	Sarah Smeyers	53
13-01-2012	57	Sarah Smeyers	53	13-01-2012	72	Peter Logghe	53
16-01-2012	73	Filip De Man	53	16-01-2012	80	Filip De Man	53
17-01-2012	93	Sarah Smeyers	53	17-01-2012	94	Sarah Smeyers	53
17-01-2012	96	Sarah Smeyers	53	17-01-2012	97	Sarah Smeyers	53
17-01-2012	98	Sarah Smeyers	53	18-01-2012	101	Sarah Smeyers	53
18-01-2012	102	Sarah Smeyers	53	18-01-2012	113	Peter Logghe	53
18-01-2012	114	Tanguy Veys	53	19-01-2012	120	Ben Weyts	54
10-02-2012	132	Sarah Smeyers	57	10-02-2012	133	Sarah Smeyers	57
20-02-2012	141	Peter Logghe	58	21-02-2012	142	Sarah Smeyers	58
27-02-2012	149	Sarah Smeyers	59	28-02-2012	150	Zoé Genot	59
29-02-2012	151	Ben Weyts	59	08-03-2012	161	Sabien Lahaye-Battheu	61
09-03-2012	162	Sarah Smeyers	61	09-03-2012	164	Zoé Genot	61
22-03-2012	179	Sarah Smeyers	63	22-03-2012	181	Filip De Man	63
23-03-2012	182	Sarah Smeyers	63	04-04-2012	200	Sarah Smeyers	64
24-04-2012	213	Leen Dierick	68	27-04-2012	214	Sarah Smeyers	69
09-05-2012	224	Sarah Smeyers	70	15-05-2012	244	Sarah Smeyers	71
15-05-2012	246	Sarah Smeyers	71	23-05-2012	251	Sarah Smeyers	72
05-06-2012	256	Jean Marie Dedecker	73	28-06-2012	276	Sarah Smeyers	77
28-06-2012	277	Sarah Smeyers	77	29-06-2012	280	Sarah Smeyers	77
02-07-2012	284	Peter Logghe	77	05-07-2012	287	Peter Dedecker	77
11-07-2012	290	Sarah Smeyers	77	18-07-2012	292	Sarah Smeyers	78
29-08-2012	313	Katrin Jadin	83	14-09-2012	323	Olivier Maingain	87
23-11-2012	348	Rita De Bont	95	28-11-2012	351	Peter Logghe	95
28-11-2012	353	Peter Logghe	95	28-11-2012	354	Peter Logghe	95
05-12-2012	357	Peter Logghe	96	18-12-2012	363	Peter Logghe	98
22-01-2013	384	Zoé Genot	102	24-01-2013	387	Theo Francken	103
14-02-2013	398	Eva Brems	106	04-03-2013	414	Theo Francken	108
14-03-2013	428	Rita De Bont	110	19-03-2013	434	Zoé Genot	110
20-03-2013	437	Zoé Genot	110	16-04-2013	445	Sarah Smeyers	114
18-04-2013	452	Sarah Smeyers	115	23-04-2013	460	Sarah Smeyers	115
23-04-2013	463	Sarah Smeyers	115	13-05-2013	471	Sarah Smeyers	117

Date	Question n°	Auteur	QRVA	Date	Question n°	Auteur	QRVA
Datum	Vraag nr.	Auteur	QRVA	Datum	Vraag nr.	Auteur	QRVA
13-05-2013	473	Zoé Genot	117	27-05-2013	478	Karin Temmerman	119
28-05-2013	480	Peter Logghe	119	04-06-2013	488	Luk Van Biesen	120
05-06-2013	489	Zoé Genot	120	05-06-2013	491	Zoé Genot	120
11-06-2013	496	Nahima Lanjri	121	18-06-2013	500	Karin Temmerman	122
03-07-2013	513	Guy D'haeseleer	124	10-07-2013	521	Guy D'haeseleer	124
11-07-2013	522	Barbara Pas	124	17-07-2013	534	Wouter De Vriendt	124
17-07-2013	537	Sarah Smeyers	124				

Secrétaire d'État à la Fonction publique et à la Modernisation des Services publics, adjoint au ministre des Finances, chargé de la Fonction publique

Staatssecretaris voor Ambtenarenzaken en Modernisering van de Openbare Diensten, toegevoegd aan de minister van Financiën, belast met Ambtenarenzaken

30-05-2013	140	Siegfried Bracke	120	04-06-2013	141	Zoé Genot	120
04-07-2013	154	Olivier Maingain	124	05-07-2013	156	Siegfried Bracke	124
05-07-2013	157	Thérèse Snoy et d'Oppuers	124	10-07-2013	161	Guy D'haeseleer	124
10-07-2013	162	Guy D'haeseleer	124	11-07-2013	163	Guy D'haeseleer	124

Secrétaire d'État à la Lutte contre la fraude sociale et fiscale, adjoint au premier ministre

Staatssecretaris voor de Bestrijding van de sociale en de fiscale fraude, toegevoegd aan de eerste minister

29-02-2012	30	Nadia Sminate	59	20-06-2012	76	Bernard Clerfayt	75
02-07-2012	82	Josy Arens	77	25-07-2012	88	Nadia Sminate	83
28-08-2012	92	Kristien Van Vaerenbergh	83	05-11-2012	100	Josy Arens	92
09-11-2012	105	Sabien Lahaye- Battheu	93	30-11-2012	113	Nadia Sminate	96
18-01-2013	119	Ingeborg De Meulemeester	102	25-01-2013	123	Nadia Sminate	103
28-01-2013	124	Nadia Sminate	103	31-01-2013	126	Nadia Sminate	104
21-02-2013	133	Bernard Clerfayt	107	27-02-2013	134	Philippe Blanchart	107
06-03-2013	136	Nadia Sminate	108	07-03-2013	137	Peter Logghe	109
19-03-2013	141	Zuhal Demir	110	18-04-2013	145	Nadia Sminate	115
18-04-2013	146	Nadia Sminate	115	27-05-2013	150	Nadia Sminate	119
18-06-2013	159	Alain Mathot	122	02-07-2013	160	Guy D'haeseleer	124
03-07-2013	161	Guy D'haeseleer	124	08-07-2013	162	Guy D'haeseleer	124
10-07-2013	163	Guy D'haeseleer	124	10-07-2013	164	Guy D'haeseleer	124
10-07-2013	165	Guy D'haeseleer	124	10-07-2013	166	Guy D'haeseleer	124
11-07-2013	167	Dirk Van der Maelen	124	11-07-2013	168	Guy D'haeseleer	124
11-07-2013	169	Guy D'haeseleer	124	17-07-2013	170	Wouter De Vriendt	124

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

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

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).

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).

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

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

**Vice-premier ministre et ministre de l'Économie,
des Consommateurs et de la Mer du Nord**

**Vice-eersteminister en minister van Economie,
Consumenten en Noordzee**

DO 2012201313167

**Question n° 365 de monsieur le député Roel Deseyn du
14 juin 2013 (N.) au vice-premier ministre et
ministre de l'Économie, des Consommateurs et de
la Mer du Nord:**

Le taux de couverture en téléphonie mobile.

Alors que le débat relatif à la mise aux enchères du divi-
dende numérique porte surtout sur la couverture pour
l'internet mobile, l'utilisation d'un téléphone mobile est
toujours impossible dans certaines régions. Ne pas pouvoir
atteindre les services de secours par téléphone mobile est
un des problèmes auxquels une personne se trouvant dans
ces zones peut être confrontée.

1. Quel est actuellement le taux de couverture en télépho-
nie mobile en Belgique?
2. Quelles sont les régions ou communes en Belgique où
la couverture en téléphonie mobile n'est pas encore assu-
rée? Veuillez fournir une répartition par province.
3. Quels projets et engagements existent-ils pour ce qui
est de garantir aux régions ou communes concernées une
couverture en téléphonie mobile?

**Réponse du vice-premier ministre et ministre de
l'Économie, des Consommateurs et de la Mer du Nord
du 28 août 2013, à la question n° 365 de monsieur le
député Roel Deseyn du 14 juin 2013 (N.):**

1. La couverture 2G est supérieure à 99,8 % et la couver-
ture 3G est supérieure à 99 %.

Par couverture, il faut comprendre la couverture de la
population en extérieur par au moins un des trois opéra-
teurs mobiles.

2. La couverture 2G est supérieure à 99 % pour chaque
commune belge et donc pour chaque province.

La couverture 3G par province est supérieure à 99 %
pour chaque province à l'exception de la province de
Luxembourg (93 %) et de la province de Namur (98 %).

DO 2012201313167

**Vraag nr. 365 van de heer volksvertegenwoordiger Roel
Deseyn van 14 juni 2013 (N.) aan de vice-
eersteminister en minister van Economie,
Consumenten en Noordzee:**

De dekkinggraad inzake mobiele telefonie.

Terwijl in het debat rond de veiling van het digitaal divi-
dend volop gekeken wordt naar het verankeren van de dek-
king voor mobiel internet, blijft in een aantal gebieden het
gebruik van mobiele telefonie onmogelijk. Alleen al het
niet mobiel kunnen bereiken van nooddiensten is voor
mensen die zich in deze gebieden bevinden een reëel pro-
bleem.

1. Hoe groot is momenteel de dekkinggraad voor
mobiele telefonie in ons land?
2. Voor welke gebieden of gemeentes in ons land is er
momenteel nog geen bereikbaarheid van mobiele telefonie
gegarandeerd? Graag een opdeling per provincie.
3. Welke plannen en engagementen zijn er voor de
betrokken gebieden of gemeentes om deze dekking voor
mobiele telefonie op termijn te garanderen?

**Antwoord van de vice-eersteminister en minister van
Economie, Consumenten en Noordzee van 28 augustus
2013, op de vraag nr. 365 van de heer
volksvertegenwoordiger Roel Deseyn van 14 juni 2013
(N.):**

1. Er is een 2G-dekking van meer dan 99,8 % en een 3G-
dekking van meer dan 99 %.

Onder dekking moet worden verstaan de dekking van de
bevolking buitenshuis, door ten minste een van de drie
mobiele operatoren.

2. De 2G-dekking bedraagt meer dan 99 % per Belgische
gemeente en dus voor elke provincie.

De 3G-dekking per provincie bedraagt meer dan 99 %
voor elke provincie met uitzondering van de provincie
Luxemburg (93 %) en de provincie Namen (98 %).

3. Le nouvel arrêté royal concernant la bande 800 MHz prévoit des obligations de couverture prioritaires (à couvrir dans les trois ans - avant fin 2016 puisque l'attribution des autorisations est prévue pour décembre 2013) pour les communes qui ne sont pas couvertes en 3G.

DO 2012201313279

Question n° 368 de monsieur le député Wouter De Vriendt du 25 juin 2013 (N.) au vice-premier ministre et ministre de l'Économie, des Consommateurs et de la Mer du Nord:

Octroi du tarif social aux personnes handicapées.

Conformément à une réglementation fédérale, les personnes handicapées peuvent notamment bénéficier d'un tarif social pour l'électricité. Il leur est attribué sur la base d'une série de critères établis : le versement d'une allocation de remplacement de revenus ou d'une allocation d'intégration par le SPF Sécurité sociale ouvre automatiquement le droit à l'octroi de ce tarif social. Les allocations précitées sont toutefois réservées aux personnes dont les moyens de subsistance sont insuffisants et celles qui y renoncent parce qu'elles perçoivent par exemple une assurance complémentaire perdent donc tout aussi automatiquement ce droit au tarif social, et ce, même si le montant de leur "allocation complémentaire" n'est pas nécessairement beaucoup plus élevé que celui des allocations de remplacement de revenus ou d'intégration. Le problème est bien réel, les personnes handicapées constituant un groupe vulnérable exposé à la précarité.

1. Quels sont les critères d'attribution précis du tarif social pour l'électricité aux personnes handicapées? Qui peut ou non y prétendre?

2. a) Pourquoi plutôt que de décider sur la base de la perception de certaines allocations, ne peut-on pas s'appuyer sur la reconnaissance du handicap éventuellement associée à un indicateur de revenus?

b) Les personnes handicapées qui renoncent à une allocation de remplacement de revenus/d'intégration au profit d'une autre allocation (complémentaire) ne considéreraient-elles pas cette procédure plus légitime?

c) Envisagez-vous l'élaboration de règles plus équitables pour l'octroi de ces avantages complémentaires aux personnes handicapées qui, compte tenu de leur situation précaire, peuvent énormément les aider?

d) Dans l'affirmative, à quelle échéance comptez-vous agir et quelle serait l'orientation des nouveaux critères proposés?

3. Het nieuwe koninklijk besluit betreffende de 800 MHz-band voorziet in prioritair dekkingsverplichtingen (te behalen binnen de drie jaar - voor eind 2016, aangezien de toekenning van de vergunningen is gepland voor december 2013) voor de gemeenten die geen 3G-dekking hebben.

DO 2012201313279

Vraag nr. 368 van de heer volksvertegenwoordiger Wouter De Vriendt van 25 juni 2013 (N.) aan de vice-eersteminister en minister van Economie, Consumenten en Noordzee:

Sociaal tarief voor personen met een handicap.

Op federaal niveau bestaat een regeling waarbij personen met een handicap een recht kunnen krijgen op onder meer een sociaal tarief voor elektriciteit. Ze krijgen dit op basis van een aantal vaste criteria: wanneer je recht hebt op een inkomensvervangende tegemoetkoming (IVT) of integratietegemoetkoming (IT) van de FOD Sociale Zekerheid heb je automatisch recht op dit sociale tarief. Deze uitkeringen (IT en IVT) zijn er echter enkel voor personen die anders onvoldoende bestaansmiddelen hebben. Personen die dus afzien van deze uitkeringen omdat ze bijvoorbeeld een aanvullende verzekering trekken, verliezen dus automatisch ook hun recht op het sociaal tarief, ook al ligt hun "aanvullende uitkering" niet veel hoger dan wat mensen met een IT en IVT krijgen. Deze problematiek is relevant omdat personen met een handicap een risicogroep voor armoede zijn.

1. Hoe wordt het sociaal tarief voor elektriciteit precies toegekend aan personen met een handicap: wie komt in aanmerking en wie niet?

2. a) Waarom wordt er niet gewerkt op basis van de erkenning van personen met een handicap en eventueel een inkomensindicator in plaats van op basis van het krijgen van bepaalde uitkeringen?

b) Zou dit niet als meer legitiem ervaren worden door personen met een handicap die van een IT/IVT afzien omdat ze ervoor kiezen een andere (aanvullende) uitkering op te nemen?

c) Overweegt u om een meer rechtvaardige toekenningsregels uit te werken voor deze bijkomende voordelen voor mensen met een handicap, die voor hen in een moeilijke situatie echt een groot verschil kunnen maken?

d) Zo ja, tegen wanneer en in welke richting evolueert dit?

Réponse du vice-premier ministre et ministre de l'Économie, des Consommateurs et de la Mer du Nord du 28 août 2013, à la question n° 368 de monsieur le député Wouter De Vriendt du 25 juin 2013 (N.):

Ces questions tombent sous la compétence de mon collègue en charge du SPF Sécurité sociale, Direction générale "Personnes handicapées". (Voir question n° 277 du 25 juin 2013)

DO 2012201313435

Question n° 371 de monsieur le député Guy D'haeseleer du 03 juillet 2013 (N.) au vice-premier ministre et ministre de l'Économie, des Consommateurs et de la Mer du Nord:

Services publics fédéraux. - Procédures judiciaires contre d'autres administrations.

Les services publics fédéraux sont souvent partie dans des procédures judiciaires contre d'autres administrations, comme les communes, les provinces, les intercommunales, les Régions et les Communautés, etc.

1. Dans combien de procédures judiciaires votre administration a-t-elle été impliquée au cours des cinq dernières années, par année et selon qu'il s'agissait de litiges avec une commune, une province, une Région, une Communauté, une intercommunale, un autre service public fédéral ou une autre institution?

2. a) De quelle nature sont la majorité de ces procédures?

b) Sur quoi portent-elles?

3. À combien s'élevaient les coûts liés à ces procédures? Pourriez-vous me fournir ces chiffres par année, pour les cinq dernières années et en fonction de la nature des coûts?

4. De quelle manière votre administration s'efforce-t-elle d'éviter d'onéreux frais de procédure?

Réponse du vice-premier ministre et ministre de l'Économie, des Consommateurs et de la Mer du Nord du 30 août 2013, à la question n° 371 de monsieur le député Guy D'haeseleer du 03 juillet 2013 (N.):

1. Au cours des années 2009 à 2013, des contentieux ont opposé l'État belge (SPF Économie, PME, Classes moyennes et Énergie) à 18 communes, 2 Régions et 3 organismes publics. Une ventilation annuelle n'a pas de caractère significatif.

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Economie, Consumenten en Noordzee van 28 augustus 2013, op de vraag nr. 368 van de heer volksvertegenwoordiger Wouter De Vriendt van 25 juni 2013 (N.):

De vragen gesteld door het geachte lid vallen onder de bevoegdheid van mijn collega die bevoegd is voor de FOD Sociale Zekerheid, Directie-generaal "Personen met een handicap". (Zie vraag nr. 277 van 25 juni 2013)

DO 2012201313435

Vraag nr. 371 van de heer volksvertegenwoordiger Guy D'haeseleer van 03 juli 2013 (N.) aan de vice-eersteminister en minister van Economie, Consumenten en Noordzee:

Federale overheidsdiensten. - Gerechtelijke procedures tegen andere overheden.

De federale overheidsdiensten zijn dikwijls betrokken partij in gerechtelijke procedures tegen andere overheden, zoals de gemeenten, provincies, intercommunales, Gewesten en Gemeenschappen, enzovoort.

1. Kan u meedelen in hoeveel gerechtelijke procedures uw administratie betrokken was, opgesplitst voor de jongste vijf jaar, en opgesplitst al naargelang het ging om een geschil met een gemeente, provincie, Gewest, Gemeenschap, intercommunale, andere federale overheidsdienst of andere instelling?

2. a) Wat is de aard van het overgrote deel van deze procedures?

b) Op wat hebben ze betrekking?

3. Wat waren de kosten die hieraan verbonden waren, opgesplitst naargelang de aard van de kost, en opgesplitst voor de jongste vijf jaar?

4. Op welke manier tracht uw administratie dure proceskosten te vermijden?

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Economie, Consumenten en Noordzee van 30 augustus 2013, op de vraag nr. 371 van de heer volksvertegenwoordiger Guy D'haeseleer van 03 juli 2013 (N.):

1. In de loop van de jaren 2009 tot 2013 was de Belgische staat (FOD Economie, KMO, Middenstand en Energie) betrokken bij geschillen met 18 gemeenten, 2 Gewesten en 3 openbare instellingen. Een jaarlijkse opsplitsing is niet significant.

2. La plupart de ces contentieux (15) sont portés devant le Conseil d'État et sont relatifs à l'application de la loi du 13 août 2004 relative à l'autorisation d'implantations commerciales;

- les autres ont trait à la politique énergétique fédérale (7),

- à la politique des prix (2),

- à la politique d'exportation (1) et

- à des questions de gestion du personnel (2).

Le total des contentieux repris au point 2. ne correspond pas à celui du point 1. car l'État peut avoir plusieurs litiges avec une même partie adverse.

3. Ces contentieux n'ont suscité que des frais et honoraires d'avocats et des indemnités de procédure. Compte tenu du fait que ces contentieux durent plusieurs années, une ventilation annuelle a peu de sens. Le montant total desdits frais, honoraires et indemnités pour les cinq années prises ensemble s'élève au 1^{er} juillet 2013 à 227.583,09 euros.

4. L'État a pour première obligation de respecter et d'appliquer lui-même les législations pertinentes; il a en outre celle de défendre la politique qu'il a arrêtée et les décisions de ses organes compétents.

Le fait qu'un certain nombre de décisions entraîne des contentieux est d'autant plus inévitable que l'on observe dans la société belge une tendance croissante à porter tout différend devant les cours et tribunaux. L'administration ne dispose pas d'arme contre cette évolution, sinon celle de renforcer ses contrôles internes, notamment quant à la motivation en droit et en fait de ses décisions.

DO 2012201313485

Question n° 373 de monsieur le député Peter Logghe du 04 juillet 2013 (N.) au vice-premier ministre et ministre de l'Économie, des Consommateurs et de la Mer du Nord:

Le "showrooming" et les achats sur Internet.

Il ressortirait de chiffres d'Eurostat que le phénomène du "showrooming" se manifeste de plus en plus fréquemment sur l'ensemble du territoire européen et que cette évolution est évidemment parallèle à une croissance constante des achats sur Internet, en ligne.

2. De meeste van deze geschillen (15) werden aanhangig gemaakt bij de Raad van State en hebben betrekking op de toepassing van de wet van 13 augustus 2004 betreffende de vergunning van handelsvestigingen;

- de andere hebben betrekking op het federale energiebeleid (7),

- de prijzenreglementering (2),

- het uitvoerbeleid (1) en

- zaken betreffende personeelsbeheer (2).

Het totaal van de geschillen vermeld onder punt 2. komt niet overeen met dat van punt 1. want de Staat kan meerdere geschillen hebben met eenzelfde tegenpartij.

3. Deze geschillen hebben enkel geleid tot kosten en ertolonen voor advocaten en tot procedurekosten. Rekening houdend met het feit dat deze geschillen lopen over verscheidene jaren heeft het weinig zin ze op te splitsen per jaar. Het totale bedrag van de bovenvermelde kosten, ertolonen en vergoedingen voor de vijf jaar samen bedraagt 227.583,09 euro op 1 juli 2013.

4. De Staat heeft als eerste verplichting de relevante wetgeving zelf in acht te nemen en toe te passen; bovendien moet hij het beleid verdedigen dat hij heeft vastgelegd, evenals de beslissingen van zijn bevoegde organen.

Het feit dat een bepaald aantal beslissingen tot geschillen leidt, is des te meer onvermijdelijk omdat men in de Belgische samenleving een groeiende trend opmerkt om elk geschil voor de hoven en rechtbanken te brengen. De administratie is niet gewapend tegen deze evolutie. Zij kan enkel haar interne controles versterken, inzonderheid wat de motivering van haar beslissingen in rechte en in feite betreft.

DO 2012201313485

Vraag nr. 373 van de heer volksvertegenwoordiger Peter Logghe van 04 juli 2013 (N.) aan de vice-eersteminister en minister van Economie, Consumenten en Noordzee:

"Showrooming" en aankopen via internet.

Uit cijfers van Eurostat zou blijken dat in gans Europa showrooming steeds vaker blijkt voor te komen, en dat dit natuurlijk samenhangt met de steeds groeiende aankopen via internet, online.

Aujourd'hui, environ 33 % des citoyens belges feraient de temps en temps un achat sur le Net. Le "showrooming" est une nouvelle pratique de consommation qui consiste à aller se renseigner chez un commerçant sur un produit qu'on a l'intention d'acheter ensuite sur l'internet à un prix sans doute inférieur. En Europe, les commerçants seraient 27 % à être confrontés à ce phénomène. C'est d'ailleurs pour cela qu'ils sont de plus en plus nombreux à ouvrir une boutique en ligne quoiqu'une question reste sans réponse: comment cette pratique évolue-t-elle sur le territoire belge?

1. a) Des chiffres relatifs au "showrooming" en Belgique sont-ils disponibles?

b) Si tel le cas, pourriez-vous esquisser leur évolution au cours des années 2008 à 2013 incluse?

2. a) Quels secteurs en particulier sont affectés par le "showrooming" en Belgique?

b) Selon l'étude d'Eurostat, il s'agirait surtout des magasins d'électronique et d'informatique. Mais qu'en est-il en Belgique?

3. a) Comment le commerce en ligne évolue-t-il chez nous?

b) Disposez-vous de chiffres montrant l'évolution annuelle, de 2008 à 2013 incluse, du nombre de produits faisant l'objet de transactions en ligne, du montant total que ces transactions représentent annuellement et du nombre de citoyens belges qui effectuent chaque année des achats en ligne?

4. a) Est-il exact que le nombre de boutiques en ligne est constamment en augmentation dans notre pays?

b) Disposez-vous de chiffres attestant l'extension d'année en année de ce phénomène, de 2008 à 2013 incluse?

5. Pourriez-vous ventiler ces chiffres par Région?

Réponse du vice-premier ministre et ministre de l'Économie, des Consommateurs et de la Mer du Nord du 30 août 2013, à la question n° 373 de monsieur le député Peter Logghe du 04 juillet 2013 (N.):

1. Le "showrooming" est un phénomène relativement nouveau qui attire également l'attention du SPF Économie, PME, Classes moyennes et Énergie. Cependant, je ne dispose pas encore de chiffres le concernant, vu son caractère récent.

2. a) Actuellement, il est impossible de dire avec certitude quels sont les secteurs les plus touchés par ce phénomène, étant donné qu'aucun chiffre n'est disponible dans ce domaine.

Ongeveer 33 % van de burgers in dit land zou nu en dan wel eens een online-aankoop doen. Showrooming is dat fenomeen waarbij klanten informatie komen opvragen bij winkeliers, ter plaatse, om dan later - tegen lagere prijzen wellicht - online de aankoop te doen. 27 % van alle winkeliers zou in Europa hiermee geconfronteerd worden. En steeds meer winkeliers openen daarom een webshop, al blijft de vraag hoe dit op Belgisch grondgebied evolueert.

1. a) Heeft men cijfers betreffende showrooming in België?

b) Als er cijfers zijn, kunt u dan een evolutie schetsen van de jaren 2008 tot en met vandaag?

2. a) Welke sectoren worden in België vooral getroffen door dit fenomeen?

b) Volgens de Eurostatstudie zou het vooral gaan om elektronica- en informaticawinkels, maar hoe zit dat in België?

3. a) Wat is de evolutie van de online-handel in België?

b) Hebt u cijfergegevens van de jaarlijkse evolutie van 2008 tot en met vandaag, van het aantal producten dat online wordt verhandeld, van de bedragen die jaarlijks hiermee gepaard gaan en het aantal burgers in België dat jaarlijks online koopt?

4. a) Klopt het inderdaad dat het aantal webshops in België maar blijft toenemen?

b) Hebt u daar cijfergegevens van, hoe dit fenomeen jaarlijks uitbreidt van 2008 tot en met vandaag?

5. Kunt u de cijfers regionaal opgesplitst meedelen?

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Economie, Consumenten en Noordzee van 30 augustus 2013, op de vraag nr. 373 van de heer volksvertegenwoordiger Peter Logghe van 04 juli 2013 (N.):

1. "Showrooming" is een vrij recent fenomeen dat zeker ook de aandacht van de FOD Economie, KMO, Middenstand en Energie geniet. Gezien het recente karakter beschik ik echter nog niet over cijfers omtrent *showrooming*.

2. a) Momenteel is het niet mogelijk om met zekerheid te zeggen welke sectoren het meest getroffen worden door dit fenomeen, aangezien er geen cijfers beschikbaar zijn omtrent *showrooming*.

b) En ce qui concerne les biens de consommation, les vêtements et les équipements sportifs (35,6 %), les livres et les magazines (26,5 %), les produits ménagers (22,3 %) et le matériel électronique (12,6 %) sont en tête de la liste des produits souvent achetés en ligne par la population belge. On peut supposer que le "showrooming" se produit le plus souvent dans ces secteurs.

3. La part de la population qui achète en ligne a plus que doublé, passant de 21,3 % en 2008 à 45,1 % en 2012 (35,6 % en 2009; 38,4 % en 2010; 43,4 % en 2011). Ces chiffres concernent les consommateurs qui ont effectué un ou plusieurs achats en ligne pendant l'année (douze mois).

4. De plus en plus de personnes achètent des biens et/ou des services en ligne. De ce fait, il est très probable que le nombre d'entreprises ayant un magasin en ligne augmente. En 2012, 22 % des firmes en Flandre, 15 % en Wallonie et 18 % dans la Région de Bruxelles-Capitale disposaient d'un magasin en ligne.

5. Une répartition des données pour les Régions est impossible en ce qui concerne les questions 1 à 3, étant donné qu'il n'y a pas suffisamment de données chiffrées.

DO 2012201313568

Question n° 378 de monsieur le député Guy D'haeseleer du 05 juillet 2013 (N.) au vice-premier ministre et ministre de l'Économie, des Consommateurs et de la Mer du Nord:

Utilisation de numéros payants dans les offres d'emploi.

L'on observe qu'en matière d'offres d'emplois, des numéros payants sont de plus en plus souvent utilisés. Les demandeurs d'emploi peuvent composer ces numéros pour poser directement leur candidature ou bien obtenir des renseignements concernant l'emploi en question. Il n'est pas rare qu'il s'agisse d'un emploi à domicile. En réalité toutefois, le demandeur d'emploi est obligé de rester servilement en ligne pour n'entendre que des informations dénuées de sens, ce qui fait grimper sa facture de téléphone. Il s'agit là évidemment d'une pratique inadmissible qu'il convient de combattre sévèrement.

Par le passé, votre administration a déjà été saisie de plusieurs réclamations ayant trait à cette pratique.

1. Combien de réclamations ont déjà été introduites auprès de votre administration?

2. Comment votre administration y réagit-elle?

3. Sur la base de quelles dispositions légales lutte-t-elle contre cette pratique?

b) Wat consumptiegoederen betreft, staan kleding of sportuitrusting (35,6 %), boeken en tijdschriften (26,5 %), huishoudgoederen (22,3 %) en elektronisch materiaal (12,6 %) hoog in de lijst met goederen die vaak online worden aangekocht door de Belgische bevolking. Men kan vermoeden dat *showrooming* het vaakst voorkomt in deze sectoren.

3. Het deel van de bevolking dat online aankopen doet, is van 21,3 % in 2008 meer dan verdubbeld tot 45,1 % in 2012 (35,6 % in 2009; 38,4 % in 2010; 43,4 % in 2011). Deze cijfers hebben betrekking op de consumenten die gedurende het jaar (twaalf maanden) één of meerdere online aankopen hebben verricht.

4. Steeds meer mensen kopen online goederen en/of diensten aan, waardoor hoogstwaarschijnlijk ook het aantal ondernemingen dat een webshop heeft, toeneemt. In 2012 had 22 % van de Vlaamse, 15 % van de Waalse en 18 % van de ondernemingen in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest een webshop.

5. Een opsplitsing van de gegevens naargelang de Gewesten is niet mogelijk voor vragen 1 tot en met 3, omwille van het ontbreken van voldoende cijfermateriaal.

DO 2012201313568

Vraag nr. 378 van de heer volksvertegenwoordiger Guy D'haeseleer van 05 juli 2013 (N.) aan de vice-eersteminister en minister van Economie, Consumenten en Noordzee:

Het hanteren van betaalnummers bij jobadvertenties.

Steeds meer merkt men dat er bij jobadvertenties gebruik gemaakt wordt van betaalnummers. Op deze nummers kunnen werkzoekenden zich dan direct aanmelden of bijkomende inlichtingen inwinnen in verband met de job. Het gaat niet zelden om zogenaamd thuiswerk. In realiteit wordt men echter letterlijk en figuurlijk lange tijd aan de lijn gehouden met nietszeggende informatie waardoor de telefoonkosten kunnen oplopen. Dit zijn uiteraard onaanvaardbare praktijken waar streng moet tegen opgetreden worden.

Er werden in het verleden reeds verschillende klachten geformuleerd bij uw administratie.

1. Hoeveel klachten werden reeds ingediend bij uw administratie?

2. Op welke manier wordt er op deze klachten gereageerd?

3. Op basis van welke wettelijke bepalingen wordt er hier opgetreden?

4. a) Combien de réclamations ont déjà donné lieu à des sanctions?

b) De quelles sanctions s'est-il agi?

5. Quel effet a sur cette pratique le "code de conduite relatif à l'offre de services payants par le biais d'un réseau de communications électroniques"?

6. Des mesures supplémentaires s'imposent-elles?

Réponse du vice-premier ministre et ministre de l'Économie, des Consommateurs et de la Mer du Nord du 30 août 2013, à la question n° 378 de monsieur le député Guy D'haeseleer du 05 juillet 2013 (N.):

1. La Direction générale du Contrôle et de la Médiation (DGCM) du Service public fédéral Economie, PME, Classes moyennes et Energie, n'a plus reçu aucun signalement relatif à des numéros payants utilisés dans le cadre d'offres d'emplois après 2011. Les derniers signalements datent de 2011 et un prestataire de services étranger était responsable de cette pratique.

2. La Direction générale du Contrôle et de la Médiation du Service public fédéral Economie, PME, Classes moyennes et Energie, intervient en premier lieu au niveau administratif lorsqu'elle reçoit des signalements concernant des entreprises qui ne respectent pas la réglementation relative aux pratiques commerciales. L'opérateur, en tant qu'intermédiaire technique, est informé des infractions éventuellement constatées et doit ensuite prendre les mesures nécessaires afin de faire cesser la pratique du marché illégal.

3. Le consommateur doit être suffisamment informé en ce qui concerne notamment le prix du numéro payant, les caractéristiques du service, etc. avant d'accepter l'offre du service. Un service de numéros payants doit être conforme à la législation en vigueur, à savoir pour les prestataires de services belges:

- la loi du 6 avril 2010 relative aux pratiques du marché et à la protection du consommateur (LPMC, *Moniteur belge* du 12 avril 2010) et

- l'arrêté royal du 9 février 2011 établissant le Code d'éthique pour les télécommunications. Cet arrêté relève de la compétence de la Commission d'éthique pour les télécommunications.

Pour les entreprises établies dans un autre État membre de l'Union européenne, il s'agit plus particulièrement de:

- la directive 2005/29/CE du 11 mai 2005 relative aux pratiques commerciales déloyales des entreprises vis-à-vis des consommateurs dans le marché intérieur.

4. a) Hoeveel klachten gaven reeds aanleiding tot sancties?

b) Welke sancties?

5. Wat is het effect van de "gedragscode betreffende het aanbod van betalende diensten via een elektronisch communicatienetwerk" op deze praktijken?

6. Dringen er zich bijkomende maatregelen op?

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Economie, Consumenten en Noordzee van 30 augustus 2013, op de vraag nr. 378 van de heer volksvertegenwoordiger Guy D'haeseleer van 05 juli 2013 (N.):

1. De Algemene Directie Controle en Bemiddeling (ADCB) van de Federale Overheidsdienst Economie, KMO, Middenstand en Energie heeft na 2011 geen meldingen meer ontvangen betreffende betaalnummers die gebruikt worden als correspondentie voor jobadvertenties. De laatste meldingen dateren van 2011 en het betrof een buitenlandse dienstverlener die verantwoordelijk was voor deze praktijk.

2. De Algemene Directie Controle en Bemiddeling van de Federale Overheidsdienst Economie, KMO, Middenstand en Energie treedt in de eerste plaats op administratief niveau op als ze meldingen ontvangt over bedrijven die de reglementering inzake handelspraktijken niet respecteren. Indien er inbreuken op de economische reglementering vastgesteld zijn, wordt de operator, als technische tussenpersoon, in kennis gesteld van de vastgestelde inbreuken. De operator dient vervolgens de noodzakelijke maatregelen te nemen om de illegale marktpraktijk te stoppen.

3. De consument dient voldoende geïnformeerd te worden over onder andere de prijs van het betaalnummer, de kenmerken van de dienst enzovoort, alvorens hij ingaat op het aanbod van de dienst. Een dienst voor betaalnummers dient conform de vigerende wetgeving te zijn, in het bijzonder voor de Belgische dienstverleners:

- de wet van 6 april 2010 betreffende marktpraktijken en consumentbescherming (WMPC, *Belgisch Staatsblad* van 12 april 2010) en

- het koninklijk besluit van 9 februari 2011 tot vaststelling van de Ethische Code voor de telecommunicatie. Dit besluit behoort tot de bevoegdheid van de Ethische Commissie voor de telecommunicatie.

Voor de ondernemingen gevestigd in een andere lidstaat van de Europese Unie zijn dit in het bijzonder:

- de richtlijn 2005/29/EG van 11 mei 2005 betreffende oneerlijke handelspraktijken van ondernemingen jegens consumenten op de interne markt.

4. En premier lieu, l'opérateur est informé des infractions à la réglementation économique et doit prendre les mesures nécessaires afin de faire cesser la pratique du marché illégale. Les contrats des utilisateurs de numéros payants prévoient des sanctions qui veillent au remboursement des victimes et à la déconnexion des numéros de téléphone en question.

5. Le "Code de conduite relatif à l'offre de services payants via un réseau de communications électroniques" est une initiative d'autorégulation des opérateurs compétents. Un arrêté royal inspiré de ce code de conduite est entretemps entré en vigueur. La Commission d'éthique pour les télécommunications est l'autorité compétente pour la surveillance et le respect de cet arrêté royal.

6. Le cadre législatif crée une base suffisante pour protéger le consommateur.

Vice-premier ministre et ministre des Pensions

DO 2012201313298

Question n° 89 de monsieur le député Guy D'haeseleer du 25 juin 2013 (N.) au vice-premier ministre et ministre des Pensions:

Le nombre de personnes continuant à travailler après 65 ans.

Sauf pour le personnel des services publics, il n'est pas obligatoire en Belgique de prendre sa pension à 65 ans.

Combien de personnes n'ont pas introduit de demande de pension à l'âge de 65 ans? Pourriez-vous me fournir ces chiffres en opérant les distinctions suivantes: travailleurs salariés/indépendants, par Région et par âge (65, 66, 67, 68, 69 et 70 ans et plus)?

Réponse du vice-premier ministre et ministre des Pensions du 28 août 2013, à la question n° 89 de monsieur le député Guy D'haeseleer du 25 juin 2013 (N.):

En réponse à ses questions, j'ai l'honneur de faire savoir à l'honorable membre ce qui suit.

4. In eerste instantie wordt de operator op de hoogte gesteld van de inbreuken op de economische reglementering en dient de operator de nodige maatregelen te nemen, om de illegale marktpraktijk te stoppen. De contracten van de gebruikers van betaalnummers voorzien sancties die ervoor zorgen dat slachtoffers worden terugbetaald en de telefoonnummers in kwestie niet langer beschikbaar worden gemaakt.

5. De "gedragscode betreffende het aanbod van betalende diensten via een elektronisch communicatienetwerk" is een auto-regulerend initiatief van de bevoegde operatoren. Ondertussen is er een koninklijk besluit in werking getreden die geïnspireerd is op de voormelde gedragscode. De Ethische Commissie voor de telecommunicatie is de bevoegde autoriteit voor het toezicht op de naleving van dit koninklijk besluit.

6. Het wetgevende kader schept een voldoende basis om de consument te beschermen.

Vice-eersteminister en minister van Pensioenen

DO 2012201313298

Vraag nr. 89 van de heer volksvertegenwoordiger Guy D'haeseleer van 25 juni 2013 (N.) aan de vice-eersteminister en minister van Pensioenen:

Het aantal inwoners dat blijft werken na de pensioenleeftijd van 65 jaar.

In ons land is het, behalve voor het overheidspersoneel, niet verplicht om op 65 jaar met pensioen te gaan. Er bestaat immers geen pensioenplicht.

Hoeveel personen hebben op de leeftijd van 65 jaar hun pensioen niet aangevraagd, opgesplitst al naargelang het gaat over werknemers/zelfstandigen; opgesplitst per Gewest, en opgesplitst al naargelang men de leeftijd heeft van 65, 66, 67, 68, 69 en ouder dan 70 jaar?

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Pensioenen van 28 augustus 2013, op de vraag nr. 89 van de heer volksvertegenwoordiger Guy D'haeseleer van 25 juni 2013 (N.):

In antwoord op zijn vragen heb ik de eer om het geachte lid het volgende mee te delen.

Le tableau ci-dessous reprend le nombre de personnes qui ont plus de 65 ans, qui n'ont aucune pension connue auprès du cadastre des pensions, dont le conjoint ne bénéficie pas d'une pension de retraite dans le régime salarié liquidée au taux ménage et qui ont au moins une inscription au compte individuel de pension comme travailleur salarié au cours de leur carrière.

Il faut noter que certaines de ces personnes ne bénéficieront jamais d'une pension à charge du régime des salariés si par exemple, elles ont quitté la Belgique et n'ont jamais fait de demande de pension ou si elles sont décédées à l'étranger sans que cette information ait été répercutée auprès de la banque carrefour de sécurité sociale en Belgique.

De tabel hieronder geeft het aantal personen weer die ouder zijn dan 65 jaar, die geen enkel pensioen hebben dat gekend is in het pensioenkadaster, waarvan de echtgenoot geen rustpensioen aan gezinsbedrag geniet in de regeling werknemers en die tijdens hun loopbaan minstens een inschrijving als werknemer hebben op de individuele pensioenrekening.

Er dient opgemerkt te worden dat sommige van deze personen nooit van een pensioen ten laste van de regeling werknemers zullen genieten, indien zij bijvoorbeeld België verlaten hebben en nooit een pensioenaanvraag gedaan hebben of indien zij overleden zijn in het buitenland zonder dat deze informatie zijn weerslag had bij de Kruispuntbank van de Sociale Zekerheid in België.

Age au 24.07.2013 — Leeftijd op 24.07.2013	Région Bruxelles Capitale — Brussels Hoofdstedelijk Gewest	Région flamande — Vlaams Gewest	Région wallonne — Waals Gewest	Total — Totaal
66	273	659	537	1 469
67	269	534	392	1 195
68	188	417	291	896
69	184	380	268	832
70	171	347	230	748
71	130	324	212	666
72	117	321	193	631
73	133	394	252	779
74	122	407	238	767
75	117	371	215	703
76	84	302	158	544
77	91	225	155	471
78	88	243	130	461
79	77	185	109	371
80	61	145	95	301
81	58	136	86	280
82	53	112	69	234
83	55	109	59	223
84	66	90	57	213
85	64	71	59	194
86	59	87	47	193
87	53	85	61	199
88	54	99	41	194
89	67	76	45	188
90	49	79	30	158
91	58	97	36	191
92	57	141	33	231
93	53	102	27	182
94	3	5	5	13
95	5	2	5	12
96	4	6	7	17
97	6	7	7	20
98	10	8	9	27
99	4	4	12	20
100	1	4	10	15
Total Totaal	2 884	6 574	4 180	13 638

**Vice-première ministre et ministre de l'Intérieur et
de l'Égalité des chances**

DO 2012201312006

Question n° 804 de monsieur le député Jan Van Esbroeck du 12 mars 2013 (N.) à la vice-première ministre et ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances:

La couverture des risques après la réforme des services d'incendie.

La principale priorité lors de la définition de la politique des chefs de corps est la couverture des risques, qui consiste à établir le profil de la zone d'intervention du corps et à évaluer les risques susceptibles de se présenter dans cette zone (par exemple: la présence d'une importante activité industrielle, d'entreprises, zone portuaire, zone d'habitation à prédominance résidentielle). Une fois ces données cartographiées, le service d'incendie peut déterminer quels sont les moyens nécessaires pour assurer une couverture optimale des risques.

La réforme des services d'incendie, qui prévoit une subdivision en zones de secours (plus importantes), soulève cependant plusieurs questions:

1. Quel sera l'impact de cette réforme sur la couverture des risques dans les futures zones (plus importantes)?
2. Quand la relocalisation des casernes sera-t-elle réalisée et comment cela contribuera-t-il à une couverture optimale des risques?
3. Dans le cadre de la création des nouvelles zones, de nouveaux postes devront être pourvus.
 - a) Que se passera-t-il si de plus en plus de volontaires décrochent en raison de la suppression du lien avec une zone déterminée?
 - b) Comment envisagez-vous de remédier à ce problème: en augmentant le nombre de pompiers professionnels?
 - c) Comment allez-vous régler cette question sur le plan budgétaire, compte tenu du contexte de restrictions?
 - d) Si ce scénario se produit, peut-on encore parler d'optimisation de la couverture des risques?

**Vice-eersteminister en minister van Binnenlandse
Zaken en Gelijke Kansen**

DO 2012201312006

Vraag nr. 804 van de heer volksvertegenwoordiger Jan Van Esbroeck van 12 maart 2013 (N.) aan de vice-eersteminister en minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen:

De risicodekking na de hervorming van de brandweerhervorming.

Risicodekking is de voornaamste prioriteit bij het bepalen van het beleid van de korpsoversten. Met risicodekking maakt men een profiel van het gebied waarvoor het korps bevoegd is en schat men de risico's in die zich in een bepaald gebied kunnen manifesteren (bijvoorbeeld: veel industrie, bedrijven, havengebied, hoofdzakelijk woongebied). Eens deze gegevens in kaart zijn, kan de brandweer bepalen welke middelen nodig zijn om een zo efficiënt mogelijke risicodekking te realiseren.

De hervorming in (grotere) zones roept wel een aantal vragen op:

1. Wat zal de impact zijn op de risicodekking van zodra de (grotere) zones een feit zijn?
2. Tegen wanneer zal de herpositionering van de kazernes een feit zijn en hoe kan dit bijdragen tot een optimale risicodekking?
3. Bij de invulling van een nieuwe zone zullen er nieuwe posten op vlak van personeel moeten ingevuld worden.
 - a) Quid indien meer en meer vrijwilligers afhaken ingevolge de niet-verbondenheid met de zone?
 - b) Hoe overweegt u dit aan te pakken: door meer professionele brandweperlui in te schakelen?
 - c) Hoe gaat u dit budgettaire inpassen nu er overal dient bespaard te worden?
 - d) Als deze hypothese zich voordoet, is er dan nog wel sprake van een optimalisatie van risicodekking?

Réponse de la vice-première ministre et ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances du 26 août 2013, à la question n° 804 de monsieur le député Jan Van Esbroeck du 12 mars 2013 (N.):

1. Ces dernières années, l'administration fédérale a déjà pris des initiatives visant à familiariser progressivement les services d'incendie avec un fonctionnement en zones de secours, et plus en communes-centres de groupe comme prévu par la loi du 31 décembre 1963.

Dès le début de cette transition vers les futures zones, une attention particulière a toujours été accordée à la couverture des risques. L'augmentation d'échelle, telle que formulée par la commission Paulus, est effectivement l'un des trois principes de base de la réforme. Ce principe, qui inclut le regroupement nécessaire des moyens disponibles des services d'incendie, vise à prévenir et à s'attaquer aux grandes catastrophes, à aboutir à une meilleure gestion des ressources disponibles et à proposer un service de qualité supérieure.

L'arrêté royal du 10 novembre 2012 prévoit que les zones doivent s'organiser de manière à ce que les moyens arrivent le plus rapidement possible sur les lieux d'intervention. Les conseils de zone détermineront eux-mêmes les délais dans lesquels les moyens doivent être sur place, ainsi que le pourcentage des interventions qui doivent répondre à cette norme.

Étant donné que la responsabilité en matière de couverture des risques passe des communes aux zones, l'impact précis est fonction des décisions prises dans chacune des zones.

2. Aucune obligation juridique n'existe à ce niveau et donc aucun délai n'est imposé pour un éventuel repositionnement des postes. Actuellement, la décision finale de repositionnement d'un poste relève encore du niveau local. Ultérieurement, il appartiendra à la zone de fixer son réseau de postes. L'administration fédérale a mis à la disposition de chaque prézone un outil sous la forme d'un logiciel capable de simuler la couverture des risques.

L'implantation des casernes est l'un des paramètres modifiables. Les simulations qui peuvent être réalisées à l'aide de l'outil "analyse des risques" peuvent être utilisées pour convaincre les actuelles administrations locales ou le conseil de (pré)zone du repositionnement d'une caserne. Sur la base de ces simulations, il est effectivement possible de démontrer que le repositionnement d'une caserne ou l'implantation d'une nouvelle caserne permettra d'optimiser la couverture des risques au sein de la zone de secours

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen van 26 augustus 2013, op de vraag nr. 804 van de heer volksvertegenwoordiger Jan Van Esbroeck van 12 maart 2013 (N.):

1. De laatste jaren heeft de federale overheid reeds verschillende initiatieven ondernomen om de brandweerdiensten geleidelijk aan vertrouwd te maken met een werking in hulpverleningszones, en niet meer in groepscentrumgemeenten zoals bepaald door de wet van 31 december 1963.

Van bij de aanvang van deze overgang naar de toekomstige zones is steeds zeer veel aandacht geweest voor de risicodekking. De schaalvergroting, zoals geformuleerd door de commissie-Paulus, is namelijk een van de drie basisprincipes van de hervorming. Dit principe, dat de noodzakelijke hergroepering van de beschikbare middelen van de brandweerdiensten inhoudt, beoogt het voorkomen en aanpakken van grote catastrofes, het efficiënter beheren van de beschikbare middelen en het aanbieden van een betere dienstverlening.

In het koninklijk besluit van 10 november 2012 wordt bepaald dat de zones zich zo moeten organiseren dat de middelen zo snel mogelijk op de plaats van de interventie aankomen. De zoneraden zullen zelf de tijdspannes bepalen binnen de welke de middelen ter plaatse moeten zijn, evenals het percentage van de interventies die aan die norm moeten voldoen.

Aangezien de verantwoordelijkheid voor de dekking van de risico's verschuift van de gemeenten naar de zones, is de precieze impact afhankelijk van de beslissingen in iedere zone.

2. Er is geen enkele juridische verplichting en dus ook geen deadline om posten eventueel te herpositioneren. De uiteindelijke beslissing tot herpositioneren van een post behoort op dit ogenblik nog tot het lokale niveau. Later zal het aan de zone zijn om zijn postennetwerk te bepalen. De federale overheid heeft als hulpmiddel daartoe aan iedere prezone een softwareprogramma gegeven waarmee de risicodekking kan gesimuleerd worden.

De inplanting van de kazernes is één van de parameters die kan gewijzigd worden. De simulaties die aan de hand van de "tool voor risicoanalyse" gemaakt kunnen worden, kunnen worden gebruikt om de huidige lokale besturen of de (pre)zoneraad te overtuigen van een herpositionering van een kaserne. Op basis van deze simulaties kan immers aangetoond worden dat door de herpositionering van een kaserne of de inplanting van een nieuwe kaserne de risicodekking binnen de hulpzone geoptimaliseerd zal kunnen worden.

3. Dès le début de la réforme des services d'incendie, l'objectif a toujours été d'impliquer également les volontaires dans la transition vers les zones de secours. C'est également l'un des points sur lesquels mes services ont toujours attiré l'attention des coordinateurs des prézones, à savoir l'importance de la communication avec le terrain. Plusieurs initiatives existent actuellement visant à impliquer un maximum les professionnels et les volontaires dans le développement des zones. Citons notamment les lettres et les journées d'information, les plateformes électroniques et les sites Web, les journées thématiques, les groupes de travail, les exercices communs, etc.

Je suis et je reste convaincue de l'importance du rôle des volontaires dans la mise en place du principe de réseau maillé de postes de secours ne doit en rien modifier le lien de proximité local. Il appartiendra aux responsables des zones d'organiser la gestion du personnel dans l'intérêt de tous.

Pour le volontaire, le simple fait de devoir résider ou travailler à proximité de la caserne pour garantir un temps d'intervention acceptable fera, en effet, qu'ils continueront à travailler avec les mêmes collègues et dans le même environnement de travail.

Nous ne pouvons pas exclure que davantage de professionnels devront être recrutés dans certaines zones. L'autorité fédérale intervient déjà financièrement à ce niveau. Des dotations fédérales pour 2013 ont été majorées de neuf millions d'euros afin de permettre le recrutement de personnel qu'il soit volontaire ou professionnel.

DO 2012201312644

Question n° 903 de monsieur le député Koenraad Degroote du 03 mai 2013 (N.) à la vice-première ministre et ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances:

La couverture des risques après la réforme des services d'incendie. (QO 16576)

La principale priorité lors de la définition de la politique des chefs de corps est la couverture des risques, qui consiste à établir le profil de la zone d'intervention du corps et à évaluer les risques susceptibles de se présenter dans cette zone (par exemple: la présence d'une importante activité industrielle, d'entreprises, zone portuaire, zone d'habitation à prédominance résidentielle). Une fois ces données cartographiées, le service d'incendie peut déterminer quels sont les moyens nécessaires pour assurer une couverture optimale des risques.

3. Van in het begin van de hervorming van de brandweer is het de bedoeling geweest ook de vrijwilligers te betrekken bij de overgang naar de hulpverleningszones. Dit is ook een van de zaken waar mijn diensten de coördinatoren van de prezones steeds attent hebben op gemaakt, namelijk het belang van communicatie naar het terrein toe. Heden bestaan er verscheidene initiatieven om zowel de beroeps als de vrijwillige brandweerlieden zo veel als mogelijk te betrekken bij de ontwikkeling van de zones. Voorbeelden hiervan zijn nieuwsbrieven, informatiedagen, elektronische platforms en websites, themadagen, werkgroepen, gezamenlijke oefeningen, enzovoort.

Ik ben en blij overtuigd van het belang van de rol van de vrijwilligers in de implementatie van het beginsel van vertakt netwerk van hulpposten dat geenszins de link met de lokale nabijheid wijzigen mag. Het zal de verantwoordelijken van de zones toebehoren het beheer van het personeel in eenieders belang te organiseren.

Voor de vrijwilligers, alleen al door het feit dat ze in de buurt van de kazerne moeten wonen of werken om een aanvaardbare interventietijd te waarborgen, maakt immers dat ze met dezelfde collega's en in dezelfde werkomgeving zullen blijven.

Het kan niet uitgesloten worden dat er in sommige zones meer professionelen zullen moeten worden aangeworven. De federale overheid komt hiervoor nu al financieel tussen. De federale dotaties voor 2013 overigens toegenomen met negen miljoen euro teneinde aanwerving van personeel mogelijk te maken, of het nu vrijwillig of beroeps is.

DO 2012201312644

Vraag nr. 903 van de heer volksvertegenwoordiger Koenraad Degroote van 03 mei 2013 (N.) aan de vice-eersteminister en minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen:

De risicodekking na de hervorming van de brandweershervorming. (MV 16576)

Risicodekking is de voornaamste prioriteit bij het bepalen van het beleid van de korpsoversten. Met risicodekking maakt men een profiel van het gebied waarvoor het korps bevoegd is en schat men de risico's in die zich in een bepaald gebied kunnen manifesteren (voorbeelden: veel industrie, bedrijven, havengebied, hoofzakelijk woongebied). Eens deze gegevens in kaart zijn gebracht, kan de brandweer bepalen welke middelen nodig zijn om een zo efficiënt mogelijke risicodekking te realiseren.

La réforme des services d'incendie, qui prévoit une subdivision en zones de secours (plus importantes), soulève cependant plusieurs questions:

1. Quel sera l'impact de cette réforme sur la couverture des risques dans les futures zones (plus importantes)?

2. Quand la relocalisation des casernes sera-t-elle réalisée et comment cela contribuera-t-il à une couverture optimale des risques?

3. Dans le cadre de la création des nouvelles zones, de nouveaux postes devront être pourvus.

a) Que se passera-t-il si de plus en plus de volontaires décrochent en raison de la suppression du lien avec une zone déterminée?

b) Comment envisagez-vous de remédier à ce problème?

c) En augmentant le nombre de pompiers professionnels?

d) Comment allez-vous régler cette question sur le plan budgétaire, compte tenu du contexte de restrictions?

e) Si ce scénario se produit, peut-on encore parler d'optimisation de la couverture des risques?

Réponse de la vice-première ministre et ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances du 26 août 2013, à la question n° 903 de monsieur le député Koenraad Degroote du 03 mai 2013 (N.):

1. Ces dernières années, l'administration fédérale a déjà pris des initiatives visant à familiariser progressivement les services d'incendie avec un fonctionnement en zones de secours, et plus en communes-centres de groupe comme prévu par la loi du 31 décembre 1963.

Dès le début de cette transition vers les futures zones, une attention particulière a toujours été accordée à la couverture des risques. L'augmentation d'échelle, telle que formulée par la commission Paulus, est effectivement l'un des trois principes de base de la réforme. Ce principe, qui inclut le regroupement nécessaire des moyens disponibles des services d'incendie, vise à prévenir et à s'attaquer aux grandes catastrophes, à aboutir à une meilleure gestion des ressources disponibles et à proposer un service de qualité supérieure.

L'arrêté royal du 10 novembre 2012 prévoit que les zones doivent s'organiser de manière à ce que les moyens arrivent le plus rapidement possible sur les lieux d'intervention. Les conseils de zone détermineront eux-mêmes les délais dans lesquels les moyens doivent être sur place, ainsi que le pourcentage des interventions qui doivent répondre à cette norme.

De hervorming in (grotere) zones roept wel een aantal vragen op.

1. Wat zal de impact zijn op de risicodekking van zodra de (grotere) zones een feit zijn?

2. Tegen wanneer zal de herpositionering van de kazernes een feit zijn en hoe kan dit bijdragen tot een optimale risicodekking?

3. Bij de invulling van een nieuwe zone zullen er nieuwe posten op vlak van personeel moeten ingevuld worden.

a) Quid indien meer en meer vrijwilligers afhaken ingevolge de niet-verbondenheid met de zone?

b) Hoe overweegt u dit aan te pakken?

c) Door meer professionele brandweertuigen in te schakelen?

d) Hoe overweegt u dit budgettair in te passen nu er overal dient bespaard te worden?

e) Als deze hypothese zich voordoet, is er dan nog wel sprake van een optimalisatie van risicodekking?

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen van 26 augustus 2013, op de vraag nr. 903 van de heer volksvertegenwoordiger Koenraad Degroote van 03 mei 2013 (N.):

1. De laatste jaren heeft de federale overheid reeds verschillende initiatieven ondernomen om de brandweerdiensten geleidelijk aan vertrouwd te maken met een werking in hulpverleningszones, en niet meer in groepscentrumgemeenten zoals bepaald door de wet van 31 december 1963.

Van bij de aanvang van deze overgang naar de toekomstige zones is steeds zeer veel aandacht geweest voor de risicodekking. De schaalvergroting, zoals geformuleerd door de commissie-Paulus, is namelijk een van de drie basisprincipes van de hervorming. Dit principe, dat de noodzakelijke hergroepering van de beschikbare middelen van de brandweerdiensten inhoudt, beoogt het voorkomen en aanpakken van grote catastrofes, het efficiënter beheren van de beschikbare middelen en het aanbieden van een betere dienstverlening.

In het koninklijk besluit van 10 november 2012 wordt bepaald dat de zones zich zo moeten organiseren dat de middelen zo snel mogelijk op de plaats van de interventie aankomen. De zoneraden zullen zelf de tijdsruime bepalen binnen de welke de middelen ter plaatse moeten zijn, evenals het percentage van de interventies die aan die norm moeten voldoen.

Étant donné que la responsabilité en matière de couverture des risques passe des communes aux zones, l'impact précis est fonction des décisions prises dans chacune des zones.

2. Aucune obligation juridique n'existe à ce niveau et donc aucun délai n'est imposé pour un éventuel repositionnement des postes. Actuellement, la décision finale de repositionnement d'un poste relève encore du niveau local. Ultérieurement, il appartiendra à la zone de fixer son réseau de postes.

L'administration fédérale a mis à la disposition de chaque prézone un outil sous la forme d'un logiciel capable de simuler la couverture des risques. L'implantation des casernes est l'un des paramètres modifiables. Les simulations qui peuvent être réalisées à l'aide de l'outil "analyse des risques" peuvent être utilisées pour convaincre les actuelles administrations locales ou le conseil de (pré)zone du repositionnement d'une caserne. Sur la base de ces simulations, il est effectivement possible de démontrer que le repositionnement d'une caserne ou l'implantation d'une nouvelle caserne permettra d'optimiser la couverture des risques au sein de la zone de secours

3. Dès le début de la réforme des services d'incendie, l'objectif a toujours été d'impliquer également les volontaires dans la transition vers les zones de secours. C'est également l'un des points sur lesquels mes services ont toujours attiré l'attention des coordinateurs des prézones, à savoir l'importance de la communication avec le terrain. Plusieurs initiatives existent actuellement visant à impliquer un maximum les professionnels et les volontaires dans le développement des zones. Citons notamment les lettres et les journées d'information, les plateformes électroniques et les sites Web, les journées thématiques, les groupes de travail, les exercices communs, etc.

Je suis et je reste convaincue de l'importance du rôle des volontaires dans la mise en place du principe de réseau maillé de postes de secours ne doit en rien modifier le lien de proximité local. Il appartiendra aux responsables des zones d'organiser la gestion du personnel dans l'intérêt de tous.

Pour le volontaire, le simple fait de devoir résider ou travailler à proximité de la caserne pour garantir un temps d'intervention acceptable fera, en effet, qu'ils continueront à travailler avec les mêmes collègues et dans le même environnement de travail.

Aangezien de verantwoordelijkheid voor de dekking van de risico's verschuift van de gemeenten naar de zones, is de precieze impact afhankelijk van de beslissingen in iedere zone.

2. Er is geen enkele juridische verplichting en dus ook geen deadline om posten eventueel te herpositioneren. De uiteindelijke beslissing tot herpositioneren van een post behoort op dit ogenblik nog tot het lokale niveau. Later zal het aan de zone zijn om zijn postennetwerk te bepalen.

De federale overheid heeft als hulpmiddel daartoe aan iedere prezone een softwareprogramma gegeven waarmee de risicodekking kan gesimuleerd worden. De inplanting van de kazernes is één van de parameters die kan gewijzigd worden. De simulaties die aan de hand van de "tool voor risicoanalyse" gemaakt kunnen worden, kunnen worden gebruikt om de huidige lokale besturen of de (pre)zoneraad te overtuigen van een herpositionering van een kazerne. Op basis van deze simulaties kan immers aangetoond worden dat door de herpositionering van een kazerne of de inplanting van een nieuwe kazerne de risicodekking binnen de hulpzone geoptimaliseerd zal kunnen worden.

3. Van in het begin van de hervorming van de brandweer is het de bedoeling geweest ook de vrijwilligers te betrekken bij de overgang naar de hulpverleningszones. Dit is ook een van de zaken waar mijn diensten de coördinatoren van de prezones steeds attent hebben op gemaakt, namelijk het belang van communicatie naar het terrein toe. Heden bestaan er verscheidene initiatieven om zowel de beroeps als de vrijwillige brandweerlieden zo veel als mogelijk te betrekken bij de ontwikkeling van de zones. Voorbeelden hiervan zijn nieuwsbrieven, informatiedagen, elektronische platforms en websites, themadagen, werkgroepen, gezamenlijke oefeningen, enzovoort.

Ik ben en blijf overtuigd van het belang van de rol van de vrijwilligers in de implementatie van het beginsel van vertakt netwerk van hulpposten dat geenszins de link met de lokale nabijheid wijzigen mag. Het zal de verantwoordelijken van de zones toebehoren het beheer van het personeel in eenieders belang te organiseren.

Voor de vrijwilligers, alleen al door het feit dat ze in de buurt van de kazerne moeten wonen of werken om een aanvaardbare interventietijd te waarborgen, maakt immers dat ze met dezelfde collega's en in dezelfde werkomgeving zullen blijven.

Nous ne pouvons pas exclure que davantage de professionnels devront être recrutés dans certaines zones. L'autorité fédérale intervient déjà financièrement à ce niveau. Des dotations fédérales pour 2013 ont été majorées de neuf millions d'euros afin de permettre le recrutement de personnel qu'il soit volontaire ou professionnel.

DO 2012201312969

Question n° 954 de madame la députée Jacqueline Galant du 30 mai 2013 (Fr.) à la vice-première ministre et ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances:

La réforme de la sécurité civile. - La situation de la future zone de secours Hainaut-Centre. (QO 16562)

Je souhaite vous interroger sur l'état d'avancement de la réforme des services de secours, et plus particulièrement sur la situation du Hainaut.

Il me revient que les syndicats des casernes de Mons et de La Louvière, deux casernes composées essentiellement de professionnels (près de 300 agents) de la future zone de secours Hainaut-Centre, n'ont toujours pas été conviés aux réunions de préparation de ladite zone. Or ces réunions ont bien lieu.

Au sein de ces casernes, la grogne monte. Les partenaires sociaux demandent légitimement d'être un partenaire de dialogue afin de réaliser au mieux la transition de la situation actuelle vers les zones.

Je crains fort que le risque existe de voir tôt ou tard survenir des actions syndicales si une oreille attentive n'est pas accordée aux partenaires sociaux lors d'une prochaine table ronde.

1. Pourriez-vous communiquer où en est l'état d'avancement des groupes de travail mis en place à l'occasion de la réforme des services de secours et où en est le planning de la réforme?

2. Quelles sont les prochaines grandes étapes de la réforme et quel est l'agenda prévu?

3. Concernant la situation de la future zone de secours Hainaut-Centre, que pouvez-vous répondre aux inquiétudes des syndicats, dont je viens de faire état?

Het kan niet uitgesloten worden dat er in sommige zones meer professionelen zullen moeten worden aangeworven. De federale overheid komt hiervoor nu al financieel tussen. De federale dotaties voor 2013 overigens toegenomen met negen miljoen euro teneinde aanwerving van personeel mogelijk te maken, of het nu vrijwillig of beroeps is.

DO 2012201312969

Vraag nr. 954 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Jacqueline Galant van 30 mei 2013 (Fr.) aan de vice-eersteminister en minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen:

Hervorming van de civiele veiligheid. - Situatie van de toekomstige hulpverleningszone Henegouwen-Centrum. (MV 16562)

Ik wil u ondervragen over de voortgang van de hervorming van de hulpdiensten, en meer bepaald over de situatie in Henegouwen.

Ik verneem dat de vakbondsvertegenwoordigers van de kazernes van Bergen en La Louvière, twee kazernes waar er voornamelijk beroepsbrandweerlieden werken (bijna 300 personeelsleden) en die deel zullen uitmaken van de toekomstige hulpverleningszone Henegouwen-Centrum, nog altijd niet werden uitgenodigd op de vergaderingen die worden gehouden ter voorbereiding van de oprichting van die zone. Er hebben echter wel degelijk dergelijke vergaderingen plaatsgevonden.

In die kazernes neemt de wrevel toe. De sociale partners vragen terecht om betrokken te worden bij de dialoog teneinde de overgang van de huidige situatie naar de invoering van de nieuwe hulpverleningszones zo vlot mogelijk te laten verlopen.

Ik vrees ten stelligste dat de kans groot is dat er vroeg of laat vakbondsacties zullen worden gevoerd als men niet zijn oor aandachtig te luisteren legt bij de sociale partners in het kader van een rondetafel.

1. Welke vooruitgang hebben de in het kader van de hervorming van de hulpdiensten opgerichte werkgroepen al geboekt en hoe staat het met de planning van de hervorming?

2. Wat zijn de volgende grote stappen in de hervorming en welk tijdschema zal er worden gevolgd?

3. Wat zal u ondernemen om die ongerustheid van de vakbonden over de situatie van de toekomstige hulpverleningszone Henegouwen-Centrum weg te nemen?

Réponse de la vice-première ministre et ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances du 26 août 2013, à la question n° 954 de madame la députée Jacqueline Galant du 30 mai 2013 (Fr.):

En 2012, des efforts considérables ont été consentis en vue d'octroyer aux prézones tant la personnalité juridique qu'une dotation fédérale. Et nous y sommes parvenus fin 2012.

Plusieurs arrêtés d'exécution de la loi du 15 mai 2007 relative à la réforme de la sécurité civile ont été récemment portés à la délibération du Conseil des ministres du 26 avril 2013:

- l'arrêté royal relatif à la méthode de calcul du nombre de voix dont dispose un bourgmestre au sein du conseil de la zone de secours;
- l'arrêté royal relatif à l'assistance en justice des membres du personnel des zones de secours et à l'indemnisation du dommage aux biens subi par ceux-ci;
- l'arrêté royal portant les conditions dans lesquelles un conseiller zonal d'une zone de secours qui, en raison d'un handicap, ne peut exercer seul son mandat, peut se faire assister par une personne de confiance;

- l'arrêté royal fixant les règles applicables au comptable spécial de la zone de secours;

L'arrêté royal fixant le profil de fonction du commandant d'une zone de secours et les modalités de sa sélection et de son évaluation était, par ailleurs, soumis le 13 mai à la concertation syndicale.

Enfin, d'autres arrêtés royaux sont en voie de finalisation et pourront être soumis prochainement au Conseil des ministres:

- l'arrêté royal relatif au fonctionnement, aux conditions de désignation et au statut du personnel de l'Inspection générale des services opérationnels de la sécurité civile;
- l'arrêté royal fixant les modalités d'organisation de la prévention des incendies sur le territoire des zones;
- l'arrêté royal relatif aux fonctions administratives et opérationnelles minimales mises en place par les zones de secours;
- l'arrêté royal déterminant les critères pour fixer le plan du personnel du personnel opérationnel des zones.

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen van 26 augustus 2013, op de vraag nr. 954 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Jacqueline Galant van 30 mei 2013 (Fr.):

In 2012 werden aanzienlijke inspanningen geleverd met het oog op het toekennen van zowel rechtspersoonlijkheid als een federale dotatie aan de prezones. En wij hebben dit eind 2012 bereikt.

Er werden onlangs verschillende uitvoeringsbesluiten van de wet van 15 mei 2007 betreffende de hervorming van de civiele veiligheid voor beraadslaging voorgelegd aan de Ministerraad van 26 april 2013:

- het koninklijk besluit betreffende de berekeningswijze van het aantal stemmen waarover een burgemeester beschikt in de raad van de hulpverleningszone;
- het koninklijk besluit betreffende de rechtshulp aan de personeelsleden van de hulpverleningszones en de schade-loosstelling van de door hen opgelopen zaakschade;
- het koninklijk besluit houdende de voorwaarden waaronder een lid van de zoneraad van een hulpverleningszone dat, omwille van een handicap, zijn mandaat niet alleen kan uitoefenen, zich kan laten bijstaan door een vertrouwenspersoon;
- het koninklijk besluit tot vaststelling van de regels die van toepassing zijn op de bijzondere rekenplichtige van de hulpverleningszone.

Bovendien werd het koninklijk besluit tot vaststelling van het functieprofiel van de commandant van een hulpverleningszone en van de modaliteiten voor de selectie en de evaluatie van de commandant op 13 mei onderworpen aan het syndicaal overleg.

Ten slotte wordt de laatste hand gelegd aan andere koninklijke besluiten, die weldra zullen kunnen worden voorgelegd aan de Ministerraad:

- het koninklijk besluit betreffende de werking, de aanwijzingsvoorwaarden en het statuut van het personeel van de algemene inspectie van de operationele diensten van de civiele veiligheid;
- het koninklijk besluit tot vaststelling van de organisatie-modaliteiten van de brandpreventie op het grondgebied van de zones;
- het koninklijk besluit betreffende de minimale administratieve en operationele functies die de zone moet oprichten;
- het koninklijk besluit tot vaststelling van de criteria voor het bepalen van het personeelsplan van het operationeel personeel van de zones.

Tous les acteurs concernés sont consultés (syndicats, fédérations, régions, unions des villes et communes, etc.) pour la rédaction de ces textes.

Dans le cadre de l'ajustement budgétaire, j'ai obtenu un accord afin d'ouvrir définitivement la voie à l'entrée en vigueur de la réforme des zones de secours en 2014 en fixant notamment le cadre proposé, permettant l'adoption d'un statut unique pour les pompiers.

Les négociations relatives au futur statut administratif du personnel opérationnel des zones de secours ont débuté début juin (2013).

En ce qui concerne les relations syndicales avec les prézones, j'ai recommandé aux organes des prézones, par une circulaire du 6 août 2012, qu'il soit procédé à une consultation informelle des organisations syndicales représentatives, notamment lorsque les délibérations du conseil de prézone portent sur des recrutements ou des promotions au sein des services d'incendie ou sur une harmonisation du statut du personnel des différents services d'incendie.

DO 2012201313175

Question n° 997 de monsieur le député Karel Uyttersprot du 18 juin 2013 (N.) à la vice-première ministre et ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances:

Catastrophe de Wetteren. - Fonds des calamités. (QO 18183).

Maintenant que la tempête causée par la catastrophe ferroviaire qui s'est produite à Wetteren le 4 mai 2013 s'apaise, la vie commence à y reprendre son cours normal.

Les habitants essaient de mettre de l'ordre, de réparer les dégâts et d'en régler l'indemnisation.

1. En principe, la personne responsable des dégâts est également tenue de les indemniser. Une telle procédure prend cependant beaucoup de temps et certains dégâts ne sont jamais indemnisés.

La catastrophe ferroviaire est-elle reconnue comme calamité et les personnes lésées peuvent-ils s'adresser au Fonds des calamités?

2. a) Quels montants le Fonds des calamités a-t-il déjà versés en 2013, aussi dans le cadre d'autres calamités?

b) Dispose-t-il encore de réserves?

Alle betrokken actoren worden geraadpleegd (vakbonden, federaties, gewesten, verenigingen van steden en gemeenten, enzovoort) voor de opstelling van deze teksten.

In het kader van de begrotingsaanpassing, heb ik een akkoord gekregen om definitief de weg vrij te maken voor de inwerkingtreding van de hervorming van de hulpverleningszones in 2014 door met name het voorgestelde kader vast te leggen, dat de aanname van een uniek statuut voor de brandweerlieden mogelijk maakt.

De onderhandelingen met betrekking tot het toekomstige administratieve statuut van het operationeel personeel van de hulpverleningszones zijn begin juni (2013) begonnen.

Wat de relaties van de vakbonden met de prezones betreft, heb ik de organen van de prezones, via een omzendbrief van 6 augustus 2012, aangeraden om over te gaan tot een informele raadpleging van de representatieve vakbondsorganisaties, met name wanneer de beraadslagingen van de prezoneraad betrekking hebben op rekruterings- of bevorderingen binnen de brandweerdiensten of op een harmonisering van het statuut van het personeel van de verschillende brandweerdiensten.

DO 2012201313175

Vraag nr. 997 van de heer volksvertegenwoordiger Karel Uyttersprot van 18 juni 2013 (N.) aan de vice-eersteminister en minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen:

De ramp in Wetteren. - Rampenfonds (MV 18183).

Nu de drukte rond de treinramp in Wetteren van 4 mei 2013 wat is gaan liggen, herneemt het normale leven er stilaan.

De bewoners trachten alles te ordenen en de schade te herstellen en te regelen.

1. In principe is diegene die aansprakelijk is voor de schade ook gebonden deze te vergoeden. Dit vergt tijd en steeds zijn er zaken die tussen de plooiën vallen.

Wordt deze schade erkend als ramp en kan er een beroep gedaan worden op het Rampenfonds?

2. a) Welke bedragen heeft het Rampenfonds in 2013 reeds uitgekeerd, ook voor andere calamiteiten?

b) Zijn er nog reserves?

Réponse de la vice-première ministre et ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances du 26 août 2013, à la question n° 997 de monsieur le député Karel Uyttersprot du 18 juin 2013 (N.):

L'honorable membre trouvera ci-dessous la réponse à la question posée

1. La catastrophe ferroviaire de Wetteren est un accident de type industriel qui ne peut être reconnu comme calamité naturelle.

2. a) et b) Les informations relatives à la Caisse nationale des Calamités sont de la compétence de mon collègue des Finances.

Vice-première ministre et ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, chargée de Beliris et des Institutions culturelles fédérales

DO 2011201207458

Question n° 332 de monsieur le député Mathias De Clercq du 21 février 2012 (N.) à la vice-première ministre et ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, chargée de Beliris et des Institutions culturelles fédérales:

Quotas pour les défibrillateurs cardiaques implantables. (QO 34)

La convention conclue entre le Comité de l'Assurance de l'INAMI et les hôpitaux disposant d'un centre pour l'implantation de défibrillateurs cardiaques portait, à l'origine, sur 1.000 premiers implants dont 36 % ou 360 premiers implants dans le cadre d'indications de prévention primaire. En juin 2008, le quota des défibrillateurs implantables dans le cadre d'indications de prévention primaire était déjà atteint.

Le Comité de l'Assurance a, dès lors, modifié la convention de sorte que depuis le 1er juillet 2008, chaque année, 1.300 premiers défibrillateurs peuvent être remboursés, dont 520 dans le cadre de la prévention primaire.

Les indications qui relèvent de la prévention primaire ont été reconsidérées et, depuis le 1er septembre 2008, la part des défibrillateurs implantés dans le cadre de la prévention primaire a été portée à 40 %.

Aujourd'hui, on constate de nouveau que l'implantation de défibrillateurs est provisoirement suspendue dans certains hôpitaux ayant dépassé les 40 % et qu'elle reprend plus tard, après un ou deux mois.

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen van 26 augustus 2013, op de vraag nr. 997 van de heer volksvertegenwoordiger Karel Uyttersprot van 18 juni 2013 (N.):

Het geachte lid vindt hieronder het antwoord op de gestelde vraag

1. De treinramp van Wetteren is een industrieel ongeval dat niet erkend kan worden als natuurramp.

2. a) en b) De informatie met betrekking tot de Nationale Kas voor Rampenschade valt onder de bevoegdheid van mijn collega van Financiën.

Vice-eersteminister en minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, belast met Beliris en de Federale Culturele Instellingen

DO 2011201207458

Vraag nr. 332 van de heer volksvertegenwoordiger Mathias De Clercq van 21 februari 2012 (N.) aan de vice-eersteminister en minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, belast met Beliris en de Federale Culturele Instellingen:

De quota voor implanteerbare hartdefibrillatoren. (MV 34)

De Overeenkomst tussen het Verzekeringscomité van het RIZIV en de ziekenhuizen met centra voor implanteerbare hartdefibrillatoren ging aanvankelijk over 1.000 eerste implantaten waarvan 36 % of 360 eerste implantaten voor de primair preventieve indicaties. In juni 2008 was het quotum van implanteerbare defibrillatoren voor primaire preventieve indicaties al uitgeput.

Het Verzekeringscomité heeft daarop de overeenkomst aangepast waardoor er vanaf 1 juli 2008 jaarlijks 1.300 eerste defibrillatoren kunnen worden vergoed, waarvan er 520 in het kader van primaire preventie.

De indicaties vallende onder de primaire preventie werden herzien en vanaf 1 september 2008 werd het aandeel van defibrillatoren ingeplant in het kader van de primaire preventie opgetrokken tot 40 %.

Vandaag stellen we vast dat ziekenhuizen opnieuw tijdelijk de inplanting van defibrillatoren moeten staken omdat ze de 40 % overschrijden om die dan na een maand of twee te kunnen hernemen.

Apparemment, l'INAMI prévient assez tardivement les hôpitaux lorsqu'ils dépassent leur quota et des interventions déjà programmées doivent, dès lors, être annulées au dernier moment. Parfois, les patients ont déjà prévenu leur employeur et ils se sont déjà préparés psychologiquement, puis ils apprennent subitement que l'opération ne pourra pas avoir lieu.

De plus, ces patients courent aussi un risque pour leur santé. La non-implantation d'un défibrillateur implantable alors que cette intervention se justifie du point de vue médical peut évidemment entraîner un accident cardiaque; or il s'agissait, justement, de prévenir pareils accidents. Cet aspect doit aussi être pris en considération dans le cadre d'une mesure qui est surtout dictée par des préoccupations d'ordre budgétaire.

1. a) Pouvez-vous me donner un aperçu de la situation actuelle?

b) Dans combien d'hôpitaux l'implantation de défibrillateurs a-t-elle déjà dû être suspendue à cause d'un dépassement du quota?

2. a) La décision d'augmenter le nombre de défibrillateurs implantables jusqu'à 1.300 premiers défibrillateurs, puis d'augmenter la part d'implantations dans le cadre de la prévention primaire à 40 %, a-t-elle déjà fait l'objet d'une évaluation?

b) Dans l'affirmative, quels en étaient les résultats?

c) Dans la négative, quand sera-t-il procédé à cette évaluation?

Réponse de la vice-première ministre et ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, chargée de Beliris et des Institutions culturelles fédérales du 30 août 2013, à la question n° 332 de monsieur le député Mathias De Clercq du 21 février 2012 (N.):

1. a) Depuis 2010, suite à une réunion avec les membres du Conseil d'accord, la Déclaration d'accord a encore été modifiée et adaptée le 1^{er} juillet 2011. Une des adaptations concernait le calcul des quotas. Cette nouvelle méthode de calcul s'applique effectivement depuis janvier 2012. En mars 2012, deux centres ont été "bloqués" sur la base des nouveaux quotas. Ces deux centres sont donc privés de remboursement pour les appareils placés dans le cadre de la prévention primaire jusqu'à la prochaine évaluation de début avril 2012.

Blijkbaar verwittigt het RIZIV het ziekenhuis ook vrij laat wanneer zij hun quotum overschrijden, waardoor geplande ingrepen laattijdig moeten worden afgezegd. Patiënten hebben soms al regelingen getroffen met hun werkgever, ze hebben zich psychisch voorbereid op deze ingreep. Plots kan dan de ingreep niet doorgaan.

Tenslotte stelt zich voor de patiënten natuurlijk nog het gezondheidsrisico. Het niet inplanten van een implanteerbare defibrillator wanneer dit medisch gezien noodzakelijk is, kan natuurlijk leiden tot een cardiaal incident terwijl het net de bedoeling is dit te voorkomen. Ook dat is een overweging die moet worden meegenomen in deze maatregel die toch vooral vanuit budgettaire bekommernissen is ingegeven.

1. a) Kan u een overzicht geven van de toestand op vandaag?

b) Hoeveel ziekenhuizen hebben hun activiteiten van inplanting van defibrillatoren al moeten staken omdat zij hun quotum hebben overschreden?

2. a) Is al een evaluatie gemaakt van het optrekken van het aantal implanteerbare defibrillatoren tot 1.300 eerste defibrillatoren en later het optrekken van het aandeel van inplantingen in het kader van de primaire preventie tot 40 %?

b) Zo ja, wat waren de resultaten?

c) Zo nee, wanneer zal die evaluatie plaatsvinden?

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, belast met Beliris en de Federale Culturele Instellingen van 30 augustus 2013, op de vraag nr. 332 van de heer volksvertegenwoordiger Mathias De Clercq van 21 februari 2012 (N.):

1. a) Sinds 2010 werd de Akkoordverklaring, naar aanleiding van een vergadering met de leden van de Akkoordraad, nogmaals gewijzigd en aangepast op 1 juli 2011. Eén van de aanpassingen betrof de berekening van de quota. Deze nieuwe berekeningswijze wordt effectief toegepast sinds januari 2012. In maart 2012 zijn er op basis van de nieuwe quota twee centra "geblokkeerd". Voor deze twee centra is er dus geen terugbetaling van apparaten die geplaatst worden in het kader van de primaire preventie tot de volgende evaluatie begin april 2012.

b) Dans le premier mois de l'application du nouveau mode de calcul (janvier 2012), quatre centres ont été "bloqués". Les centres sont informés du nouveau mode de calcul depuis le 1^{er} juillet 2011, et la plupart d'entre eux ont dès lors pu s'adapter à temps. Pour les centres restants, nous observons déjà une évolution très favorable de 4 à 2 centres sur deux mois de temps. Nous remarquons par ailleurs que les hôpitaux suivent eux-mêmes leurs chiffres et peuvent prévoir quand ils risquent de dépasser le quota.

2. a) La tenue de la réunion du Conseil d'accord fin 2010 a été essentiellement motivée par le dépassement budgétaire constaté: le plafond de 1300 appareils était dépassé. En réalité, près de 1500 appareils ont été implantés en 2010 au lieu des 1300 appareils autorisés. Les discussions ont permis de respecter le budget par l'instauration de nouveaux critères tout en relevant effectivement à 1500 appareils le quota annuel total pour de nouveaux patients.

b) D'après les premiers chiffres en possession du Service, 1420 primo-implantations ont été effectuées en 2011. La Déclaration d'accord prévoyait pour 2011 un quota de 544 appareils dans le cadre de prévention primaire. Sur ces 544 appareils prévus, 418 ont finalement été implantés. Le pourcentage de prévention primaire en primo-implantation ("nouveaux patients") s'élève pour l'ensemble des centres à un peu moins de 30 %. Cela signifie que sur l'ensemble des centres, aucun patient ne doit rester sur le carreau: le quota prévu n'est certainement pas épuisé.

b) In de eerste maand van de toepassing van de nieuwe berekeningswijze (januari 2012) waren er vier centra "geblokkeerd". De centra zijn op de hoogte van de nieuwe berekeningswijze sinds 1 juli 2011, en de meeste centra hebben zich dan ook tijdelijk kunnen aanpassen. Voor de overblijvende centra zien we al een zeer gunstige evolutie van 4 naar 2 op twee maanden tijd. Een andere bemerking is dat de ziekenhuizen zelf hun cijfers goed opvolgen en op voorhand weten wanneer zij riskeren het quotum te overschrijden.

2. a) De hoofdreden voor het samenkomen van de Akkoordraad eind 2010 was de vastgestelde budgetoverschrijding: het plafond van 1300 apparaten was overschreden. In realiteit waren er ongeveer 1500 apparaten ingeplant in 2010 in plaats van de 1300 toegestane apparaten. Dank zij de besprekingen werd het mogelijk om door het invoeren van nieuwe criteria het budget te respecteren en tegelijk het volledige jaarlijkse quotum effectief op te trekken naar 1500 apparaten voor nieuwe patiënten.

b) Volgens de eerste cijfers van de dienst werden er in 2011 1420 primo-implantaties uitgevoerd. In primaire preventie was er voor 2011 een quotum voorzien van 544 apparaten in de Akkoordverklaring. Van deze 544 voorziene apparaten werden er uiteindelijk 418 ingeplant. Het percentage primaire preventie in primo-implantatie ("nieuwe patiënten") bedraagt over alle centra heen iets minder dan 30 %. Dat betekent dat er over de centra heen geen patiënten in de kou moeten blijven staan: het voorzien quotum wordt zeker niet opgebruikt.

DO 2011201207800

Question n° 393 de madame la députée Sarah Smeyers du 12 mars 2012 (N.) à la vice-première ministre et ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, chargée de Beliris et des Institutions culturelles fédérales:

Les contrôles de l'interdiction de fumer effectués auprès d'étudiants.

En réponse à une question que je vous ai posée précédemment au sujet des contrôles de l'interdiction de fumer effectués auprès d'étudiants, vous affirmiez que durant la période de juillet à décembre 2011, des contrôles de l'interdiction de fumer avaient été effectués dans 58 cafés proches d'universités et de hautes écoles (question n° 70 du 29 décembre 2011, *Questions et Réponses*, Chambre, 2011-2012, n° 52, p. 217) ainsi que lors de deux soirées estudiantines. Pour l'ensemble de ces contrôles, six infractions avaient été constatées dans les cafés et deux pendant les soirées.

Des contrôles qui visaient spécifiquement le public d'étudiants étaient encore prévus en juin et en septembre et, dans la mesure du possible, en collaboration avec la police. D'autre part, le service d'inspection allait prendre contact avec les universités et hautes écoles afin de faire le point de la situation et de l'améliorer s'il y avait lieu.

1. a) Quels ont été les résultats des contrôles supplémentaires de l'interdiction de fumer qui ont été effectués récemment - fin janvier 2012 - et qui visaient spécifiquement les quartiers d'étudiants?

b) Quelle évolution observe-t-on en l'occurrence par rapport aux résultats de fin 2011?

2. Dans quelle mesure a-t-on fait appel à cet effet aux services de police et autres?

3. a) Qu'ont donné les contacts qui ont eu lieu entre-temps entre le service d'inspection et les universités et les hautes écoles de notre pays, afin de faire le point de la situation en ce qui concerne le respect, par les étudiants, de l'interdiction de fumer?

b) Des campagnes de prévention supplémentaires ou autres seront-elles organisées afin de sensibiliser les étudiants à l'interdiction de fumer? De quelle manière?

DO 2011201207800

Vraag nr. 393 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Sarah Smeyers van 12 maart 2012 (N.) aan de vice-eersteminister en minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, belast met Beliris en de Federale Culturele Instellingen:

De controles op het rookverbod bij studenten.

In navolging van een vraag die ik u eerder in verband met de controles op het rookverbod bij studenten stelde, zei u dat er in de periode juli-december 2011 58 cafés gecontroleerd werden op het rookverbod in de buurt van universiteiten en hogescholen (vraag nr. 70 van 29 december 2011, *Vragen en Antwoorden*, Kamer, 2011-2012, nr. 52, blz. 217). Ook werd er tijdens twee studentencantussen gecontroleerd. Voor al die controles samen werden zes inbreuken vastgesteld in de cafés en twee tijdens de cantussen.

Toch zullen er in de komende maanden nog controles gehouden worden, die zich specifiek richten op studenten en waaraan de politiediensten voor zover mogelijk zullen meewerken, namelijk in de maanden juni en september. Anderzijds zal de inspectiedienst contact opnemen met de universiteiten en hogescholen om een stand van zaken op te maken en de situatie, indien nodig, te verbeteren.

1. a) Wat waren de resultaten van de bijkomende controles op het rookverbod, specifiek gericht op studentenbuurten, die onlangs - eind januari 2012 - werden uitgevoerd?

b) Welke evolutie valt hierin te bemerken tegenover de resultaten van eind 2011?

2. In welke mate werd hierbij een beroep gedaan op politiediensten en andere?

3. a) Wat leverde het contact op dat de inspectiedienst inmiddels had met de universiteiten en hogescholen in ons land, wat betreft de stavaza inzake het rookverbod onder de studenten?

b) Zullen zij extra voorlichtingscampagnes en dergelijke ondernemen om studenten te sensibiliseren, en op welke manier?

4. a) Pourquoi a-t-on choisi d'organiser des contrôles supplémentaires de l'interdiction de fumer ciblant spécifiquement les étudiants (contrôles que vous évoquiez dans votre réponse précédente) à des moments où il y avait justement peu de soirées estudiantines et peu d'autres activités organisées par des associations estudiantines (à savoir fin janvier - fin des examens; juin et septembre - , cela n'ayant guère d'utilité, la vie estudiantine étant pour ainsi dire à l'arrêt à ces moments-là)?

b) Ces moments ont-ils été choisis délibérément?

c) Des actions de contrôle supplémentaires seront-elles organisées à d'autres moments et dans l'affirmative, quand?

Réponse de la vice-première ministre et ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, chargée de Beliris et des Institutions culturelles fédérales du 30 août 2013, à la question n° 393 de madame la députée Sarah Smeyers du 12 mars 2012 (N.):

1. a) Fin janvier 2012, un cantus d'étudiants a été contrôlé à Bruxelles. Il n'y a eu jusqu'à présent aucun autre contrôle dans les autres villes.

b) Les résultats de ce contrôle étaient très satisfaisants car plus aucune infraction n'a été constatée en 2012.

2. Le service inspection Tabac et Alcool a fait appel en 2012 à la police dans le cadre d'une campagne de contrôles nocturnes de grande ampleur relative au respect de l'interdiction de fumer dans Bruxelles. Lors de ces contrôles nocturnes, des cafés étudiants ont été contrôlés.

3. Le service inspection Tabac et Alcool a pris contact en 2012 avec les institutions universitaires à Bruxelles afin de rappeler que l'interdiction de fumer est de mise dans les locaux qui sont mis à la disposition des étudiants pour y organiser des fêtes et autres Cantus.

En outre, une attention spécifique a été portée au respect de l'interdiction de fumer dans les cafés d'étudiants. Tout comme dans le reste du pays, nous observons la même tendance. Il y a un 'noyau dur' de gérants de cafés qui s'oppose à l'interdiction de fumer.

4. Le service inspection Tabac et Alcool se concentre actuellement sur les lieux dans lesquels l'interdiction de fumer est la moins respectée, c'est-à-dire les cafés. Étant donné que ces contrôles nécessitent la présence de la police et qu'on ne peut faire appel systématiquement à leurs services, les contrôles d'événements estudiantins n'y sont associés que dans la mesure du possible.

4. a) Waarom werd ervoor gekozen om de bijkomende controles op het rookverbod specifiek bedoeld voor studenten (waarover u het had in uw vorige antwoord) te organiseren op momenten dat er net weinig studentencantussen en andere activiteiten binnen studentenverenigingen georganiseerd worden (namelijk eind januari - einde examens; juni en september - heeft weinig zin, aangezien het studentenleven op die momenten zo goed als stilstaat)?

b) Werde dit bewust zo gekozen?

c) Zullen er op andere momenten bijkomende controleacties worden georganiseerd, en zo ja, wanneer?

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, belast met Beliris en de Federale Culturele Instellingen van 30 augustus 2013, op de vraag nr. 393 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Sarah Smeyers van 12 maart 2012 (N.):

1. a) Eind januari 2012 werden in Brussel één studentencantus gecontroleerd. Er waren tot op heden geen controles in de andere steden.

b) De resultaten van die controle waren zeer bevredigend want er werd in 2012 geen enkele inbreuk meer vastgesteld.

2. In het kader van een grootscheepse campagne van nachtelijke controles op de naleving van het rookverbod in Brussel in 2012 heeft de Controledienst Tabak en Alcohol een beroep gedaan op de politie. Tijdens die nachtelijke controles werden studentencafés gecontroleerd.

3. De Controledienst Tabak en Alcohol heeft in 2012 contact opgenomen met de universitaire instellingen in Brussel om eraan te herinneren dat het rookverbod geldt in de lokalen die studenten ter beschikking gesteld krijgen om er feesten en andere cantussen te organiseren.

Tevens werden in alle studentensteden veel aandacht geschonken aan de controle op het rookverbod in de studentencafés. Net als in de rest van het land zien we een zelfde trend. Een groep van hardleerse caféuitbaters negeren het rookverbod.

4. De Controledienst Tabak en Alcohol concentreert zich momenteel op de plaatsen waar het rookverbod het minst wordt nageleefd, met name cafés. Aangezien bij die controles de aanwezigheid van de politie vereist is en men niet systematisch een beroep kan doen op hun diensten, worden de controles van studentenfeesten daar slechts in de mate van het mogelijke bij betrokken.

DO 2012201312181

Question n° 936 de monsieur le député Bruno Van Grootenbrulle du 27 mars 2013 (Fr.) à la vice-première ministre et ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, chargée de Beliris et des Institutions culturelles fédérales:

Salons de tatouage. - Hygiène. - Infractions.

Malgré l'existence de normes d'hygiène, force est de constater que ces dernières sont rarement appliquées par les professionnels du secteur du tatouage.

Pour preuve, en 2012, le SPF Santé publique a visité 138 établissements de tatouage sur les 700 que compte le pays. 50 d'entre eux, soit 40 %, ont reçu un avertissement. Pourtant, malgré la fréquence de ces infractions, les fermetures pures et simples restent exceptionnelles.

Par ailleurs, certains professionnels du secteur n'hésitent pas à remettre en question les compétences des inspecteurs du SPF Santé publique ainsi que l'opacité du système octroyant ou levant l'autorisation de pratiquer.

Enfin, un "marché parallèle" semble s'être développé puisque nombre de tatoueurs opéreraient pour un service "tatouage à domicile" - ou "cabinet pirate" - facile et moins chers pour les clients et exempts de contrôles.

1. a) Qu'en est-il des chiffres avancés?

b) N'est-il pas envisagé d'augmenter le nombre de contrôles de ces établissements afin de garantir l'application effective des normes d'hygiène?

2. Qu'en est-il de la formation des inspecteurs chargés de contrôler les dispositifs d'hygiène mis en place dans les cabinets de tatouage?

3. a) Qu'en est-il de l'effectif même des inspecteurs qualifiés pour exercer ces contrôles?

b) Le nombre de 24 contrôleurs a été avancé. Est-ce le cas?

c) Si oui, quelles sont les initiatives envisagées en vue de renforcer ces contrôles dès lors que les inspecteurs visés ont également dans leurs attributions la bonne application de l'interdiction du tabac dans l'horeca ou encore de l'interdiction de la vente d'alcool aux mineurs?

4. Quelles sont les possibilités avancées en vue de contrôler le "marché parallèle" du tatouage qui s'émancipe visiblement de toutes ses obligations en termes hygiéniques?

DO 2012201312181

Vraag nr. 936 van de heer volksvertegenwoordiger Bruno Van Grootenbrulle van 27 maart 2013 (Fr.) aan de vice-eersteminister en minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, belast met Beliris en de Federale Culturele Instellingen:

Tattooshops. - Hygiëne. - Inbreuken.

In de tatoeagesector wordt vaak een loopje genomen met de geldende hygiënenormen.

Van de 138 tattooshops (op 700 voor het hele land) die in 2012 inspecteurs van de FOD Volksgezondheid over de vloer kregen, ontvingen er 50 - dat is niet minder dan 40 procent - een waarschuwing. Hoewel er zeer veel overtredingen zijn, moeten maar erg weinig shops de deuren sluiten.

Sommige tattooshopuitbaters deinzen er trouwens niet voor terug de competentie van de inspecteurs van de FOD Volksgezondheid ter discussie te stellen en plaatsen vraagtekens bij de regeling inzake de toekenning of de intrekking van de vergunningsuitbating, die volgens hen weinig transparant is.

Ten slotte heeft er zich een parallelle markt ontwikkeld: heel wat tatoeërders opteren voor een 'thuiSTATOEËRDienst' of een piraatshop, wat voor de klanten makkelijker en minder duur is en waarop er bovendien geen controle wordt uitgeoefend.

1. a) Kloppen de voormelde cijfers?

b) Wordt er niet overwogen het aantal controles op te trekken, om ervoor te zorgen dat de hygiënenormen effectief in acht worden genomen?

2. Hoe staat het met de opleiding van de inspecteurs die de hygiënemaatregelen in de tattooshops moeten controleren?

3. a) Hoeveel inspecteurs hebben de nodige opleiding genoten om dat soort controles uit te voeren?

b) Ik hoorde in dat verband gewag maken van 24 inspecteurs. Klopt dat?

c) Zo ja, aan welke initiatieven wordt er gedacht om de controles te verscherpen, in de wetenschap dat diezelfde inspecteurs ook moeten toezien op de naleving van het rookverbod in de horeca en op het verbod om alcohol te verkopen aan minderjarigen?

4. Welke mogelijkheden bestaan er om de parallelle tatouagemarkt te controleren, die duidelijk lak heeft aan alle hygiënevoorschriften?

Réponse de la vice-première ministre et ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, chargée de Beliris et des Institutions culturelles fédérales du 30 août 2013, à la question n° 936 de monsieur le député Bruno Van Grootenbrulle du 27 mars 2013 (Fr.):

1. En 2012, 138 établissements de tatouage ou piercing ont été contrôlés. 50 % de ceux-ci ont reçu un avertissement. La plupart de ces avertissements étaient relatifs au matériel et visaient à organiser une meilleure gestion du stock des aiguilles et des encres utilisées. Dès lors, la fermeture d'un établissement de tatouage ou de piercing est rare.

2. Les inspecteurs et contrôleurs chargés de contrôler les établissements de piercing et de tatouage ont suivi un programme de formation pour pouvoir exercer cette fonction, et notamment une formation relative à la réglementation applicable et aux dispositifs d'hygiène, laquelle est similaire à celle des praticiens.

3. Les contrôles de routine sont effectués par les inspecteurs et contrôleurs qui s'occupent également de l'interdiction de fumer, de la vente de tabac, de la vente d'alcool aux jeunes, des produits cosmétiques et des champs d'essai des OGM (organismes génétiquement modifiés).

L'équipe de 23 contrôleurs et de 2 inspecteurs a pu affecter 1,5 équivalent temps-plein au contrôle d'établissements de tatouage et piercing en 2013, ce qui correspond à 200 contrôles de routine. À ce rythme, on peut valablement affirmer que chaque établissement sera contrôlé une fois tous les trois ans.

En cas d'infractions, le service de contrôle intensifie évidemment le suivi et effectue des contrôles ciblés de vérification. Les cas graves sont rapportés aux inspecteurs fédéraux d'hygiène pour suivi et fermeture le cas échéant.

4. Les praticiens s'enregistrent auprès du Service public fédéral Santé Publique. Les nouveaux 'salons' de tatouage et piercing sont contrôlés, et les praticiens reçoivent des informations sur la réglementation.

Le contrôle de tatoueurs non officiels se fait en coopération avec la police locale et, le cas échéant, avec le parquet.

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, belast met Beliris en de Federale Culturele Instellingen van 30 augustus 2013, op de vraag nr. 936 van de heer volksvertegenwoordiger Bruno Van Grootenbrulle van 27 maart 2013 (Fr.):

1. In 2012 werden 138 tatoeage- of piercingshops gecontroleerd. De helft (50 %) van de shops kreeg een waarschuwing. De meeste waarschuwingen betreffen het materiaal om de naalden- en inktvoorraad beter te beheren. Een tatoeage- of piercingshop wordt dus maar zelden gesloten.

2. De inspecteurs en controleurs die met het toezicht op de tatoeage- en piercingshops zijn belast hebben een opleidingsprogramma gevolgd om die nieuwe functie te kunnen uitoefenen, meer bepaald een opleiding over de wetgeving, een externe opleiding hygiëne, vergelijkbaar met de opleiding voor de beoefenaars.

3. De routinecontroles voor tatoeage en piercing worden uitgevoerd door de inspecteurs en controleurs die eveneens toezien op het rookverbod, de tabaksverkoop, de verkoop van alcohol aan jongeren, de cosmeticaproducten en de ggo-proefvelden (genetisch gemodificeerd organisme).

Het team van 23 controleurs en 2 inspecteurs kan in 2013, 1,5 VTE (voltijdsequivalent) inzetten om de tatoeage- en piercingshops te controleren, wat overeenstemt met 200 routinecontroles. We kunnen bevestigen dat aan dat tempo elke shop om de drie jaar zal worden gecontroleerd, als er zich geen problemen voordoen.

Bij inbreuken speelt de controledienst natuurlijk korter op de bal en voert het gerichte verificatiecontroles uit. Ernstige gevallen worden voor gevolg en desnoods sluiting aan de federale gezondheidsinspecteurs gemeld.

4. De beoefenaars registreren zich bij de FOD Volksgezondheid. Nieuwe tatoeage- en piercingshops worden gecontroleerd en de beoefenaars ontvangen informatie over de wetgeving.

Om de "officieuze" tatoeëerders te controleren wordt er met de politie en in voorkomend geval het parket samengewerkt, omwille van de veiligheid en om eventueel privévertrekken te kunnen betreden.

DO 2012201312837

Question n° 1010 de madame la députée Thérèse Snoy et d'Oppuers du 22 mai 2013 (Fr.) à la vice-première ministre et ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, chargée de Beliris et des Institutions culturelles fédérales:

La campagne de publicité pour le sucre. (QO 17646)

L'Association flamande des Nutritionnistes et Diététiciens a entamé une campagne en faveur du sucre. Par le biais des médias, elle y mentionne que "le sucre peut faire partie d'une alimentation saine. (...) Le sucre (ou saccharose) a un goût agréable et fournit de l'énergie". L'association précise néanmoins que l'excès nuit. "Il est, par conséquent, recommandé de ne pas dépasser une certaine quantité de sucre ajouté aux aliments et aux boissons".

La première polémique vient du fait que cette campagne a été apparemment financée par Coca-Cola et la question du fond est bien sûr celle de la promotion du sucre, dont les méfaits (dus à sa surconsommation) ne sont plus à prouver.

Par voie de presse, le Conseil supérieur de la Santé a réagi en témoignant "qu'encourager les gens à consommer encore plus de sucre était ridicule". Certains diététiciens ont également témoigné en ce sens.

La résolution relative à la politique fédérale de nutrition-santé adoptée le 18 juillet 2012 recommande de poursuivre la concertation avec l'industrie alimentaire, la grande distribution et le secteur horeca quant aux teneurs en sel, en sucres ajoutés et en graisses saturées des produits alimentaires. Il me semble que nous sommes en pleine contradiction dans ce cas-ci, avec le principe adopté, concernant le sucre. Non seulement une campagne en fait la promotion, sous couvert d'un principe d'information, mais en plus, cette campagne est financée par Coca-Cola, géant producteur de sodas. Et celui-ci d'argumenter en ces termes: "l'objectif de cette campagne pertinente n'est pas de promouvoir le sucre. Il est question de montrer que le sucre, consommé avec modération, fait partie d'un équilibre alimentaire et ne doit pas être banni comme certains gourous le clament."

DO 2012201312837

Vraag nr. 1010 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Thérèse Snoy et d'Oppuers van 22 mei 2013 (Fr.) aan de vice-eersteminister en minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, belast met Beliris en de Federale Culturele Instellingen:

Reclamecampagne voor suiker.- (MV 17646)

De Vlaamse Beroepsvereniging van Voedingsdeskundigen en Diëtisten (VBVD) heeft een campagne opgezet om het gebruik van suiker te promoten. In een publieportage met als titel "Suiker kan deel uitmaken van een gezond eetpatroon" heet het dat suiker of sacharose een aangename smaak heeft en energie levert. In de advertentie staat wel dat "overdaad schaadt", en dat aangeraden wordt niet meer dan een bepaald percentage van de totale energie-inname te halen uit suikers die aan voedingsmiddelen en/of dranken worden toegevoegd.

Aanleiding voor een eerste polemiek is het feit dat de campagne klaarblijkelijk gefinancierd wordt door Coca-Cola, en de crux is natuurlijk dat het gebruik van suiker wordt gepromoot. Dat suiker (het overmatig gebruik ervan) schadelijk is voor de gezondheid, hoeft evenwel niet meer aangetoond te worden.

De Hoge Gezondheidsraad is niet te spreken over deze actie van de VBVD, en ook sommige diëtisten reageren in de pers: "Mensen gaan stimuleren om nog meer suiker te gaan innemen, dat is ronduit belachelijk", zo luidt het.

In de resolutie betreffende het federale voedings- en gezondheidsbeleid die op 18 juli 2012 aangenomen werd, verzoekt de Kamer de regering "met de voedingsindustrie, de grootwinkelbedrijven en de horecasector het overleg voort te zetten over het zoutgehalte, het gehalte aan toegevoegde suikers en het gehalte aan verzadigde en transvetten in de voedingsproducten". Mij dunkt dat deze campagne over suiker haaks staat op dat principe. Niet alleen wordt het gebruik van suiker aangemoedigd, onder het mom van een informatiecampagne, de publieportage wordt bovendien gefinancierd door frisdrankengigant Coca-Cola. Die argumenteert dat deze campagne relevant is, maar niet ten doel heeft suiker te promoten. Het is de bedoeling te tonen dat suiker, mits met mate gebruikt, deel uitmaakt van een evenwichtige voeding en niet zomaar uit ons eetpatroon geschrapt moet worden, zoals sommige voedingsgoeroes roepen.

1. Disposez-vous de moyens pour contrecarrer des initiatives qui vont à l'encontre de votre politique et qui sont à l'initiative d'associations a priori non commerciales et donc plus légitimes aux yeux de l'opinion?

2. Avez-vous réagi à cette campagne?

Réponse de la vice-première ministre et ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, chargée de Beliris et des Institutions culturelles fédérales du 30 août 2013, à la question n° 1010 de madame la députée Thérèse Snoy et d'Oppuers du 22 mai 2013 (Fr.):

Cette campagne n'est pas nouvelle. Déjà en septembre 2010, le CRIOC avait publiquement réagi à son équivalent dans la presse francophone ("Le sucre ne fait pas particulièrement grossir").

En effet, l'UPDLF (Union professionnelle des diététiciens de langue française) avait à l'instar de l'association flamande soutenu que le sucre trouve parfaitement sa place dans le cadre d'une alimentation sucrée et laissait sous-entendre qu'on ne devait pas s'en priver. Ce qui est particulièrement inacceptable dans un contexte où nos jeunes consomment trop de sucres simples avec tous les effets néfastes sur la santé comme le risque d'insulinodépendance ou un risque accru de caries dentaires. Après le scandale de 2010 en Belgique francophone, je ne pensais pas que ce genre de publi-reportage et ce genre de communication ambiguë et inutile referaient leur apparition en Belgique.

Je partage votre désapprobation et m'interroge tant sur la crédibilité de l'association en cause que sur le fait que Coca-Cola puisse soutenir cette campagne et s'en défendre. Je déplore ce genre de communication et j'ose espérer qu'à l'avenir, les associations de diététiciens tant francophones que néerlandophones ne s'associeront plus à ce type de publi-reportage et qu'aucune firme ne soutiendra ce marketing déguisé. Ceci complique encore la tâche pourtant déjà ardue de lutte contre les mauvaises habitudes alimentaires menées au niveau fédéral et au niveau des Communautés.

1. Beschikt u over instrumenten om initiatieven tegen te gaan die haaks staan op uw beleid, en a priori initiatieven die uitgaan van niet-commerciële verenigingen en dus sowieso geloofwaardiger zijn in de ogen van de publieke opinie?

2. Heeft u op die campagne gereageerd?

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, belast met Beliris en de Federale Culturele Instellingen van 30 augustus 2013, op de vraag nr. 1010 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Thérèse Snoy et d'Oppuers van 22 mei 2013 (Fr.):

Die campagne is niet nieuw. Het OIVO had immers al in september 2010 openlijk gereageerd op de gelijkaardige campagne in de Franstalige pers ("*Le sucre ne fait pas particulièrement grossir*").

De UPDLF (de beroepsvereniging van Franstalige diëtisten) had immers naar het voorbeeld van de Vlaamse vereniging gesteld dat suiker perfect zijn plaats heeft in een gesuikerde voeding, en laten verstaan dat men het zich niet moest ontzeggen. Dat is behoorlijk onaanvaardbaar in een context waarin onze jongeren te veel gewone suikers nuttigen, met alle nefaste gevolgen voor de gezondheid, zoals het risico op insulineafhankelijkheid of een verhoogd risico op tandcariës. Ik dacht niet dat na het schandaal van 2010 in Franstalig België dergelijke publireportages en dubbelzinnige en onnodige boodschappen weer gingen opduiken.

Ik deel uw afkeuring, en ik stel mij vragen, zowel bij de geloofwaardigheid van de bewuste vereniging als bij het feit dat Coca-Cola die campagne kan steunen en verdedigen. Ik betreur dergelijke berichtgeving, en ik durf te hopen dat zowel de Franstalige als Nederlandstalige diëtistenverenigingen zich niet meer met dergelijke publireportages zullen inlaten, en dat geen enkele firma die verholen marketing zal steunen. Het maakt de al moeilijke taak om, op federaal vlak als op dat van de Gemeenschappen, slechte voedingsgewoontes te bestrijden alleen maar ingewikkelder.

DO 2012201312904

Question n° 1024 de madame la députée Catherine Fonck du 24 mai 2013 (Fr.) à la vice-première ministre et ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, chargée de Beliris et des Institutions culturelles fédérales:

La livraison d'alcool et tabac à domicile. (QO 16977)

Un nouveau type de société vient d'être mis en place dans la région de Mons. Il s'agit de livrer à domicile de produits de tabac et boissons alcoolisées. Cette société livre dans un rayon de 15-20 kilomètres ces produits dans un laps de temps de dix minutes.

Je vois différents avantages, mais également inconvénients à cette nouvelle pratique. Les personnes ne devront plus prendre la route pour aller se réapprovisionner, mais ne consommeront-elles pas plus, vu la facilité d'accès à ces produits mauvais pour la santé? De plus, ces produits sont vendus nettement plus chers et le fait d'acheter "chez soi" permet de ne pas trop s'exposer aux regards extérieurs.

Par ailleurs, cette société n'est pas un night-shop, ni un commerce de jour. Elle se trouve avec un statut particulier.

1. Est-ce la première société de ce genre qui est créée en Belgique?
2. Quel est votre avis sur ce type de pratiques commerciales?
3. Quelle législation est applicable à ce "commerce"?
4. Une modification législative est-elle nécessaire et prévue par votre cabinet pour réglementer ces pratiques?

Réponse de la vice-première ministre et ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, chargée de Beliris et des Institutions culturelles fédérales du 30 août 2013, à la question n° 1024 de madame la députée Catherine Fonck du 24 mai 2013 (Fr.):

1. Cette société n'est pas la première à développer un service de ce type dans notre pays. Mes services me rapportent que d'autres sociétés basées sur le même concept existent déjà, notamment en Flandre.

DO 2012201312904

Vraag nr. 1024 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Catherine Fonck van 24 mei 2013 (Fr.) aan de vice-eersteminister en minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, belast met Beliris en de Federale Culturele Instellingen:

Thuislevering van alcohol en tabak.- (MV 16977)

In de regio Bergen werd er onlangs een nieuwsoortig bedrijf opgericht: een bedrijf dat tabaksproducten en alcoholische dranken aan huis levert, in minder dan tien minuten binnen een straal van 15-20 km.

Deze nieuwe service biedt volgens mij voordelen, maar heeft ook een aantal nadelen. Klanten hoeven niet meer een eind te rijden om een nieuwe voorraad in te slaan, maar zullen de mensen niet méér consumeren, als die producten, die schadelijk zijn voor de gezondheid, zo vlot aan huis bezorgd worden? Bovendien liggen de prijzen fors hoger, en als men de deur niet uit hoeft om dergelijke producten te kopen, onttrekt men zich ook gemakkelijker aan sociale controle.

Het bedrijf in kwestie is geen nachtwinkel, noch een gewone winkel die overdag open is. Het heeft een specifieke status.

1. Is dit het eerste bedrijf in zijn soort dat in België werd opgericht?
2. Wat vindt u van dergelijke handelspraktijken?
3. Onder welke wetgeving valt deze vorm van handel?
4. Is er een wetswijziging nodig om dergelijke praktijken te reglementeren, en bereidt uw kabinet zo een wijziging voor?

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, belast met Beliris en de Federale Culturele Instellingen van 30 augustus 2013, op de vraag nr. 1024 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Catherine Fonck van 24 mei 2013 (Fr.):

1. Dit bedrijf is niet het eerste dat een dergelijke dienstverlening aanbiedt in ons land. Mijn diensten melden mij dat er met name in Vlaanderen reeds andere bedrijven bestaan die gebaseerd zijn op hetzelfde concept.

2. La vente d'alcool n'est pas interdite. Ce type de commercialisation, au même titre que d'autres, est autorisée. Comme vous le précisez, cette manière de consommer présente des avantages et des inconvénients. Mes services resteront attentifs au développement de ce genre de pratiques et aux éventuels problèmes que cela pourrait entraîner. Cependant, cela reste pour le moment un phénomène marginal.

3. En termes de législation relative à la Santé publique, cette société doit bien entendu respecter l'interdiction de ventes d'alcool aux mineurs et donc contrôler l'âge des acheteurs au moment de la livraison. Pour ce qui concerne les législations relatives à la compétence d'autres départements, je n'ai pas connaissance d'une législation spécifique auquel ce commerce devrait répondre. Je vous invite cependant à vérifier auprès de mes collègues compétents en la matière.

4. Comme précisé, cette pratique reste pour le moment un phénomène marginal qui ne semble pas provoquer de problème spécifique. Il n'y a donc pas lieu de légiférer spécifiquement sur la question. Je souhaite cependant de manière plus globale lutter contre la consommation abusive d'alcool. C'est la raison pour laquelle mes services préparent actuellement un nouveau plan alcool dans le cadre de la cellule générale drogue, en collaboration avec l'ensemble des autorités compétentes en la matière. Ce travail devrait aboutir à l'approbation d'un plan d'action 2014-2018 par la conférence interministérielle drogues.

DO 2012201313113

Question n° 1048 de monsieur le député Franco Seminara du 11 juin 2013 (Fr.) à la vice-première ministre et ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, chargée de Beliris et des Institutions culturelles fédérales:

Le point de contact patient national (QO 17964).

En mars 2011, l'Union européenne avait adopté la directive 2011/24/UE du Parlement européen et du Conseil du 9 mars 2011 relative à l'application des droits des patients en matière de soins de santé transfrontaliers, afin d'en clarifier les règles et le remboursement.

2. De verkoop van alcohol is niet verboden. In dit opzicht is deze vorm van verkoop, net zoals andere, toegelaten. Zoals u vermeldt heeft deze manier van consumeren voordelen en nadelen. Mijn diensten zullen verder aandacht blijven besteden aan de evolutie van dit soort praktijken en aan de eventuele problemen die dit zou kunnen meebrengen. Momenteel is dit echter een randverschijnsel.

3. Wat betreft de wetgeving inzake de volksgezondheid, moet dit bedrijf zich uiteraard houden aan het verbod op de verkoop van alcohol aan minderjarigen en moet het dus de leeftijd van de kopers controleren op het moment van de levering. Wat betreft de wetgeving die behoort tot de bevoegdheid van andere departementen, heb ik geen weet van een specifieke wetgeving waaraan deze vorm van handel zou moeten voldoen. Ik verzoek u echter om hiervoor navraag te doen bij mijn ter zake bevoegde collega's.

4. Zoals vermeld blijft deze praktijk momenteel een randverschijnsel dat geen specifieke problemen lijkt te veroorzaken. Er is dus geen reden om specifieke wetten en regels op te stellen hiervoor. Toch wil ik op een meer globale manier de strijd aanbinden tegen overmatig alcoholgebruik. Dit is de reden waarom mijn diensten momenteel een nieuw alcoholplan voorbereiden binnen de algemene cel drugs, in samenwerking met alle ter zake bevoegde overheidsinstanties. Deze werkzaamheden zouden voor eind 2013 moeten leiden tot de goedkeuring van een actieplan 2014-2018 door de interministeriële conferentie drugs.

DO 2012201313113

Vraag nr. 1048 van de heer volksvertegenwoordiger Franco Seminara van 11 juni 2013 (Fr.) aan de vice-eersteminister en minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, belast met Beliris en de Federale Culturele Instellingen:

Nationaal contactpunt voor grensoverschrijdende gezondheidszorg.- (MV 17964).

In maart 2011 werd de Europese richtlijn 2011/24/EU van het Europees Parlement en de Raad van 9 maart 2011 betreffende de toepassing van de rechten van patiënten bij grensoverschrijdende gezondheidszorg goedgekeurd, met het oog op duidelijkere voorschriften en regels voor de terugbetaling.

Via les considérants 48 et 49 et l'article 6 de ce texte, il est demandé aux Etats membres de mettre en place des points de contacts nationaux où sera disponible l'information portant sur tous les aspects essentiels de soins de santé transfrontaliers.

Cette directive doit être transposée pour le 25 octobre 2013.

La Commission européenne a par ailleurs commandé une étude sur ces points de contact nationaux dont les premiers résultats étaient attendus pour le mois de mai 2012.

1. Avez-vous pu prendre connaissance de cette étude?
2. Qu'en est-il de la mise en place du point de contact national en Belgique?
3. De premiers essais d'opérationnalisation ont-ils été lancés?

Réponse de la vice-première ministre et ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, chargée de Beliris et des Institutions culturelles fédérales du 30 août 2013, à la question n° 1048 de monsieur le député Franco Seminara du 11 juin 2013 (Fr.):

La Commission européenne a transmis l'étude en question au Service public fédéral (SPF) Santé Publique et à l'Institut national d'assurance maladie-invalidité (INAMI) le 8 janvier 2013.

L'étude porte sur la mise en place des sites internet dans les différents états membres, et propose un état de lieux de l'information disponible sur internet dans chaque Etat Membre en 2012 par rapport aux exigences de la directive. Elle propose aussi une architecture de l'information et des fonctionnalités, dont la Belgique va s'inspirer pour créer son site web. L'étude propose enfin les financements nécessaires à la création et à la maintenance dans chaque état membre d'un tel site internet.

En ce qui concerne la mise en place du point de contact national en Belgique, elle a lieu grâce à une bonne collaboration entre l'Etat fédéral et les entités fédérées. Afin d'offrir aux ressortissants de l'Union européenne les informations nécessaires, chaque entité compétente en Belgique en matière de santé doit en effet idéalement contribuer au projet. Les discussions se tiennent de manière particulièrement constructive, dans le cadre de la Conférence interministérielle Santé publique.

In de consideransen 48 en 49 en in artikel 6 van de richtlijn wordt gesteld dat de lidstaten nationale contactpunten moeten oprichten voor voorlichting over alle wezenlijke aspecten van grensoverschrijdende gezondheidszorg.

De richtlijn moet uiterlijk op 25 oktober 2013 in nationaal recht worden omgezet.

De Europese Commissie heeft opdracht gegeven voor een studie over de nationale contactpunten; de eerste resultaten van dat studiewerk werden voor mei 2012 verwacht.

1. Heeft u kunnen kennisnemen van die studie?
2. Hoe staat het met de oprichting van het nationale contactpunt in België?
3. Werden de eerste tests met het oog op het operationeel krijgen van die centra al opgezet?

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, belast met Beliris en de Federale Culturele Instellingen van 30 augustus 2013, op de vraag nr. 1048 van de heer volksvertegenwoordiger Franco Seminara van 11 juni 2013 (Fr.):

De Europese Commissie heeft de bewuste studie op 8 januari 2013 aan de Federale Overheidsdienst Volksgezondheid en aan het Rijksinstituut voor de ziekte- en invaliditeitsverzekering bezorgd.

De studie behandelt de oprichting van websites in de verschillende lidstaten en stelt voor om, in het licht van de eisen van de richtlijn, een stand van zaken op te maken van de informatie die in 2012 op het internet in elke lidstaat beschikbaar was. Zij stelt tevens een informatiearchitectuur en functionaliteiten voor die België zullen inspireren om haar website op te zetten. De studie onderzoekt ten slotte de nodige financieringen om in elke lidstaat een dergelijke website te creëren en te onderhouden.

Het invoeren in België van een nationaal contactpunt verloopt dankzij een goede samenwerking tussen de federale overheid en die van de gemeenschappen en gewesten. Om alle ingezetenen van de Europese Unie de nodige inlichtingen te verstrekken moet elke voor volksgezondheid bevoegde entiteit in België inderdaad idealiter aan dit project bijdragen. De discussies verlopen bijzonder constructief, in het kader van de Interministeriële Conferentie Volksgezondheid.

Concrètement, un site web informatif reprendra les différentes thématiques demandées aux articles 5 et 6 de la directive. Pour chacune, le site internet fournira une explication introductive et un lien redirigeant le lecteur vers les administrations compétentes pour obtenir le détail de l'information. Le site web est en phase de rédaction et de traduction.

Par ailleurs, un 'contact center' sera créé qui répondra aux questions reçues par email, par téléphone et par formulaire électronique (disponible sur le site). La première ligne sera assumée par des professionnels de call center et la seconde ligne sera assumée par les experts des différentes administrations communautaires, régionales, fédérales impliquées.

La mise en place du call center va débiter dans les prochaines semaines.

Les différentes modalités liées aux financements du call center et à la collaboration entre les différents niveaux de pouvoirs sont regroupées dans un protocole d'accord qui est à été signé lors de la conférence interministérielle de juin.

Vous l'aurez compris, la directive européenne offre à tous les acteurs institutionnels de la Santé publique une belle opportunité de faire état de notre système de soins, dans toutes ses dimensions.

DO 2012201313122

Question n° 1055 de monsieur le député Renaat Landuyt du 11 juin 2013 (N.) à la vice-première ministre et ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, chargée de Beliris et des Institutions culturelles fédérales:

Agrément de lits supplémentaires pour le traitement de délinquants sexuels (QO 18016).

À l'occasion des travaux de la commission spéciale relative au traitement d'abus sexuels, les parlementaires ont constaté que d'importantes ressources en termes de recherche, de diagnostic et de traitement des délinquants sexuels restaient sous-utilisées dans notre pays.

Actuellement, pour accueillir les auteurs de délits sexuels, la Flandre ne compte par exemple que 24 lits agréés dans les hôpitaux répartis en nombre égal dans les 3 établissements suivants : PZ St-Lucia à Saint-Nicolas, PC St-Amandus à Beernem et PZ Aster à Ziekeren. Ce nombre est bien entendu totalement insuffisant, mais des acteurs de terrain nous rapportent malheureusement une dégradation de la situation.

Concreet zal een informatieve website de verschillende thema's behandelen die de artikelen 5 en 6 van de richtlijn vragen. De website zal voor elk thema een inleidende toelichting geven en de lezer voor de meer omstandige uitleg via een link naar de bevoegde besturen doorverwijzen. De website wordt momenteel opge maakt en vertaald.

Daarnaast zal er een contactcenter worden opgericht om de per e-mail, telefoon en elektronisch formulier (beschikbaar op de website) ontvangen vragen te beantwoorden. Professionele callcentermedewerkers zullen de eerste lijn voor hun rekening nemen, en de deskundigen van de verschillende betrokken besturen van de federale, gemeenschaps- en gewestelijke overheden zullen zich over de tweede lijn ontfemen.

Men zal in de volgende weken starten met het opzetten van het callcenter.

De verschillende nadere regels met betrekking tot de financiering van het callcenter en de samenwerking tussen de verschillende beleidsniveaus zijn in een protocolakkoord gegoten. Dat akkoord werd op de interministeriële conferentie van juni ondertekend.

U zult begrepen hebben dat de Europese richtlijn alle institutionele actoren van de Volksgezondheid een mooie gelegenheid biedt om ons zorgsysteem in al zijn dimensies te laten kennen.

DO 2012201313122

Vraag nr. 1055 van de heer volksvertegenwoordiger Renaat Landuyt van 11 juni 2013 (N.) aan de vice-eersteminister en minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, belast met Beliris en de Federale Culturele Instellingen:

De nood aan erkenning van extra behandelbedden voor seksuele delinquenten (MV 18016).

Met de bijzondere commissie Seksueel Misbruik heeft het parlement vastgesteld dat in België vele mogelijkheden op het vlak van onderzoek, diagnose en behandeling van seksuele delinquenten worden onderbenut.

Zo zijn voor heel Vlaanderen op dit ogenblik slechts vierentwintig erkende bedden voorzien voor seksuele plegers, telkens acht in het PZ St-Lucia in Sint-Niklaas, in het PC St-Amandus in Beernem en in het PZ Aster in Ziekeren. Dit is uiteraard volstrekt onvoldoende, maar helaas bereiken ons signalen vanop het terrein dat de situatie er zelfs nog op verslechtert.

Dès 1998 par exemple, le centre psychiatrique St-Amandus de Beernem a pris l'initiative d'investir dans la création d'une unité de soins psychothérapeutiques intensifs pour 13 délinquants sexuels présentant un risque moyen. En 2009, dix ans après le démarrage du projet, 8 lits ont été agréés. Le plan fédéral pluriannuel des ministres de la Santé publique et de la Justice qui annonçait ces agréments, prévoyait en outre une deuxième et troisième phases (2010 et 2011) avec à chaque fois l'agrément de 8 nouveaux lits.

Ces projets ont toutefois été ajournés et leur réalisation serait désormais compromise. Les conséquences de ce choix sont évidemment graves. En effet, au terme de leur détention, les délinquants sexuels risquent d'être libérés sans bénéficier du moindre traitement, accompagnement ni contrôle. Pour le centre psychiatrique de Beernem, les suites sont en outre très concrètes : fort des promesses obtenues dans le cadre du plan fédéral pluriannuel, il avait en effet entrepris des travaux de rénovation pour augmenter le nombre de lits de traitement réservés aux auteurs de délits sexuels et du personnel supplémentaire avait également été recruté. Désormais, avec la moitié des subventions prévues (via l'agrément de lits) et un effectif réduit, l'hôpital devra concrètement accueillir 16 délinquants sexuels, avec les conséquences que l'on imagine sur la qualité de l'encadrement.

De plus, à la suite de la révision du plan fédéral, le PZ St-Lucia de Saint-Nicolas perdrait ses 8 lits pour délinquants sexuels moyennement dangereux.

1. Est-il exact que l'agrément de lits de traitement supplémentaires annoncé dans le plan fédéral pluriannuel de 2009 a été reporté et serait même désormais compromis, et ce, malgré la grande pénurie de places d'accueil résidentiel pour le traitement des auteurs de délits sexuels?

2. Dans l'affirmative, quelles sont les raisons de cette décision?

3. a) Quelles initiatives comptez-vous prendre pour procéder encore à l'agrément de lits de traitement supplémentaires?

b) À quelle échéance pouvons-nous espérer une telle initiative et quel serait le nombre de lits agréés?

In het PC St-Amandus te Beernem bijvoorbeeld is het ziekenhuis reeds in 1998 gestart met een investering op eigen initiatief voor een intensief psychotherapeutisch aanbod voor dertien mid risk delinquenten. Pas tien jaar na de opstart, in 2009, kreeg men een erkenning voor acht bedden. Het federaal meerjarenplan van de ministers van Volksgezondheid en van Justitie, waar deze erkenning deel van uitmaakte, voorzag bovendien in een tweede (2010) en derde (2011) fase met telkens een erkenning van acht bijkomende bedden.

Deze plannen werden echter uitgesteld en zouden nu zelfs helemaal in het gedrang komen. Dit heeft natuurlijk ernstige gevolgen. Het risico wordt op die manier immers groot dat seksuele delinquenten op het einde van hun straf vrij komen zonder enige vorm van behandeling, begeleiding en controle. Voor het PC Amandus heeft dit bovendien ook heel concrete gevolgen: door de beloftes in het federaal meerjarenplan, was men immers gestart met verbouwingswerken om het aantal behandelbedden voor seksuele plegers te kunnen opdrijven en was er ook voorzien in extra personeel. Het gevolg is nu dus heel concreet dat men zestien delinquenten zal moeten opvangen met slechts een subsidie voor de helft daarvan (via de erkenning van bedden) en met een vermindering van het personeel, met alle gevolgen van dien voor de kwaliteit van de begeleiding.

Door de bijsturing van het federaal plan zou bovendien het PZ St-Lucia in St-Niklaas acht haar bedden voor gemiddeld begaafde seksuele plegers zien wegvallen.

1. Klopt het dat de erkenning van bijkomende behandelbedden, zoals aangekondigd in het federale meerjarenplan uit 2009, werd uitgesteld en nu zelfs helemaal in het gedrang zou komen ondanks het grote gebrek aan residentiële behandelplaatsen voor seksuele plegers?

2. Indien ja, wat is hiervoor de motivatie?

3. a) Welke initiatieven overweegt u te ondernemen om alsnog over te gaan tot de erkenning van bijkomende behandelbedden?

b) Binnen welke termijn mogen we die initiatieven verwachten en over hoeveel bedden zou dit kunnen gaan?

Réponse de la vice-première ministre et ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, chargée de Beliris et des Institutions culturelles fédérales du 30 août 2013, à la question n° 1055 de monsieur le député Renaat Landuyt du 11 juin 2013 (N.):

Il y a quelques années, le gouvernement a développé un plan concernant les soins aux internés. L'objectif de ce plan était de sortir progressivement les internés des prisons et de les intégrer dans des institutions et des services de soins de santé en vue de leur offrir les soins nécessaires et de les préparer à une intégration sociale. Le plan concerne l'ensemble des internés, quel que soit leur trouble psychiatrique.

Une première phase de ce plan a permis la création de 601 lits et places pour les internés 'medium risk', dont 225 en milieu hospitalier, 243 dans les maisons de soins psychiatriques et 133 dans les habitations protégées. 75 lits et places ont été réservés pour les délinquants sexuels (au PZ St-Lucia à Sint-Niklaas, PC St-Amandus à Beernem, PZ Aster à Ziekeren et au CRP Les Marronniers à Tournai), 15 dans des maisons de soins psychiatriques et 28 en habitations protégées.

Je rappelle cependant qu'il ne s'agit pas d'un nouveau type d'agrément mais de moyens financiers complémentaires attribués annuellement, en plus de l'encadrement existant, aux différents contractants dans leur budget des moyens financiers pour effectuer une mission spécifique dans le cadre du trajet de soins pour délinquants sexuels (internés ou détenus).

La Conférence interministérielle du 18 juin 2012 a convenu d'exécuter une nouvelle phase du plan. L'objectif final est d'organiser un réseau et un circuit de soins par Cour d'Appel en vue d'avoir des soins bien structurés et organisés pour l'ensemble des internés.

Une enveloppe de 5 millions d'euros est disponible pour exécuter cette phase.

Après consultation du secteur concerné, 3 étapes sont prévues :

1. la coordination du réseau de soins internement sur le ressort de chaque Cour d'Appel grâce à l'engagement depuis le 1er janvier 2013 de coordinateurs du réseau de soins internement ;

2. la mise en place d'équipes mobiles pour offrir des soins aux internés, là où ils se trouvent (été 2013) ;

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, belast met Beliris en de Federale Culturele Instellingen van 30 augustus 2013, op de vraag nr. 1055 van de heer volksvertegenwoordiger Renaat Landuyt van 11 juni 2013 (N.):

Enkele jaren geleden heeft de regering een plan ontwikkeld inzake de zorg aan geïnterneerden. Dat plan had de bedoeling om geïnterneerden geleidelijk aan uit de gevangnissen weg te halen en ze in gezondheidszorginstellingen en -diensten te plaatsen ten einde ze de nodige zorg te bieden en ze op hun sociale integratie voor te bereiden. Dit plan betreft alle geïnterneerden, ongeacht hun psychiatrische stoornis.

In een eerste fase van dat plan konden voor medium risk geïnterneerden 601 bedden en plaatsen worden gecreëerd, waarvan 225 in ziekenhuisverband, 243 in psychiatrische verzorgingstehuizen (PVT's) en 133 in initiatieven beschut wonen (IBW). Hiervan zijn er 75 bedden en plaatsen voorbehouden voor seksuele delinquenten, waarvan 32 in ziekenhuizen (in PZ St-Lucia te Sint-Niklaas, PC St-Amandus te Beernem, PZ Aster te Ziekeren en in CRP Les Marronniers te Doornik), 15 in PVT's en 28 in IBW.

Ik moet er wel op wijzen dat het niet om een nieuwe erkenning gaat maar om bijkomende financiële middelen bovenop het bestaande personeelsbestand, die jaarlijks aan de contractant in zijn budget van financiële middelen worden toegekend om een specifieke opdracht uit te voeren in het kader van het zorgtraject voor (geïnterneerde of gevangen) seksuele delinquenten.

De Interministeriële Conferentie van 18 juni 2012 besliste om een nieuwe fase van het plan uit te voeren. Het is uiteindelijk de bedoeling om per Hof van Beroep een netwerk en zorgcircuit te organiseren om voor alle geïnterneerden een goed gestructureerde en georganiseerde zorg te hebben.

Voor die fase is een enveloppe van 5 miljoen euro beschikbaar.

Na consultatie van de betrokken sector worden 3 etappes gepland:

1. de coördinatie van het zorgnetwerk internering op het ambtsgebied van elk Hof van Beroep dankzij de aanwerving sinds 1 januari 2013 van coördinatoren van het zorgnetwerk internering;

2. de oprichting van een mobiele teams om geïnterneerden zorg aan te bieden, daar waar ze verblijven (zomer 2013);

3. le développement du réseau de soins, et éventuellement le financement de nouvelles places, dans le cadre du budget disponible, sur base de l'analyse des besoins en soins des internés réalisée par le coordinateur du réseau (début 2014).

Pour cette étape, des arbitrages devront sûrement avoir lieu. Le réseau avec son circuit de soins doit être conçu de telle manière que les internés puissent effectivement passer de la prison au circuit de soins, avec un chemin vers leur resocialisation.

Le réseau de soins 'internement' dont nous poursuivons la construction ne se limite donc pas aux seules places hospitalières de traitement pour délinquants sexuels.

Il convient de voir comment l'ensemble des institutions de soins (résidentielles, ambulatoires, de défense sociale ou médico-légales) peuvent offrir accompagnement, soins et réintégration à l'ensemble des internés. C'est la raison pour laquelle j'ai mis en place une coordination nationale, sur le plan des soins des internés, au Service public fédéral Santé publique.

DO 2012201313460

Question n° 1089 de monsieur le député Bruno Valkeniers du 04 juillet 2013 (N.) à la vice-première ministre et ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, chargée de Beliris et des Institutions culturelles fédérales:

Octroi du congé parental au personnel des ambassades étrangères en Belgique et du SHAPE (QO 17666).

Dans son rapport annuel 2012, le Médiateur fédéral recommande au Parlement de prendre une initiative législative permettant d'accorder également le congé parental au personnel des ambassades étrangères en Belgique et du SHAPE. Une telle initiative permettrait par ailleurs de tenir compte de la Directive européenne 2010/18/UE du Conseil du 8 mars 2010 portant application de l'accord-cadre révisé conclu par BUSINESSSEUROPE, l'UEAPME, le CEEP et la CES et abrogeant la directive 96/34/CE.

1. Etes-vous au courant de ce problème?
2. Avez-vous pris dans l'intervalle des initiatives visant à tenir compte de cette recommandation?

3. de ontwikkeling van het zorgnetwerk, en eventueel de financiering van nieuwe plaatsen, binnen het beschikbare budget, op basis van de door de netwerkcoördinator uitgevoerde zorgbehoefteanalyse van de geïnterneerden (begin 2014).

Voor die etappe zullen er zeker keuzes moeten worden gemaakt. Het netwerk met zijn zorgcircuits moet zo zijn opgevat dat de geïnterneerden effectief vanuit de gevangenis naar het zorgcircuit kunnen doorstromen, met een weg naar resocialisatie.

Het zorgnetwerk 'internering' dat we blijven uitbouwen beperkt zich dus niet tot enkel de in ziekenhuizen beschikbare plaatsen voor de behandeling van seksuele delinquenten.

We moeten bekijken hoe het geheel van zorginstellingen (residentiële, ambulante en instellingen ter bescherming van de maatschappij) zowel begeleiding, zorg en herintegratie kunnen aanbieden aan alle geïnterneerden. Daarom heb ik bij de federale overheidsveldienst Volksgezondheid een nationale coördinatie op het vlak van de zorg voor geïnterneerden opgezet.

DO 2012201313460

Vraag nr. 1089 van de heer volksvertegenwoordiger Bruno Valkeniers van 04 juli 2013 (N.) aan de vice-eersteminister en minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, belast met Beliris en de Federale Culturele Instellingen:

Toekenning van ouderschapsverlof aan personeel dat tewerkgesteld is op een buitenlandse ambassade in België of bij SHAPE (MV 17666).

In het Jaarverslag 2012 van de Federale Ombudsman wordt aan het Parlement aanbevolen om een wetgevend initiatief te nemen waardoor ouderschapsverlof ook kan worden toegekend aan personeel dat is tewerkgesteld op een buitenlandse ambassade in België of tewerkgesteld is bij SHAPE. Hierdoor zou overigens tegemoet gekomen worden aan de Europese Richtlijn 2010/18/EU van de Raad van 8 maart 2010 tot uitvoering van de door BUSINESSSEUROPE, UEAPME, het CEEP en het EVV gesloten herziene raamovereenkomst en tot intrekking van Richtlijn 96/34/EG.

1. Bent u op de hoogte van deze problematiek?
2. Heeft u ondertussen reeds initiatieven genomen om aan deze aanbeveling tegemoet te komen?

Réponse de la vice-première ministre et ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, chargée de Beliris et des Institutions culturelles fédérales du 30 août 2013, à la question n° 1089 de monsieur le député Bruno Valkeniers du 04 juillet 2013 (N.):

Votre question ne relève pas de mes compétences mais de celles de mon collègue D. Reynders, vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères (question n° 612 du 19 septembre 2013).

DO 2012201313644

Question n° 1104 de madame la députée Nathalie Muylle du 09 juillet 2013 (N.) à la vice-première ministre et ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, chargée de Beliris et des Institutions culturelles fédérales:

Difficultés persistantes des services ambulanciers (QO 18852).

Nous vous avons déjà interrogée à plusieurs reprises à propos des difficultés persistantes des services ambulanciers: la pénurie de personnel et le manque de volontaires, l'indemnisation insuffisante des trajets, les trajets inutiles, ..., ainsi que les répercussions de cette situation sur la qualité des soins urgents, comme les délais d'intervention plus longs, la cessation d'activités de certains services ambulanciers déficitaires, la restitution de licences "112", etc.

En juin 2012, vous espériez obtenir suffisamment de moyens lors du conclave budgétaire, mais au lieu des 20 millions d'euros espérés, vous n'avez finalement obtenu que 5 millions!

1. Pouvez-vous dresser un état de la situation en ce qui concerne le statut de volontaire, l'indemnité (x10) pour les trajets inutiles et l'instauration d'un système de tiers payant que vous souhaitez subventionner à hauteur de 20 millions d'euros?

2. L'aide médicale urgente implique une procédure spécifique.

a) Pourquoi les moyens nécessaires ne sont-ils pas dégagés à cet effet?

b) Ce dossier sera-t-il inscrit parmi les priorités lors du prochain ajustement budgétaire?

3. a) Combien de services ambulanciers (services 100) ont-ils cessé leurs activités au cours des dernières années (depuis 2010)?

b) Combien de personnes sont-elles encore titulaires d'un badge "100" (service ambulancier agréé)?

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, belast met Beliris en de Federale Culturele Instellingen van 30 augustus 2013, op de vraag nr. 1089 van de heer volksvertegenwoordiger Bruno Valkeniers van 04 juli 2013 (N.):

Deze vraag behoort niet tot mijn bevoegdheden, maar tot die van mijn collega, D. Reynders, vice-eerste minister en minister van Buitenlandse Zaken (vraag nr. 612 van 19 september 2013).

DO 2012201313644

Vraag nr. 1104 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Nathalie Muylle van 09 juli 2013 (N.) aan de vice-eersteminister en minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, belast met Beliris en de Federale Culturele Instellingen:

Aanhoudende problemen bij ambulancediensten (MV 18852).

We hebben u reeds meermaals vragen gesteld over de aanhoudende problemen bij de ambulancediensten: het personeelstekort, en het tekort aan vrijwilligers, te lage vergoeding voor ritten, de nutteloze ritten, enzovoort, en de gevolgen hiervan op de kwaliteit van de dringende zorg, zoals langere aanrijtijden, stopzetting van ambulancediensten wegens verlieslatend, licenties "112" die worden terug gegeven, enzovoort.

In juni 2012 hoopte u op het begrotingsconclaaf voldoende middelen te kunnen bekomen. Er kwam echter geen 20 maar 5 miljoen euro!

1. Kan u een stand van zaken geven met betrekking tot het vrijwilligersstatuut, de vergoeding (x10) voor nutteloze ritten en het invoeren van het derde betalerssysteem dat zou bekostigd worden met de verhoopte 20 miljoen euro?

2. Dringende medische hulp vraagt een specifieke werkwijze.

a) Waarom worden hiervoor niet de nodige middelen vrijgemaakt?

b) Wordt dit dossier bij de volgende begrotingsaanpassing als prioritair naar voor geschoven?

3. a) Hoeveel ambulances (dienst 100) zijn de laatste jaren (sinds 2010) gestopt?

b) Hoeveel mensen zijn er nog met een erkende "100" badge?

Réponse de la vice-première ministre et ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, chargée de Beliris et des Institutions culturelles fédérales du 30 août 2013, à la question n° 1104 de madame la députée Nathalie Muylle du 09 juillet 2013 (N.):

Comme vous le savez, je suis bien consciente des difficultés rencontrées par le secteur du transport en ambulance dans le cadre de l'aide médicale urgente et mets tout en oeuvre pour améliorer la situation financière de ces services.

Deux mesures importantes ont été prises en 2012 à mon initiative :

1. l'autorisation du tiers payant pour le paiement de l'intervention de l'assurance dans les frais de transport en ambulance dans le cadre de l'aide médicale urgente;

2. l'obtention d'un subside de 5.000.000 euros pour refinancer le secteur du transport médical urgent.

J'ai introduit, en préparation du conclave budgétaire 2013, une demande visant à augmenter le montant de 5 millions à hauteur de 15.000.000 d'euros, de manière à mieux financer les services, à améliorer le remboursement des courses sans transport et à rembourser aux services les électrodes utilisée lorsqu'il n'y a pas de transport.

Les difficultés budgétaires rencontrées par le pays ont fait que cette demande n'a pas été acceptée par le gouvernement actuel, avec, comme conséquence, l'impossibilité de poursuivre l'amélioration du financement des services d'ambulance collaborant à l'aide médicale urgente.

Enfin, s'il est vrai que certains services ferment, d'autres prennent le relais et globalement, je peux vous préciser que le nombre global de services d'ambulances 100 a augmenté ces dernières années pour passer de 253 lieux de permanence en 2010 à 268 lieux de permanence en 2013.

DO 2012201313648

Question n° 1106 de madame la députée Nathalie Muylle du 09 juillet 2013 (N.) à la vice-première ministre et ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, chargée de Beliris et des Institutions culturelles fédérales:

La facture d'hôpital. (QO 18882)

En vue d'une meilleure information du patient et d'une plus grande transparence de la facture d'hôpital, il importe que le patient se voie effectivement présenter cette dernière.

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, belast met Beliris en de Federale Culturele Instellingen van 30 augustus 2013, op de vraag nr. 1104 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Nathalie Muylle van 09 juli 2013 (N.):

U weet dat ik mij terdege bewust ben van de moeilijkheden van de ziekenwagenvervoersector in verband met de dringende medische hulpverlening, en ik stel alles in het werk om de financiële toestand van die diensten te verbeteren.

In 2012 werden op mijn initiatief twee belangrijke maatregelen genomen:

1. men mag de derdebetalersregeling toepassen om de verzekeringstegemoetkoming in de kosten van het ambulancevervoer in het kader van de dringende geneeskundige hulpverlening te betalen;

2. de verkregen toelage van 5.000.000 euro om de sector van het dringend medisch vervoer te subsidiëren.

Ter voorbereiding van het begrotingsconclaf 2013 heb ik een verzoek ingediend om die 5 miljoen tot 15 miljoen euro op te trekken, om zo de diensten beter te financieren, de terugbetaling van de ritten zonder vervoer te verbeteren en om de diensten het elektrodengebruik zonder vervoer terug te betalen.

De begrotingsmoeilijkheden waarmee het land kampt hebben ervoor gezorgd dat deze regering dat verzoek niet heeft ingewilligd, met als gevolg dat de financiering van de ambulancediensten die met de dringende geneeskundige hulp samenwerken niet verder kon worden verbeterd.

Het mag tot slot wel zo zijn dat sommige diensten sluiten, maar andere nemen het werk over, en ik kan u zeggen dat het globale aantal 100-ambulancediensten de laatste jaren is toegenomen, van 253 wachtdiensten in 2010 naar 268 in 2013.

DO 2012201313648

Vraag nr. 1106 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Nathalie Muylle van 09 juli 2013 (N.) aan de vice-eersteminister en minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, belast met Beliris en de Federale Culturele Instellingen:

De ziekenhuisfactuur (MV 18882).

Met het oog op een betere informatiedoorstroming van de patiënt en een grotere transparantie wat betreft de ziekenhuisfactuur, is het belangrijk dat de patiënt effectief de ziekenhuisfactuur te zien krijgt.

Il nous revient que ce n'est toujours pas le cas. Certaines assurances-hospitalisation recourent en effet au système du tiers payant, dans le cadre duquel l'hôpital envoie directement (souvent par la voie électronique) la facture à l'organisme assureur, qui paie les frais. Dans ce cas, le patient ne voit jamais la facture ou "l'extrait destiné au patient", comme prévu par l'arrêté royal du 1963. L'article 1^{er} de l'arrêté royal du 19 mai 1995 constitue la base du système. Toutefois, dans la circulaire 2000/6 de l'INAMI adressée aux établissements de soins, nous pouvons lire que l'extrait précité doit être remis aux intéressés.

1. Est-il exact que, dans le cadre du tiers payant, de nombreux hôpitaux transmettent la facture uniquement à l'organisme assureur?

2. a) Quels facteurs interviennent-ils à cet égard?

b) Le manque de temps? Le surcroît de travail administratif? Le coût de la rédaction et de l'expédition d'un courrier?

3. Une modification de l'arrêté royal du 19 mai 1995 et/ou de la circulaire précitée, qui préciserait clairement que la facture doit toujours être transmise au patient, s'indiquet-elle?

4. Avez-vous une idée du nombre d'hôpitaux transmettant systématiquement au patient l'extrait qui lui est destiné et ce, même dans le cadre du système du tiers payant?

Réponse de la vice-première ministre et ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, chargée de Beliris et des Institutions culturelles fédérales du 30 août 2013, à la question n° 1106 de madame la députée Nathalie Muylle du 09 juillet 2013 (N.):

Depuis de nombreuses années, les différentes assurances hospitalisation paient des interventions personnelles et des suppléments à l'hôpital.

Nous savons que des montants (ticket modérateur et / ou suppléments) qui sont pris directement en charge par des tiers (Centre public d'aide sociale (CPAS) ou assurance hospitalisation) n'ont pas été repris sur la facture par une série d'hôpitaux, et cela jusqu'au 1^{er} juillet 2007. Jusqu'à ce moment-là, les instructions pour la facturation électronique ne tenaient, en effet, pas compte de cette situation.

We vernemen dat dit niet steeds het geval is. Sommige hospitalisatieverzekeringen werken immers met het systeem derde betalende, waardoor het ziekenhuis de factuur rechtstreeks (vaak elektronisch) opstuurt naar de verzekeraar, die de kosten betaalt. In die gevallen krijgt de patiënt de factuur of het "uittreksel bestemd voor de patiënt", zoals vastgelegd in het koninklijk besluit van 1963, niet te zien. Artikel 1 van het koninklijk besluit van 19 mei 1995 vormt de basis. In de omzendbrief 2000/6 van het RIZIV aan de verpleeginrichtingen lezen we echter dat het uittreksel aan de rechthebbende moet worden overhandigd.

1. Klopt het dat vele ziekenhuizen, in het kader van derde betaler, enkel de factuur bezorgen aan de verzekeringsinstelling?

2. a) Welke factoren spelen hierin een rol?

b) Tijdsgebrek, bijkomende administratie en kost voor het opmaken en verzenden van een brief?

3. Is het aangewezen om het koninklijk besluit van 19 mei 1995 en /of de omzendbrief te wijzigen, zodat het duidelijk is dat factuur ook steeds aan de rechthebbende bezorgd wordt?

4. Heeft u zicht op het aantal ziekenhuizen dat steeds het uittreksel bestemd voor de patiënt aan de rechthebbende bezorgd, ook al werkt men met systeem derde betaler?

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, belast met Beliris en de Federale Culturele Instellingen van 30 augustus 2013, op de vraag nr. 1106 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Nathalie Muylle van 09 juli 2013 (N.):

Reeds vele jaren betalen verschillende hospitalisatieverzekeringen persoonlijke aandelen en supplementen rechtstreeks aan het ziekenhuis.

Het is ons bekend dat tot 1 juli 2007 de bedragen (remgeld en/of supplement) die rechtstreeks ten laste genomen worden door derden (OCMW of hospitalisatieverzekering) door een aantal ziekenhuizen niet op de factuur werden vermeld. Tot dan toe hielden de instructies voor elektronische facturatie immers geen rekening met deze situatie.

Depuis le 1^{er} juillet 2007, les instructions pour la facturation électronique ont été précisées sur ce plan et communiquées par circulaire aux hôpitaux. Ces instructions ont aussi été ancrées dans le règlement des soins médicaux. L'article 10, § 4, précise que "lorsque des interventions personnelles et des suppléments sont directement pris en charge par un tiers sur la base d'une disposition contractuelle ou légale, ceux-ci doivent être mentionnés sur l'extrait de la note d'hospitalisation destinée au patient et sur l'extrait de la note d'honoraires destinée au patient. L'hôpital doit indiquer au bas de l'extrait de la note d'hospitalisation destinée au patient et de l'extrait de la note d'honoraires destinée au patient que le montant à charge du patient est directement facturé à ce tiers par l'hôpital".

Comme vous pouvez le constater, les règles actuelles sont claires. Mes services n'ont reçu aucune information selon laquelle les hôpitaux ne respecteraient pas pour l'instant ces instructions et ne délivreraient pas de facture au patient.

DO 2012201313649

Question n° 1107 de monsieur le député Willem-Frederik Schiltz du 09 juillet 2013 (N.) à la vice-première ministre et ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, chargée de Beliris et des Institutions culturelles fédérales:

Cargaison de bois afrormosia bloquée dans le port d'Anvers. (QO 18014)

Le 13 mai 2013, le service CITES a libéré une cargaison de bois afrormosia qui était bloquée dans le port d'Anvers depuis le 25 mars 2013. Dans un communiqué de presse, il s'est livré au commentaire suivant: "Au terme d'une concertation intensive avec la RDC, les justificatifs requis ont en effet été fournis. On peut donc conclure sur la base de toutes les informations disponibles que ce bois a été abattu légalement." Cependant, les informations disponibles ne justifient pas cette conclusion. Pour pouvoir parler de bois légal, une condition nécessaire (mais non suffisante en soi) doit être remplie: l'exploitant doit pouvoir fournir un permis d'exploiter valable. Ce permis doit être conforme à un modèle légalement établi et être signé par le gouverneur de province ou le secrétaire général du ministère de l'Environnement.

Met ingang van 1 juli 2007 werden de instructies voor elektronische facturatie op dit vlak verduidelijkt en via omzendbrief aan de ziekenhuizen meegedeeld. Deze instructies werden eveneens verankerd in de verordening voor geneeskundige verzorging. Artikel 10, § 4, bepaalt het volgende: "Wanneer persoonlijke aandelen en supplementen op basis van een contractuele of wettelijke bepaling rechtsreeks ten laste worden genomen door een derde, dienen deze op het uittreksel verpleegnota bestemd voor de patiënt en de honorariumnota bestemd voor de patiënt vermeld te worden. Het ziekenhuis dient onderaan het uittreksel van de verpleegnota bestemd voor de patiënt en de honorariumnota bestemd voor de patiënt te vermelden dat het bedrag ten laste van de patiënt door het ziekenhuis rechtstreeks aan deze derde gefactureerd wordt."

Zoals u kan vaststellen zijn de huidige regels ondubbelzinnig. Er werd bij mijn diensten ook geen melding gemaakt van het feit dat er momenteel ziekenhuizen zijn die zich niet aan deze instructies zouden houden en geen factuur aan de patiënt zouden bezorgen.

DO 2012201313649

Vraag nr. 1107 van de heer volksvertegenwoordiger Willem-Frederik Schiltz van 09 juli 2013 (N.) aan de vice-eersteminister en minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, belast met Beliris en de Federale Culturele Instellingen:

Afrormosiahout in de haven van Antwerpen. (MV 18014)

Op 13 mei 2013 gaf de dienst CITES een lading afrormosiahout vrij die sinds 25 maart 2013 werd geblokkeerd in de Antwerpse haven. "Na intens overleg met de RDC werd het nodige bewijsmateriaal immers aangeleverd. Volgens alle beschikbare informatie kan dus worden besloten dat het hout legaal werd gekapt", schreef de dienst in een persbericht. Maar de beschikbare informatie rechtvaardigt die conclusie niet. Een noodzakelijke (maar op zichzelf onvoldoende) voorwaarde om te kunnen spreken van legaal hout is dat de exploitant een geldige kapvergunning kan voorleggen. De kapvergunning moet een wettelijk vastgesteld model volgen en ondertekend zijn door de provinciegouverneur of door de secretaris-generaal van het ministerie van Milieu.

L'organisation écologiste internationale Greenpeace, qui a réussi à consulter ces informations disponibles, constate qu'un permis d'exploiter valable n'a pas été fourni. Le seul document qui fait un tant soit peu penser à un permis d'exploiter ne correspond pas aux modèles légalement prescrits et ne porte manifestement pas la bonne signature. Si l'exploitant concerné était un exploitant artisanal, il devrait également être en mesure de fournir un permis d'exploiter valable. Or ce permis ne se trouvait pas parmi les documents que Greenpeace a consultés. Par conséquent, il est tout à fait légitime de se demander sur quelles bases le service CITES a débloqué cette cargaison d'afro-mosia à Anvers. En effet, un manquement quelconque sur le plan de l'application des règles CITES poserait un gros problème du point de vue de l'application du règlement Bois de l'Union européenne (RBUE) aux termes duquel tout bois abattu avec une autorisation CITES valable est considéré automatiquement comme "ayant été abattu légalement".

Les déclarations successives et contradictoires concernant la provenance de ce bois soulèvent de graves questions. Les autorités congolaises ont d'abord déclaré que ce bois provenait d'un titre forestier de l'exportateur Tala Tina dans la Province Orientale. Lorsqu'on a signalé à ces mêmes autorités que Tala Tina ne détenait absolument aucun titre forestier dans la Province Orientale, elles ont rétorqué que Tala Tina avait acheté ce bois à une tierce partie, un exploitant artisanal dans la Province de l'Équateur. Puis quand on a constaté que le permis d'exploiter détenu par cet exploitant artisanal était valable jusqu'au 31 décembre 2008, les autorités congolaises ont présenté une nouvelle version des faits selon laquelle Tala Tina aurait acheté ce bois à un exploitant dans la Province Orientale.

"Les difficultés avec les expéditions d'afro-mosia bloquées au port d'Anvers montrent toutefois qu'une évaluation critique du système CITES est nécessaire", ajoute le service CITES dans son communiqué de presse.

Selon différentes sources journalistiques, la justice congolaise a ouvert une enquête à la demande du ministre de l'Environnement afin d'identifier la provenance de ce bois. Il serait question de corruption et de faux en écriture.

De internationale milieuorganisatie Greenpeace kon de beschikbare informatie inkijken en stelt vast dat er geen geldige kapvergunning werd voorgelegd. Het enige document dat enigszins doet denken aan een vergunning, stemt niet overeen met de wettelijk voorziene modellen en draagt blijkbaar niet de juiste handtekening. Indien de exploitant een artisanale exploitant was, dan moet hij ook een geldige exploitantenvergunning kunnen voorleggen. Zo'n vergunning zat niet tussen de documenten die Greenpeace kon inkijken. Op welke gronden de dienst CITES de lading heeft vrijgegeven is dan ook een groot vraagteken. Een gebrekkige handhaving van de CITES-regels zou echter een groot probleem voor de implementatie van de Europese houtverordening (EUTR) zijn, aangezien CITES-hout met een geldige CITES-vergunning automatisch wordt beschouwd als "legaal gekapt".

Ook de opeenvolgende en tegenstrijdige verklaringen over de herkomst van het hout roept ernstige vragen op. Eerst zeiden de Congolese autoriteiten dat het hout afkomstig was van een bosbouwtitel van de exporteur Tala Tina in de Province Orientale. Toen de Congolese autoriteiten erop werden gewezen dat Tala Tina helemaal geen bosbouwtitel heeft in de Province Orientale, luidde het dat Tala Tina het hout kocht van een derde partij, een artisanale exploitant in de Province de l'Équateur. Toen bleek dat de kapvergunning van die artisanale exploitant slechts geldig was tot 31 december 2008, kwamen de Congolese autoriteiten nogmaals met een nieuw verhaal op de proppen. Nu zou Tala Tina het hout gekocht hebben van een exploitant in de Province Orientale.

"De problemen met de geblokkeerde zendingen van Afro-mosiahout tonen echter aan dat een kritische evaluatie van dit systeem nodig is", schrijft de CITES-dienst nog in haar persbericht.

Volgens verschillende nieuwsbronnen is het Congolese gerecht op vraag van de minister van Milieu een onderzoek gestart om de herkomst van het hout te achterhalen. Er zou mogelijk sprake zijn corruptie en valsheid in geschrifte.

Le 24 avril 2013, le navire MV Chopin s'est amarré à Anvers. Il avait dans ses soutes une cargaison de bois de plus de 500 m³ qui provenait de plusieurs exploitations forestières en République Démocratique du Congo (RDC). Cette cargaison contenait à nouveau de l'afrormosia transporté à la demande de trois entreprises d'abattage, notamment: Siforco, Sodefor et la CFT. Or selon des rapports récents du Moniteur Indépendant du secteur forestier en RDC, qui est financé par l'UE, la CFT, Siforco et Sodefor ont été impliqués dans plusieurs infractions à la loi forestière.

1. a) Sur la base de quels documents le service CITES est-il arrivé à la conclusion que ce bois a été abattu légalement?

b) Est-il exact que parmi les informations disponibles, on ne trouve aucune trace d'un permis d'exploiter valable?

c) Si c'est exact, comment expliquez-vous que compte tenu de l'absence de permis d'exploiter valable, le service CITES soit arrivé à la conclusion que ce bois a été abattu légalement?

2. Comment le service CITES explique-t-il ou justifie-t-il les déclarations contradictoires successives que les autorités congolaises ont fournies en ce qui concerne la provenance de ce bois?

3. a) Pouvez-vous en dire plus sur les expéditions d'afrormosia bloquées au port d'Anvers?

b) Quels aspects de ce système conviendrait-il, à votre estime, de soumettre à une évaluation critique?

4. a) L'enquête de la justice congolaise est-elle déjà achevée et le service CITES a-t-il reçu les conclusions de cette enquête?

b) Dans la négative, pourquoi le service CITES n'a-t-il pas attendu, avant de prendre une décision ayant trait à l'afrormosia, que la justice congolaise rende publics les résultats de son enquête?

5. Comment le service CITES belge peut-il se fier aux garanties données par la République Démocratique du Congo (RDC) compte tenu du fait que le secteur de l'exploitation des ressources forestières en RDC est caractérisé par un chaos organisé et le manque total de contrôles?

6. a) L'application des règles CITES en Belgique pose-t-elle des problèmes?

b) À quoi ces problèmes sont-ils dus?

c) Comment ces (éventuels) problèmes peuvent-ils être résolus?

Op 24 april 2013 meerde het schip MV Chopin aan in Antwerpen. Het schip bracht een lading hout van ruim 500 m³ aan land, afkomstig van verschillende houtbedrijven in de Democratische Republiek Congo (DRC). In de lading zat opnieuw afrormosiahout verscheept door onder meer de houtkapbedrijven Siforco, Sodefor en CFT. Volgens recente rapporten van de door de EU gefinancierde Onafhankelijke Monitor van de bosbouwsector in de DRC zijn CFT, Siforco en Sodefor betrokken bij verschillende overtredingen van de boswet.

1. a) Op basis van welke documenten heeft de dienst CITES besloten dat het hout legaal gekapt werd?

b) Klopt het dat er geen geldige kapvergunning tussen de beschikbare informatie zit?

c) Zo ja, hoe verklaart u dat de dienst CITES besluit dat het hout legaal gekapt werd in afwezigheid van een geldige kapvergunning?

2. Hoe verklaart/legitimeert de dienst CITES de opeenvolgende tegenstrijdige verklaringen die door de Congolese autoriteiten werden gegeven over de herkomst van het hout?

3. a) Kan u de problemen met de geblokkeerde zendingen nader toelichten?

b) Op welke punten moet, volgens u, het systeem kritisch geëvalueerd worden?

4. a) Is het onderzoek van het Congolese gerecht al afgerond en heeft de dienst CITES deconclusies ervan ontvangen?

b) Indien niet, waarom werd er niet gewacht met het nemen van een beslissing over het hout tot de resultaten van het onderzoek gekend zijn?

5. Hoe kan de Belgische CITES-dienst in het licht van de georganiseerde chaos en het gebrek aan controles in de Congolese houtsector vertrouwen op garanties van de Democratische Republiek Congo (DRC)?

6. a) In hoeverre zijn er problemen met de implementatie van de CITES-regels in ons land?

b) Waaraan is dit te wijten?

c) Hoe kunnen deze (mogelijke) problemen opgelost worden?

d) Ces (éventuels) problèmes sur le plan de l'application des règles CITES en Belgique ont-ils des répercussions sur l'application du règlement Bois de l'Union européenne (EUTR)?

e) Êtes-vous partisane d'une évaluation critique de l'application des règles CITES?

f) Pourquoi y êtes-vous favorable ou le cas échéant défavorable?

7. a) Le service CITES a-t-il consacré un complément d'enquête à la légalité ou à l'illégalité de l'afrorosia livré par la MV Chopin avant délivrance d'une licence d'importation CITES?

b) Dans la négative, sur la base de quelles informations le service CITES est-il convaincu de la légalité de ce bois?

Réponse de la vice-première ministre et ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, chargée de Beliris et des Institutions culturelles fédérales du 30 août 2013, à la question n° 1107 de monsieur le député Willem-Frederik Schiltz du 09 juillet 2013 (N.):

En ce qui concerne l'envoi de bois d'afrorosia bloqué fin mars, je peux vous confirmer que j'ai reçu à plusieurs reprises des garanties formelles du service CITES congolais (*Convention on International Trade in Endangered Species*) quant à l'origine légale du bois. Le service CITES congolais a, à ma demande, accepté de transmettre tous les documents disponibles démontrant cette origine légale. Les permis d'exportation qu'il a délivrés ont été formellement confirmés.

J'ai par ailleurs reçu confirmation du responsable du service CITES congolais, qui s'est entretenu avec le procureur responsable de l'enquête, qu'aucune infraction n'a été relevée. Fin mai, j'ai envoyé, en collaboration avec mon collègue le secrétaire d'État M. Wathelet, une lettre à mon homologue congolais, le ministre de l'Environnement compétent pour la CITES, afin d'avoir plus d'explications sur les résultats spécifiques de cette enquête.

Il est du ressort du pays exportateur de vérifier que l'exportation de bois d'afrorosia n'a pas d'effet préjudiciable sur l'état de conservation de l'espèce ou sur l'étendue de territoire occupé par la population de l'espèce (avis de commerce non préjudiciable), mon service devant se fier à l'information transmise, il était donc contraint de libérer l'envoi.

d) In welke mate hebben (mogelijke) problemen met de implementatie van de CITES-regels in ons land een impact op de implementatie van de Europese houtverordening (EUTR)?

e) Bent u voorstander van een kritische evaluatie bij CITES?

f) Waarom wel of waarom niet?

7. a) Heeft de CITES-dienst bijkomend onderzoek gedaan naar de legaliteit van het afrorosiahout geleverd door de MV Chopin vooraleer een CITES-invoervergunning werd afgeleverd?

b) Indien niet, op basis van welke informatie is de CITES-dienst overtuigd van de legaliteit van dat hout?

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, belast met Beliris en de Federale Culturele Instellingen van 30 augustus 2013, op de vraag nr. 1107 van de heer volksvertegenwoordiger Willem-Frederik Schiltz van 09 juli 2013 (N.):

Omtrent de zending Afrorosia-hout die werd geblokkeerd eind maart kan ik u bevestigen dat ik meermaals formeel garanties heb gekregen van de Congolese CITES-dienst (*Convention on International Trade in Endangered Species*) betreffende de legale oorsprong van het desbetreffende hout. De Congolese CITES-dienst is op mijn vraag ingegaan om alle beschikbare documenten, die deze legale oorsprong moeten aantonen, door te geven. De uitvoervergunningen die door hen werden afgeleverd werden formeel door hen bevestigd.

Daarnaast kreeg ik ook een bevestiging van het hoofd van de Congolese CITES-dienst dat hij de procureur, bevoegd voor het onderzoek, heeft gesproken en dat er geen inbreuken zijn aangetroffen. Eind mei verstuurd ik, samen met mijn collega, staatssecretaris Wathelet een brief naar mijn Congolese collega, minister van Leefmilieu, bevoegd voor CITES, voor meer uitleg naar de specifieke resultaten van dit onderzoek.

Aangezien het de taak is van het uitvoerende land om na te gaan of de uitvoer van het Afrorosia-hout geen nadelig effect heeft op de instandhouding van de soort of op de omvang van het verspreidingsgebied van de populatie van de betrokken soort (*non-detrimental finding*) en mijn dienst moet vertrouwen op de geleverde informatie, was ik genoodzaakt om de zending vrij te geven.

Mon service, qui a pris cette affaire très au sérieux, a effectué plus d'enquêtes que nécessaire si on se base sur les règlements relatifs à la CITES. D'après la réglementation EUTR, les bois ou produits de bois qui nécessitent un permis CITES ne sont pas soumis à l'obligation de licence FLEGT (*Forest Law Enforcement, Governance and Trade*) ou TIMBER, ceci en raison du fait que la légalité du bois est attestée par le permis.

L'envoi de bois d'afromosia, à bord du MV Chopin, a été également traité selon cette procédure.

Je puis également vous informer que ce dossier sera certainement abordé au niveau européen et international afin d'éviter que le commerce ne soit déplacé vers d'autres pays qui exigeraient moins de contrôle de la légalité.

Mes services ont eu, de plus, un rendez-vous, début juin, avec le responsable du service CITES congolais et la Fédération des importateurs de bois ainsi qu'avec l'ONG la plus impliquée afin de préciser la procédure pour la délivrance de permis CITES pour le bois d'afromosia provenant de la RDC (République démocratique du Congo) et d'assurer une transparence totale dans ce dossier complexe.

DO 2012201313650

Question n° 1108 de madame la députée Rita De Bont du 09 juillet 2013 (N.) à la vice-première ministre et ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, chargée de Beliris et des Institutions culturelles fédérales:

La pénurie future de dentistes. (QO 18509)

La profession de dentiste risque d'être confrontée prochainement à un problème de pénurie. En raison du vieillissement de la population et du fait que de plus en plus de personnes conservent leurs dents jusqu'à un âge avancé, la demande de soins dentaires s'accroît cependant que l'âge moyen des dentistes se situe actuellement entre 52 et 55 ans.

1. Quelles initiatives envisagez-vous de prendre pour lutter contre ce phénomène?

2. a) Qu'en est-il de l'agrément de la profession d'hygiéniste dentaire? Les hygiénistes dentaires pourraient en effet prendre en charge une partie du travail des dentistes.

b) Quelles activités pourraient-elles être exercées par les hygiénistes dentaires?

c) Un hygiéniste dentaire pourrait-il exercer de manière totalement indépendante ou ne pourrait-il le faire que sous la supervision d'un dentiste?

Omdat mijn dienst deze zaak zeer ernstig nam, werd er zelfs meer onderzoek verricht dan officieel nodig geacht volgens de verordeningen inzake CITES. Volgens de EUTR-verordening is er voor hout of houtproducten die gedekt zijn door een CITES-vergunning geen FLEGT (*Forest Law Enforcement, Governance and Trade*) of TIMBER-licentie vereist, omdat we ervan mogen uitgaan dat de legaliteit wordt bevestigd door de vergunning.

Ook de zending Afrormosia-hout afgeleverd door het schip MV Chopin werd volgens deze procedure behandeld.

Ik kan u ook meedelen dat we deze zaak zeker aankaarten bij ons Europese en internationale fora, zodat de handel niet verschuift naar landen die veel minder onderzoek verrichten naar de legaliteit.

Verder hebben mijn diensten begin juni een vergadering gehad met het hoofd van de Congolese CITES-dienst en de federatie van de houtinvoerders evenals de meest betrokken ngo om de procedure voor het afleveren van CITES-vergunningen voor Afrormosia-hout afkomstig van DRC (Democratische Republiek Congo) te verfijnen en om de volledige transparantie in dit moeilijk en ingewikkeld dossier te garanderen.

DO 2012201313650

Vraag nr. 1108 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Rita De Bont van 09 juli 2013 (N.) aan de vice-eersteminister en minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, belast met Beliris en de Federale Culturele Instellingen:

Het toekomstige tekort aan tandartsen (MV 18509).

Tandarts dreigt een knelpuntberoep te worden. Door de vergrijzing van de bevolking en omdat steeds meer mensen hun gebit behouden tot op hogere leeftijd neemt de vraag naar tandverzorging toe terwijl de gemiddelde leeftijd van de tandartsen momenteel van 52 tot 55 jaar is.

1. Wat overweegt u hiertegen te ondernemen?

2. a) Hoe ver staat het met de erkenning van het beroep van mondhygiëniste, waardoor een deel van het werk van de tandarts zou kunnen overgenomen worden?

b) Welke activiteiten zouden door een mondhygiëniste kunnen uitgeoefend worden?

c) Zou een mondhygiëniste volledig onafhankelijk mogen werken of enkel onder supervisie van een tandarts?

3. En réponse à une question orale (no 17454) de Mme Warzée-Caverenne concernant "la mise en place de la profession d'hygiéniste dentaire", vous vous êtes référée à la profession d'"assistant en soins bucco-dentaires" (*Compte rendu intégral*, Chambre, 2012-2013, Commission de la Santé publique, 5 juin 2013, CRIV 53 COM 767, p. 3).

a) Avez-vous utilisé cette terminologie comme étant synonyme d'hygiéniste dentaire ou évoquiez vous les assistants dentaires en cabinet ou des thérapeutes dentaires, qui ne sont pas des dentistes à part entière, mais exercent, surtout en Afrique, mais également en Alaska et en Australie, les activités les plus courantes d'un dentiste?

b) Envisage-t-on l'agrément des thérapeutes dentaires?

Réponse de la vice-première ministre et ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, chargée de Beliris et des Institutions culturelles fédérales du 30 août 2013, à la question n° 1108 de madame la députée Rita De Bont du 09 juillet 2013 (N.):

Le 19 mars 2013, le Conseil de l'Art dentaire a émis en effet un avis sur la création d'une nouvelle profession, qui porterait le nom de "*mondzorgassistent*".

Plusieurs appellations, "hygiéniste buccal", "assistant en soins bucco-dentaires", "*mondzorgassistent*" ont déjà été proposées pour cette profession qui est encore à créer, et ce sera finalement le statut qui permettra d'identifier l'appellation la plus appropriée.

Dans le cadre de l'accord dento-mut 2013-2014, la Commission Nationale s'était aussi montrée favorable à ce genre d'initiatives.

L'avis du Conseil de l'Art dentaire a été préparé par un groupe de travail du Conseil qui s'est réuni quatre fois entre juillet 2012 et février 2013.

Le Conseil s'est prononcé sur les différents aspects de cette nouvelle profession et l'avis contient une description détaillée des compétences du '*mondzorgassistent*', les modalités de collaboration entre l'assistant et le dentiste ainsi que les actes qu'il pourrait prêter. Le Conseil s'est aussi prononcé sur la durée de la formation, mais pas sur son contenu. Le Conseil a enfin donné un conseil sur le nombre nécessaire d'assistants en analysant la demande sur le terrain.

3. In antwoord op de mondelinge vraag (nr. 17454) van mevrouw Warzée-Caverenne in verband met "de invoering van het beroep van mondhygiënist" had u het over "assistent mond- en gebitsverzorging" (*Integraal Verslag*, Kamer, 2012-2013, Commissie voor de Volksgezondheid, 5 juni 2013, CRIV 53 COM 767, blz. 3).

a) Gebruikte u deze terminologie als synoniem voor mondhygiënist, of had u het over tandarts- stoelassistenten of eventueel over tandtherapeuten, die geen volwaardig tandarts zijn, maar vooral in Afrika, maar ook in Alaska en Australië, de meest courante activiteiten van een tandarts uitoefenen?

b) Denkt men ergens aan de erkenning van tandartstherapeuten?

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, belast met Beliris en de Federale Culturele Instellingen van 30 augustus 2013, op de vraag nr. 1108 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Rita De Bont van 09 juli 2013 (N.):

De Raad van de Tandheelkunde gaf op 19 maart 2013 inderdaad een advies over de oprichting van een nieuw beroep, dat de naam "*mondzorgassistent*" zou dragen.

Er werden voor dat nog op te richten beroep al verschillende namen voorgesteld: "mondhygiënist", "assistent mond- en tandverzorging", "*mondzorgassistent*". Het zal uiteindelijk het statuut zijn dat zal bepalen wat de meest geschikte naam is van het beroep.

In het kader van het tandartsen-ziekenfondsenakkoord (2013-2014) had de Nationale commissie zich trouwens ook al een voorstander getoond van dergelijke initiatieven.

Een werkgroep van de Raad van de Tandheelkunde heeft het advies voorbereid. Deze werkgroep kwam tussen juli 2012 en februari 2013 vier keer bijeen.

De Raad heeft zich over de verschillende aspecten van dat nieuwe beroep uitgesproken, en het advies bevat een omstandige beschrijving van de competenties van de mondzorgassistent, de samenwerkingsregels tussen de assistent en de tandarts, en de handelingen die hij zou kunnen verrichten. De Raad sprak zich ook uit over de duur van de opleiding, maar nog niet over de inhoud ervan. De Raad gaf op basis van een behoeftenonderzoek op het terrein ten slotte ook een advies over het nodige aantal assistenten.

Cet avis m'a été adressé et après analyse avec mon administration de l'impact que pourrait avoir la création de cette nouvelle profession, je me concerterai, le cas échéant, avec les Ministres compétents au niveau communautaire.

Quoi qu'il en soit, je peux d'ores et déjà vous dire que mon intention n'est pas d'évoluer vers un statut tel que celui des "tandtherapeuten" lequel existe dans d'autres pays, et qui fonctionne de manière autonome, indépendamment d'un dentiste.

DO 2012201313651

Question n° 1109 de madame la députée Nathalie Muylle du 09 juillet 2013 (N.) à la vice-première ministre et ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, chargée de Beliris et des Institutions culturelles fédérales:

Financement du TPP art infirmier (QO 18722).

Au *Moniteur belge* du 15 mai 2013 ont paru les arrêtés ministériels fixant les critères d'agrément du titre professionnel particulier (TPP) ou de la qualification d'infirmier spécialisé en santé mentale et psychiatrie. Ce TPP (et la prime qui y est attachée) ne peut être obtenu que par des infirmiers qui travaillent non seulement dans un hôpital mais dans un service, une fonction ou un programme de soins agréé. Ces deux arrêtés entreront en vigueur le 1er octobre 2013.

L'arrêté royal du 28 décembre 2011 relatif à l'exécution du plan d'attractivité pour la profession infirmière, dans certains secteurs fédéraux de la santé, en ce qui concerne les primes pour des titres et qualifications professionnels particuliers et les prestations inconfortables prévoit toutefois que la prime est versée annuellement en septembre. La période de référence est le nombre de mois travaillés entre le 1er septembre de l'année précédente et le 31 août de l'année en cours. Cela signifie qu'aucune prime ne doit encore être payée en 2013...

La prime à payer en 2014 aura comme date de début de la période de référence le 1er octobre 2013 au plus tôt et pourra dépendre de la date à laquelle le dossier introduit par l'infirmier sera considéré comme complet par la Direction générale.

1. a) A-t-on déjà calculé le nombre de primes qui devront approximativement être payées l'année prochaine?

Ik heb dat advies zopas ontvangen. Zodra ik de inhoud ervan zal hebben kunnen evalueren en met mijn administratie hebben kunnen nagaan welke impact de oprichting van dat nieuwe beroep zou kunnen hebben, zal ik, in voorkomend geval, met de bevoegde gemeenschapsministers overleggen.

Maar ik u nu al zeggen dat ik niet de bedoeling heb om naar een statuut te gaan zoals dat van "tandtherapeuten", dat in andere landen bestaat en waar men op een zelfstandige basis werkt, los van een tandarts.

DO 2012201313651

Vraag nr. 1109 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Nathalie Muylle van 09 juli 2013 (N.) aan de vice-eersteminister en minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, belast met Beliris en de Federale Culturele Instellingen:

De financiering van de BBT verpleegkunde (MV 18722).

In het *Belgisch Staatsblad* van 15 mei 2013 verschenen de ministeriële besluiten tot vaststelling van de criteria voor erkenning van de bijzondere beroepstitel (BBT) of bekwaamheid van verpleegkundige met een bijzondere deskundigheid in de geestelijke gezondheidszorg en psychiatrie. Deze BBT (en daaraan gekoppelde premie) kan enkel bekomen worden door verpleegkundigen die in een ziekenhuis werken, èn binnen een erkende dienst, functie of zorgprogramma. Beide besluiten treden in werking op 1 oktober 2013.

Het koninklijk besluit van 28 december 2011 betreffende uitvoering van het attractiviteitsplan voor het verpleegkundig beroep, in bepaalde federale gezondheidssectoren, wat betreft de premies voor de titels en bijzondere beroepsbekwaamheden en ongemakkelijke prestaties, stelt echter dat de premie jaarlijks wordt betaald in de maand september. De referentieperiode is het aantal gewerkte maanden van 1 september van het voorgaande jaar tot 31 augustus van het lopend jaar. Dit betekent dat in 2013 nog geen premie dient uitbetaald te worden...

De uit te betalen premie in 2014 zal ten vroegste 1 oktober 2013 als start van het referentieperiode hebben en kan afhankelijk zijn de datum dat het dossier van de verpleegkundige als volledig beschouwd wordt door het Directoraat-Generaal.

1. a) Heeft men reeds een berekening gemaakt van hoeveel premies men bij benadering volgend jaar zal moeten uitbetalen?

b) La somme de ces primes a-t-elle par conséquent été budgétée?

2. Une extension est-elle prévue, compte tenu de la spécificité des domaines d'emploi, afin d'offrir également la possibilité d'obtenir un TPP aux infirmiers psychiatriques qui sont employés dans des maisons de soins psychiatriques (MSP), dans des initiatives d'habitation protégée (IHP) ou dans un service de neuro-psychiatrie infantile (K) ou un service pour le traitement intensif de patients psychiatriques (K et IB)?

Réponse de la vice-première ministre et ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, chargée de Beliris et des Institutions culturelles fédérales du 30 août 2013, à la question n° 1109 de madame la députée Nathalie Muylle du 09 juillet 2013 (N.):

Sont en effet parus au *Moniteur belge* du 15 mai 2013 les arrêtés ministériels relatifs non seulement à la Qualification professionnelle particulière en psychiatrie et Santé mentale mais également le Titre professionnel particulier dans la même discipline. Ces spécialisations infirmières concernent un secteur important des soins de santé. Les primes prévues pour ces spécialisations sont néanmoins conditionnées par l'arrêté royal du 22 juin 2010.

1. Il est impossible de déterminer préalablement combien de personnes introduiront leur dossier de reconnaissance, combien obtiendront le Titre ou la Qualification et combien seront actives dans les conditions qui leur permettent de bénéficier des primes prévues.

Les hôpitaux recevront le financement des primes payées répondant aux critères légaux lors des révisions de leur budget, comme cela est prévu pour les autres spécialisations.

2. Pour ce qui concerne les services K et IB, les normes actuelles ne prévoient pas une spécialisation des infirmiers : il faudrait modifier les normes d'agrément pour que cette prime soit prévue. Pour ce qui concerne les Maisons de soins psychiatriques et des Initiatives d'habitations protégées (PVT et les Beschut wonen), elles ne sont pas prévues dans l'Arrêté royal du 22 juin 2010 ; leur transfert est programmé vers les entités fédérées : ils ne sont actuellement pas concernés par ces primes et aucune initiative ne sera donc prise pour ces secteurs avant leur transfert.

b) Is bijgevolg dit budget voorzien in de begroting?

2. Wordt er, gegeven de specifieke tewerkstellingsdomeinen, een uitbreiding voorzien om psychiatrische verpleegkundigen in psychiatrische verzorgingstehuizen (PVT), in beschut wonen, of binnen een kinderpsychiatrische of intensieve behandelingsdienst (K en IB) ook de mogelijkheid te bieden een BBT te bekommen?

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, belast met Beliris en de Federale Culturele Instellingen van 30 augustus 2013, op de vraag nr. 1109 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Nathalie Muylle van 09 juli 2013 (N.):

De ministeriële besluiten over zowel de bijzondere beroepstitel als over de bijzondere beroepsbekwaamheid geestelijke gezondheid en psychiatrie zijn in het *Belgisch Staatsblad* van 15 mei 2013 verschenen. Deze verpleegkundige specialiteiten betreffen een belangrijke sector van de gezondheidszorg. De voorwaarden voor het toekennen van de premies voor die specialiteiten worden echter bepaald door het koninklijk besluit van 22 juni 2010.

1. We kunnen onmogelijk voorspellen hoeveel mensen hun erkenningsdossier zullen indienen, hoeveel mensen de titel of de beroepsbekwaamheid zullen krijgen, en hoeveel mensen onder de voorwaarden zullen vallen waardoor ze de bedoelde premies zullen genieten.

De ziekenhuizen zullen de financiering van de volgens de wettelijke criteria betaalde premies krijgen wanneer hun budget wordt nagezien, zoals dat voor de andere specialisaties gebeurt.

2. Wat de K- en IB-diensten betreft, voorzien de huidige normen niet in een specialisatie van de verpleegkundigen. Om in die premie te voorzien zouden de erkenningsnormen moeten worden gewijzigd. De psychiatrische verzorgingstehuizen en het Beschut Wonen worden in het koninklijk besluit van 22 juni 2010 niet vermeld. Het is de bedoeling dat zij naar de deelstaten worden overgeheveld. Zij hebben met die premies thans geen uitstaans, en er zal vóór de overheveling van die sectoren dus geen enkel initiatief worden genomen.

DO 2012201313652

Question n° 1110 de madame la députée Rita De Bont du 09 juillet 2013 (N.) à la vice-première ministre et ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, chargée de Beliris et des Institutions culturelles fédérales:

Antidouleurs contenant de la codéine. (QO 18950)

Les antidouleurs contenant de la codéine peuvent nuire à la santé, en particulier des enfants. La codéine est transformée en morphine dans l'organisme et ce processus est plus rapide chez les enfants qui ont un métabolisme rapide. De ce fait, ils atteignent également plus rapidement la valeur maximale autorisée de morphine. En particulier les enfants opérés au nez ou à la gorge ne devraient pas se voir administrer de la codéine et la notice pharmaceutique devrait en tout état de cause contenir un avertissement à cet égard.

Avez-vous l'intention de prendre une initiative pour attirer l'attention sur ce danger, voire d'interdire l'administration aux enfants d'antidouleurs contenant de la codéine.

Réponse de la vice-première ministre et ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, chargée de Beliris et des Institutions culturelles fédérales du 30 août 2013, à la question n° 1110 de madame la députée Rita De Bont du 09 juillet 2013 (N.):

Le comité d'estimation des risques des médicaments, le PRAC, de l'agence européenne des médicaments a évalué toutes les données disponibles sur les avantages et les risques de la codéine, utilisée pour lutter contre la douleur.

Après évaluation de ces données, le PRAC a recommandé au mois de juin de prendre une série de mesures limitant les risques, afin de s'assurer que seuls les enfants pour qui les avantages sont supérieurs aux risques puissent être traités avec des antidouleurs contenant de la codéine. Ces mesures limitant les risques sont :

- Les médicaments contenant de la codéine ne peuvent être utilisés que pour traiter une douleur aiguë (de courte durée) et modérée chez les enfants de plus de 12 ans, et seulement si la douleur ne passe pas avec d'autres antidouleurs comme le paracétamol ou l'ibuprofène, et cela en raison du risque de dépression respiratoire associée à l'utilisation de codéine.

- La codéine ne peut être utilisée chez des enfants de moins de 18 ans qui doivent subir une opération des amygdales ou des végétations pour le traitement d'apnée du sommeil obstructive, parce que ces patients sont plus sensibles aux problèmes respiratoires.

DO 2012201313652

Vraag nr. 1110 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Rita De Bont van 09 juli 2013 (N.) aan de vice-eersteminister en minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, belast met Beliris en de Federale Culturele Instellingen:

Pijnstillers die codeïne bevatten (MV 18950).

Pijnstillers die codeïne bevatten kunnen vooral bij kinderen de gezondheid schaden. Codeïne wordt in het lichaam omgezet tot morfine en dit verloopt vooral bij kinderen sneller daar zij een snel metabolisme hebben. Hierdoor zitten zij ook sneller aan de maximale toegestane waarde van morfine. Vooral kinderen die geopereerd worden aan de neus of keel zouden geen codeïne mogen toegediend krijgen, waarover de bijsluiter in ieder geval een waarschuwing zou moeten bevatten.

Is men zinnens iets te ondernemen om dit gevaar onder de aandacht te brengen of het gebruik van pijnstillers die codeïne bevatten voor kinderen te verbieden?

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, belast met Beliris en de Federale Culturele Instellingen van 30 augustus 2013, op de vraag nr. 1110 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Rita De Bont van 09 juli 2013 (N.):

Het Risicobeoordelingscomité voor geneesmiddelenbewaking, het PRAC, van het Europese Geneesmiddelenagentschap heeft alle beschikbare gegevens over de voordelen en risico's van codeïne, gebruikt bij pijnbestrijding, geëvalueerd.

Na evaluatie van deze gegevens kwam het PRAC in juni tot de aanbeveling om een aantal risicobeperkende maatregelen te nemen om te verzekeren dat alleen die kinderen voor wie de voordelen groter zijn dan de risico's, kunnen worden behandeld met een codeïne-bevattende pijnstillers. Deze risicobeperkende maatregelen zijn:

- Codeïne-bevattende geneesmiddelen mogen alleen gebruikt worden om acute (kortstondige) en matige pijn bij kinderen ouder dan twaalf jaar te behandelen, en alleen als de pijn niet door andere pijnstillers zoals paracetamol of ibuprofen verlicht kan worden. Dit vanwege het risico op ademhalingsdemping geassocieerd met codeïnegebruik.

- Codeïne mag niet gebruikt worden bij kinderen (jonger dan 18 jaar) die een operatieve verwijdering van amandelen of adenoiden moeten ondergaan voor de behandeling van obstructieve slaapapneu, omdat deze patiënten gevoeliger zijn voor ademhalingsproblemen.

- Les notices doivent comprendre un avertissement qui indique que la codéine ne peut être administrée à des enfants avec des problèmes respiratoires.

Cette recommandation a été confirmée par le groupe de coordination pour les procédures de reconnaissance mutuelle et décentralisées - médicaments à usage humain (CMDh Co-ordination group for Mutual Recognition and Decentralised Procedures - Human). Cela signifie que la recommandation du PRAC est déjà disponible sur le site de l'Agence fédérale des médicaments et des produits de santé (AFMPS). L'AFMPS est en ce moment en contact avec les firmes pharmaceutiques concernées pour les informer de ces décisions et les inviter à adapter les notices. Les médecins seront aussi informés.

DO 2012201313653

Question n° 1111 de madame la députée Thérèse Snoy et d'Oppuers du 09 juillet 2013 (Fr.) à la vice-première ministre et ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, chargée de Beliris et des Institutions culturelles fédérales:

Les enfants sous antipsychotiques (QO 18874).

Au Canada, les autorités de la santé publique soupçonnent que les décès de 17 enfants soient dûs à la prise de médicaments indiqués dans le traitement de la schizophrénie et/ou du trouble bipolaire. De plus, 73 autres enfants souffriraient de problèmes cardiométaboliques (ces données couvrent les décès et les problèmes cardiométaboliques recensés avant le 31 décembre 2012).

Aujourd'hui en Belgique, selon la presse, 14.000 enfants et adolescents souffrant de schizophrénie ou de troubles bipolaires se verraient prescrire des antipsychotiques. La plupart (8.500) se situeraient dans la classe d'âge des 12-17 ans. En cinq ans, le nombre de ces patients tout jeunes aurait augmenté de 14 % et le nombre de doses délivrées aurait connu une croissance encore plus grande, pour s'élever à 37 % d'augmentation.

Au mois de mars 2013, vous avez indiqué à un collègue du Sénat que la Plateforme scientifique psychotropes était à présent effective. Cette plateforme a décidé de travailler selon trois groupes de travail répartis comme tels:

- prescription adéquate de psychostimulants chez les jeunes et les adultes;

- De bijsluiters moeten een waarschuwing bevatten dat aan kinderen met ademhalingsproblemen geen codeïne mag toegediend worden.

Deze aanbeveling werd eind juni bekrachtigd door de Coördinatiegroep voor wederzijdse erkenning en gedecentraliseerde procedures - humaan. Dit betekent dat deze PRAC-aanbeveling nu door de lidstaten geïmplementeerd zal worden. Een persbericht over deze PRAC aanbeveling is reeds beschikbaar op de website van het federaal agentschap voor geneesmiddelen en gezondheidsproducten. Het FAGG is momenteel in contact met de betrokken farmaceutische firma's om hen op de hoogte te brengen van deze beslissingen en uit te nodigen de nodige aanpassingen door te voeren op de bijsluiter. Ook de artsen worden hiervan geïnformeerd.

DO 2012201313653

Vraag nr. 1111 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Thérèse Snoy et d'Oppuers van 09 juli 2013 (Fr.) aan de vice-eersteminister en minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, belast met Beliris en de Federale Culturele Instellingen:

Gebruik van antipsychotica door kinderen. (MV 18874)

In Canada vermoeden de volksgezondheidsautoriteiten dat het overlijden van 17 kinderen toe te schrijven is aan de inname van geneesmiddelen die ze toegediend kregen in het kader van de behandeling van schizofrenie en/of bipolaire stoornissen. 73 andere kinderen zouden bovendien hartritme- en metabole stoornissen hebben gekregen door die geneesmiddelen (die gegevens hebben betrekking op de overlijdens en hartritme- en metabole stoornissen die vóór 31 december 2012 werden opgetekend).

Volgens de pers krijgen er in België vandaag 14.000 kinderen en adolescenten die aan schizofrenie of een bipolaire stoornis lijden, antipsychotica voorgeschreven. De meesten (8.500) zijn tussen 12 en 17 jaar oud. In vijf jaar tijd zou het aantal jonge patiëntjes met 14 procent toegenomen zijn en zou het aantal uitgereikte dosissen nog sterker gestegen zijn, met 37 procent.

In maart 2013 heeft u aan een senator geantwoord dat het Wetenschappelijk platform Psychofarmaca ondertussen operationeel is. Dat platform heeft zich verdeeld over drie werkgroepen, die zich over de volgende issues buigen:

- adequaat voorschrijven van psychostimulantia aan jongeren en volwassenen;

- prescription adéquate de psychotropes chez les adultes et les personnes âgées;
- prescription adéquate de psychotropes chez les personnes âgées qui résident dans une institution de soins.

La prescription de psychotropes chez les jeunes fait bien partie, selon vos propos, des sujets abordés par la Plateforme. Mais elle n'a pas encore rendu d'avis à ce sujet. Or, d'après le professeur Geert Dom, président de l'Association pour la Psychiatrie, et par ailleurs membre de la Plateforme, concernant les chiffres de la consommation de psychotropes pour les enfants, "il s'agit d'une augmentation importante et dangereuse". "Même pour les adultes, ces médicaments ne sont pas sans risque. Les effets sur les jeunes sont à peine étudiés."

1. Au vu des différentes informations qui nous parviennent et du risque que la consommation de ces médicaments peut engendrer sur une population si jeune, ne conviendrait-il pas d'accélérer un peu les choses en matière d'étude sur cette problématique?

2. Quand pouvons-nous attendre un avis de la Plateforme psychotropes et ses recommandations quant à la prescription et l'usage de ces substances chez les jeunes?

Réponse de la vice-première ministre et ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, chargée de Beliris et des Institutions culturelles fédérales du 30 août 2013, à la question n° 1111 de madame la députée Thérèse Snoy et d'Oppuers du 09 juillet 2013 (Fr.):

Comme j'ai déjà eu l'occasion de le dire, il ressort de l'enquête de santé 2008 menée par l'Institut scientifique de santé publique (ISP) que 0,2 % de la population entre 0 et 14 ans prend un antipsychotique, ce qui est inférieur à la prévalence des troubles traités par ces médicaments dans cette tranche de la population.

Le volume d'antipsychotiques prescrit aux mineurs ne semble donc globalement pas problématique.

Cependant, comme je l'avais également annoncé, l'Agence fédérale des médicaments et des produits de santé (AFMPS) a décidé de revoir les notices des antipsychotiques. L'AFMPS a en effet constaté que trois incertitudes existaient pour ces médicaments: les doses recommandées et maximales chez les enfants, la pharmacocinétique des antipsychotiques et leur sécurité.

- adequaat voorschrijven van psychofarmaca aan volwassenen en ouderen;
- adequaat voorschrijven van psychofarmaca aan ouderen in zorginstellingen.

Uit uw antwoord leid ik af dat het platform ook het voorschrijven van psychofarmaca aan jongeren onder de loep neemt. Het heeft daarover echter nog geen advies uitgebracht. Volgens professor Geert Dom, voorzitter van de Vlaamse Vereniging voor Psychiatrie en lid van het platform, neemt de toename van het gebruik van psychofarmaca door kinderen gevaarlijke proporties aan. Zelfs voor volwassenen is dit soort medicijnen niet zonder risico's, en wat het effect is bij jongeren, is nauwelijks onderzocht, aldus de heer Dom.

1. Is het, gelet op de uiteenlopende informatie die we hieromtrent ontvangen en op de risico's die het gebruik van zulke geneesmiddelen door zo'n jonge kinderen in zich bergt, niet aangewezen het onderzoek rond die problematiek enigszins te versnellen.

2. Wanneer mogen we een advies van het Wetenschappelijk platform Psychofarmaca verwachten, evenals de aanbevelingen van het platform over het voorschrijven en het toedienen van dergelijke substanties aan jongeren?

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, belast met Beliris en de Federale Culturele Instellingen van 30 augustus 2013, op de vraag nr. 1111 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Thérèse Snoy et d'Oppuers van 09 juli 2013 (Fr.):

Zoals ik al heb kunnen zeggen, blijkt uit de gezondheidssenquête die het Wetenschappelijk Instituut Volksgezondheid (WIV) in 2008 uitvoerde dat 0,2 % van de bevolking tussen 0 en 14 jaar een antipsychoticum neemt, wat lager ligt dan de prevalentie van de door die geneesmiddelen behandelde stoornissen in die bevolkingslaag.

Het volume van de aan minderjarigen voorgeschreven antipsychotica lijkt over het algemeen dus niet problematisch.

Zoals ik ook al heb gezegd, heeft het Federaal Agentschap voor Geneesmiddelen en Gezondheidsproducten (FAGG) toch beslist om de bijsluiters van de antipsychotica te herzien. Het FAGG stelde immers vast dat er voor die geneesmiddelen drie onzekerheden bestonden: de aanbevolen en maximale doses bij kinderen, de farmacokinetiek van de antipsychotica en hun veiligheid.

Suite aux modifications intervenues au niveau des règles européennes en la matière, la discussion sur les antipsychotiques ne peut plus être menée au niveau belge mais l'AFMPS participe activement aux procédures européennes "pediatric work sharing" relatives aux antipsychotiques et proposera dans ce cadre une adaptation des notices de ces médicaments.

Pour ce qui est de la plate-forme psychotropes, les antipsychotiques chez les jeunes n'ont pas été choisis comme sujet spécifique pour les premières actions. Les moyens humains et financiers de cette plate-forme étant limités, des choix ont dû être faits parmi des sujets tous aussi importants les uns que les autres et la plate-forme a décidé de développer des actions spécifiques autour des antidépresseurs dans un premier temps.

Les antipsychotiques feront néanmoins l'objet de mesures générales visant tous les psychotropes, comme par exemple la mise en place d'un monitoring.

DO 2012201313654

Question n° 1112 de monsieur le député Willem-Frederik Schiltz du 09 juillet 2013 (N.) à la vice-première ministre et ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, chargée de Beliris et des Institutions culturelles fédérales:

Les conditions de distribution de micropuces pour chiens (QO 18990).

L'arrêté royal du 28 mai 2004 relatif à l'identification et l'enregistrement des chiens règle d'une manière générale l'identification et l'enregistrement obligatoires des chiens en Belgique et définit également les conditions de distribution de micropuces pour les chiens.

L'article 15 de l'arrêté royal du 28 mai 2004 stipule ainsi que la micropuce doit répondre aux normes ISO 11784: 1996 (E) et 11785: 1996 (E). Il stipule également que la micropuce doit être stérile à partir de la date fixée par le ministre.

À l'été 2012, l'Agence fédérale pour la sécurité de la chaîne alimentaire (AFSCA) a saisi par mesure de précaution 30.000 micropuces d'identification auprès de l'entreprise belge Belcam ID, dans le cadre d'une enquête sur les micropuces de Belcam ID, implantées notamment dans des volatiles et des chevaux.

L'article 9 de l'arrêté royal du 16 juin 2005 relatif à l'identification et l'encodage des chevaux dans une banque de données centrale stipule en effet que les micropuces pour chevaux doivent être stériles à partir de la date d'entrée en vigueur de l'arrêté.

Door de wijzigingen ter zake op Europees vlak kan de discussie over de antipsychotica niet meer op Belgisch niveau worden gevoerd. Het FAGG werkt echter actief mee met de Europese "pediatric work sharing"-procedures met betrekking tot de antipsychotica, en zal in dat verband een wijziging van de bijsluiters van die geneesmiddelen voorstellen.

Wat het psychotropenplatform aangaat, werden de antipsychotica bij jongeren niet als specifiek voorwerp van de eerste acties gekozen. De menselijke en financiële middelen van dat platform zijn beperkt, en men heeft dus moeten kiezen tussen even belangrijke onderwerpen. Het platform besliste om in een eerste fase specifieke acties rond antidepressiva te voeren.

De antipsychotica zullen echter onder de algemene maatregelen vallen die alle psychotropen in het vizier nemen, bijvoorbeeld door een monitoring in te voeren.

DO 2012201313654

Vraag nr. 1112 van de heer volksvertegenwoordiger Willem-Frederik Schiltz van 09 juli 2013 (N.) aan de vice-eersteminister en minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, belast met Beliris en de Federale Culturele Instellingen:

De voorwaarden voor de verdeling van microchips bij honden (MV 18990).

Het koninklijk besluit van 28 mei 2004 betreffende de identificatie en registratie van honden regelt in het algemeen de verplichte identificatie en registratie van honden in België en in het bijzonder de voorwaarden voor de verdeling van microchips bij honden.

In het artikel 15 van het koninklijk besluit van 28 mei 2004 staat: "De microchip moet beantwoorden aan de ISO-normen 11784: 1996 (E) en 11785: 1996 (E). Vanaf de door de minister bepaalde datum moet de microchip steriel zijn."

In de zomer van 2012 nam het Federaal Agentschap voor de Veiligheid van de Voedselketen (FAVV) uit voorzorg 30.000 identificatiechips in beslag bij het Belgische bedrijf Belcam ID in het kader van een onderzoek naar microchips van Belcam ID, ingebracht bij onder meer vogels en paarden.

In het artikel 9 van het koninklijk besluit van 16 juni 2005 betreffende de identificatie en de encoding van paarden in een centrale gegevensbank staat immers dat een microchip voor paarden steriel moet zijn vanaf de datum van het in voege treden van dat besluit.

Le directeur de Belcam ID a présidé pendant des années l'Association belge d'Identification et d'Enregistrement Canin (ABIEC) et siège par ailleurs toujours au conseil d'administration de cette association.

L'Agence Fédérale des Médicaments et des Produits de Santé (AFMPS) a entre-temps signifié clairement qu'une micropuce d'identification devait être considérée comme un dispositif médical ou implant stérile assujetti à la réglementation relative aux médicaments. Les entreprises qui les commercialisent doivent par conséquent être titulaires d'une licence pour l'importation, l'exportation, la fabrication et la distribution de ces produits.

1. a) L'entreprise Belcam ID possède-t-elle une licence pour l'importation, l'exportation, la fabrication et la distribution de micropuces?

b) Dans l'affirmative, depuis quand?

c) Dans la négative, comment est-il possible que le directeur d'une entreprise active sur le marché des micropuces alors qu'elle ne dispose pas de la licence nécessaire ait pu pendant des années exercer la présidence de l'ABIEC et siéger encore actuellement au conseil d'administration de l'ABIEC?

d) Estimez-vous que cette personne peut continuer à siéger au conseil d'administration de l'ABIEC en tant que représentant de la fédération professionnelle Andibel?

2. a) La date visée à l'article 15 de l'arrêté royal du 28 mai 2004 précité a-t-elle déjà été fixée par le ministre?

b) Dans l'affirmative, quelle est cette date?

c) Dans la négative, quand le sera-t-elle?

3. a) En ce qui concerne l'utilisation de micropuces stériles, pourquoi fait-on une distinction au niveau de la réglementation entre les chevaux et les chiens?

b) Vous semble-t-il opportun de mieux harmoniser la réglementation applicable à l'identification et à l'enregistrement des animaux?

De zaakvoerder van Belcam ID was gedurende jaren voorzitter van de Belgische Vereniging voor Identificatie en Registratie van Honden (BVIRH) en is thans nog steeds actief in de beheerraad van die vereniging.

Het Federaal Agentschap voor Geneesmiddelen en Gezondheidsproducten (FAGG) heeft ondertussen ondubbelzinnig laten weten dat een micro-identificatiechip als een medisch hulpmiddel of steriel implantaat moet worden beschouwd waarop de regelgeving inzake geneesmiddelen van toepassing is. Derhalve dienen firma's over een vergunning te beschikken voor de invoer, uitvoer, fabricage en distributie van microchips.

1. a) Heeft de firma Belcam ID een vergunning voor de invoer, uitvoer, fabricage of distributie van microchips?

b) Zo ja, op welke datum is die vergunning uitgereikt?

c) Zo neen, hoe is het mogelijk dat de zaakvoerder van een bedrijf dat zonder vergunning actief is op de markt van microchips, gedurende jaren voorzitter was van de BVIRH en thans nog steeds actief is in de Beheerraad van de BVIRH?

d) Kan die persoon naar uw mening als vertegenwoordiger van de beroepsvereniging Andibel in de Beheerraad van de BVIRH blijven zetelen?

2. a) Is de datum zoals vermeld in artikel 15 van het voornoemde koninklijk besluit van 28 mei 2004 reeds door de minister bepaald?

b) Zo ja, welke datum werd bepaald?

c) Zo neen, wanneer zal dit gebeuren?

3. a) Om welke reden(en) wordt er met betrekking tot het gebruik van steriele microchips een onderscheid gemaakt tussen de regelgeving van toepassing op paarden en honden?

b) Lijkt het u een goed idee om de regelgeving met betrekking tot de identificatie en registratie van dieren beter op elkaar af te stemmen?

Réponse de la vice-première ministre et ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, chargée de Beliris et des Institutions culturelles fédérales du 30 août 2013, à la question n° 1112 de monsieur le député Willem-Frederik Schiltz du 09 juillet 2013 (N.):

La société Belcam-ID ne dispose actuellement pas d'autorisation pour la fabrication, la détention, le commerce et la distribution en gros de puces stériles. Une telle autorisation n'est toutefois pas requise lorsqu'il s'agit de puces non stériles. Les puces non stériles ne peuvent pas être utilisées pour les chevaux, mais elles peuvent actuellement l'être pour les autres espèces animales.

La législation actuelle ne prévoit pas que les puces destinées à l'identification des chiens doivent être stériles. J'ai cependant chargé mes services de préparer une adaptation de la législation dans ce sens.

Je vous rappelle que l'enregistrement des chiens est obligatoire depuis 1998. L'arrêté royal y afférent a été totalement revu en 2004. Au moment de l'entrée en vigueur de ce nouvel arrêté royal, une seule puce stérile était enregistrée conformément aux dispositions prévues par la loi sur les médicaments. Si à l'époque, on avait imposé que la puce soit stérile, la société en question aurait obtenu une position de monopole. Compte tenu du fait qu'à ce moment-là, l'utilisation de puces n'avait jamais posé de problème, la création d'une telle position de monopole n'était pas justifiée.

Lors de l'instauration de l'enregistrement obligatoire des équidés, une longue période de transition a été prévue. Cette période a donné la possibilité aux fabricants de puces d'entreprendre les démarches nécessaires avant l'entrée en vigueur de l'enregistrement obligatoire.

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, belast met Beliris en de Federale Culturele Instellingen van 30 augustus 2013, op de vraag nr. 1112 van de heer volksvertegenwoordiger Willem-Frederik Schiltz van 09 juli 2013 (N.):

De firma Belcam-ID beschikt momenteel niet over een vergunning voor de fabricage, het houden, de handel en de distributie in het groot van steriele microchips. Dergelijke vergunning is echter niet vereist wanneer het gaat om niet-steriele microchips. Dergelijke niet-steriele microchips mogen niet gebruikt worden voor paarden, maar momenteel wel voor andere diersoorten.

Momenteel voorziet de wetgeving niet dat de microchips voor de identificatie van honden steriel moeten zijn. Ik heb mijn diensten evenwel opgedragen een wijziging in die zin voor te bereiden.

Ik herinner u eraan dat de registratie van honden verplicht is sinds 1998. Het koninklijk besluit werd volledig vernieuwd in 2004. Op het moment van inwerkingtreding van dit nieuwe besluit was slechts één enkele steriele microchip geregistreerd volgens de bepalingen van de geneesmiddelenwetgeving. Indien op dat moment de sterilitéit van de microchip was opgelegd, zou de betrokken firma een monopoliepositie gekregen hebben. Aangezien er op dat moment nooit problemen waren geweest bij het gebruik van microchips, was het creëren van een dergelijke monopoliepositie onverantwoord.

Bij de invoering van de verplichte registratie van paardachtigen werd een ruime overgangperiode voorzien. Deze periode heeft de fabrikanten van microchips de kans gegeven om vóór de inwerkingtreding van de verplichte registratie de nodige stappen te ondernemen.

DO 2012201313662

Question n° 1114 de madame la députée Nathalie Muylle du 10 juillet 2013 (N.) à la vice-première ministre et ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, chargée de Beliris et des Institutions culturelles fédérales:

La publicité pour le tabac dans les points de vente situés à proximité d'écoles secondaires. (QO 18639)

En Belgique, il est interdit de faire de la publicité pour les produits à base de tabac depuis le 1^{er} janvier 1999 (article 3 de la loi du 10 décembre 1997 interdisant la publicité pour les produits du tabac). Toutefois, cette interdiction ne s'applique pas à la publicité pour le tabac dans les points de vente. Ainsi, notre pays autorise par exemple toujours les affiches et les enseignes lumineuses de marques de tabac ou de produits de tabac sur les façades, dans les débits de tabac ou dans les librairies qui vendent des produits de tabac.

La Belgique a pourtant ratifié la convention-cadre de l'OMS pour la lutte antitabac (*Framework Convention on Tobacco Control, FCTC*), le 1^{er} novembre 2005. Cette convention implique des obligations pour les pays qui la ratifient. L'article 13 de la FCTC instaure, en effet, l'interdiction globale de toute publicité en faveur du tabac, de toute promotion ou de tout parrainage du tabac dans les cinq ans qui suivent la signature de ladite convention, c'est-à-dire au 1^{er} novembre 2010 pour la Belgique.

Étant donné que la Belgique a ratifié la FCTC, elle doit supprimer l'exception à l'article 3 de la loi du 10 décembre 1997 (en vertu de laquelle la publicité est autorisée dans les points de vente). Onze autres pays européens ont déjà mis cette mesure en oeuvre.

La suppression de cette exception diminuera l'attractivité des produits de tabac, surtout en des endroits que les jeunes visitent régulièrement pour s'approvisionner en friandises, boissons, chips, etc.

La proximité d'écoles constitue un argument important en faveur de la suppression de l'exception relative à l'interdiction de la publicité dans les points de vente.

1. Envisagez-vous de supprimer l'exception à l'interdiction de la publicité dans les points de vente prévue dans la loi sur la publicité pour le tabac, de manière à faire respecter les obligations dans le cadre de la FCTC et, ainsi, à diminuer l'attractivité des produits du tabac?

2. Dans l'affirmative, quand?

3. Comment concevez-vous cette interdiction?

4. Une période de transition sera-t-elle prévue?

DO 2012201313662

Vraag nr. 1114 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Nathalie Muylle van 10 juli 2013 (N.) aan de vice-eersteminister en minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, belast met Beliris en de Federale Culturele Instellingen:

Tabaksreclame in verkooppunten in de nabijheid van middelbare scholen. (MV 18639)

In België is reclame voor tabakswaren sinds 1 januari 1999 verboden (artikel 3 van de wet van 10 december 1997 houdende verbod op de reclame voor tabaksproducten). Het verbod geldt echter niet voor reclame voor tabaksproducten op de verkoopplaats. Zo is bijvoorbeeld het aanbrengen van affiches en lichtreclames van een tabaksmerk of tabaksproduct aan de voorgevel of binnenin tabakswinkels en krantenwinkels die tabaksproducten verkopen, nog steeds toegelaten in België.

Nochtans heeft België op 1 november 2005 de kaderconventie ter Bestrijding van het Tabaksgebruik (*Framework Convention on Tobacco Control, FCTC*) geratificeerd. Het FCTC legt verplichtingen op aan landen die het verdrag ratificeren. Artikel 13 van het FCTC verbiedt elke vorm van reclame, promotie of sponsorship voor tabaksproducten, binnen de vijf jaar na de ratificatie van de kaderconventie door dat land. Voor België met name 1 november 2010.

Omdat België het FCTC geratificeerd heeft, dient ons land de uitzondering op artikel 3 van de wet van 10 december 1997 (waardoor reclame is toegelaten op de verkoopplaats) te schrappen. Reeds elf andere Europese landen hebben dit doorgevoerd.

Door het schrappen van de uitzondering, wordt de aantrekkelijkheid voor tabaksproducten aan banden gelegd, zeker in plaatsen die vaak door jongeren worden gefrekwenteerd door de aanwezigheid van snoep, drank, chips en dergelijke.

De nabijheid van scholen is een belangrijk argument voor het schrappen van de uitzondering over reclame op de verkoopplaats.

1. Overweegt u de uitzondering over reclame op de verkoopplaats in de wet op de tabaksreclame te schrappen, zodat de verplichtingen in het kader van het FCTC gerespecteerd worden en zo de aantrekkelijkheid voor tabaksproducten aan banden kan gelegd worden?

2. Zo ja, wanneer mogen we dit verwachten?

3. Hoe ziet u dit verbod?

4. Zal er een overgangperiode worden ingelast?

Réponse de la vice-première ministre et ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, chargée de Beliris et des Institutions culturelles fédérales du 30 août 2013, à la question n° 1114 de madame la députée Nathalie Muylle du 10 juillet 2013 (N.):

Les experts du Service public fédéral (SPF) Santé publique m'ont transmis un rapport relatif à la publicité du tabac. Force est de constater que depuis plusieurs années, l'Industrie du tabac développe des techniques marketing d'affichage de plus en plus agressives. Mes services en sont parfaitement conscients et sont particulièrement vigilants pour éviter que les buralistes n'abusent de cette possibilité de publicité : leur travail sur le terrain est d'ailleurs de plus en plus compliqué en ce qui concerne l'appréciation de la frontière entre 'affichage' qui reste autorisé et 'publicité' qui est interdite.

Le débat relatif aux points de vente et à la vente derrière le comptoir est actuellement mené à l'échelon européen dans le cadre de la procédure de révision de la directive en matière de produits du tabac. Certains pays - notamment l'Irlande, le Royaume-Uni, l'Islande et la Norvège - ont déjà adopté des mesures dont la finalité est d'interdire l'offre de cigarettes dans les points de vente.

Je suis pour ma part favorable à une levée de cette exception d'affichage et à généraliser définitivement le régime d'interdiction de publicité. Nous étudions actuellement cette possibilité et je ferai une proposition à mes collègues du Gouvernement dans le cadre de la prochaine loi santé.

DO 2012201313740

Question n° 1128 de monsieur le député Olivier Maingain du 11 juillet 2013 (Fr.) à la vice-première ministre et ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, chargée de Beliris et des Institutions culturelles fédérales:

*Caisse auxiliaire de paiement des allocations de chômage.
- Répartition linguistique du personnel.*

1. Quelle était au 30 juin 2012, la répartition linguistique du personnel (agents statutaires, personnel contractuel) en fonction au sein du siège central de cette IPSS, et ce niveau par niveau?

2. Au regard des cadres linguistiques en vigueur pour cette institution, quels étaient les déséquilibres linguistiques éventuellement constatés, et ce niveau par niveau?

3. Dans l'hypothèse de l'existence desdits déséquilibres, quelles sont les mesures qui ont été prises pour y remédier?

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, belast met Beliris en de Federale Culturele Instellingen van 30 augustus 2013, op de vraag nr. 1114 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Nathalie Muylle van 10 juli 2013 (N.):

De deskundigen van de FOD Volksgezondheid hebben mij een rapport over de tabaksreclame bezorgd. Het is een feit dat de tabaksindustrie sinds vele jaren meer en meer agressieve affichagetechnieken ontwikkelt. Mijn diensten zijn zich daarvan terdege bewust en zien er zo veel mogelijk op toe dat de kioskhouders die reclamemogelijkheid niet misbruiken. Het werk op het terrein wordt trouwens almaar moeilijker als het erop aan komt om een onderscheid te maken tussen de nog steeds toegestane 'affichering' en de verboden 'reclame'.

Het debat over de verkooppunten en de verkoop achter de toog wordt momenteel op Europees niveau gevoerd, in het kader van de herzieningsprocedure van de richtlijn betreffende de tabaksproducten. Sommige landen - met name Ierland, het Verenigd Koninkrijk, IJsland en Noorwegen - hebben al maatregelen goedgekeurd om het sigarettenaanbod in de verkooppunten te verbieden.

Persoonlijk ben ik voorstander van een opheffing van die afficheringsuitzondering en van een definitieve veralgemening van het reclameverbod. We zijn die mogelijkheid aan het bestuderen, en in het kader van de volgende gezondheidswet zal ik mijn regeringscollega's een voorstel doen.

DO 2012201313740

Vraag nr. 1128 van de heer volksvertegenwoordiger Olivier Maingain van 11 juli 2013 (Fr.) aan de vice-eersteminister en minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, belast met Beliris en de Federale Culturele Instellingen:

Hulpkas voor Werkloosheidsuitkeringen.- Verdeling van het personeel naar taalrol.-

1. Hoe was het vastbenoemde en het contractuele personeel op de hoofdzetel van deze OISZ per niveau op 30 juni 2012 verdeeld over de taalrollen?

2. Welke wanverhoudingen tussen de taalrollen werden er eventueel per niveau vastgesteld ten aanzien van het taalkader bij die instelling?

3. Welke maatregelen werden er genomen om een eventuele wanverhouding weg te werken?

Réponse de la vice-première ministre et ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, chargée de Beliris et des Institutions culturelles fédérales du 30 août 2013, à la question n° 1128 de monsieur le député Olivier Maingain du 11 juillet 2013 (Fr.):

En réponse à votre question, je puis vous informer que son contenu relève de la compétence de madame Monica De Coninck, ministre de l'Emploi (question n° 648 du 19 septembre 2013).

DO 2012201313774

Question n° 1139 de monsieur le député Georges Dallemagne du 12 juillet 2013 (Fr.) à la vice-première ministre et ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, chargée de Beliris et des Institutions culturelles fédérales:

L'hépatite C. (QO 18538)

En janvier 2013, je vous avais notamment demandé des précisions concernant la stratégie concertée "Hépatite C" à laquelle vous faisiez référence dans votre note de politique générale.

Vous m'aviez alors répondu qu'en septembre 2012, un groupe préparatoire a été mis sur pied, composé de professionnels de santé spécialisés dans l'hépatite C, de l'Institut National d'Assurance Maladie Invalidité (INAMI) et de l'Institut scientifique de Santé publique. Ce groupe de travail avait été chargé de proposer, pour la stratégie, une méthodologie d'élaboration et des axes stratégiques ainsi que de formuler des propositions pour un meilleur accompagnement des patients dans le système de soins.

Vous aviez précisé que ce groupe de travail devait rendre ses conclusions en février 2013 au sein du groupe de travail "maladies infectieuses" de la Conférence interministérielle Santé publique. Dès qu'un accord sur la méthode et les axes stratégiques sera obtenu, l'élaboration proprement dite de la stratégie commencera. Vous m'aviez également assuré que l'ensemble des acteurs concernés seraient impliqués dans l'élaboration de cette stratégie, qu'il s'agisse des professionnels de la santé, des associations ou des patients eux-mêmes.

1. Pourriez-vous nous informer de l'état d'avancée des travaux du groupe de travail: les conclusions ont-elles été rendues en février 2013, comme cela était prévu?

2. L'accord sur la méthode et les axes stratégiques a-t-il été obtenu?

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, belast met Beliris en de Federale Culturele Instellingen van 30 augustus 2013, op de vraag nr. 1128 van de heer volksvertegenwoordiger Olivier Maingain van 11 juli 2013 (Fr.):

In antwoord op uw vraag kan ik u meedelen dat de inhoud ervan onder de bevoegdheid valt van mijn collega, mevrouw Monica De Coninck, minister van Werk (vraag nr. 648 van 19 september 2013).

DO 2012201313774

Vraag nr. 1139 van de heer volksvertegenwoordiger Georges Dallemagne van 12 juli 2013 (Fr.) aan de vice-eersteminister en minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, belast met Beliris en de Federale Culturele Instellingen:

Hepatitis C. (MV 18538)

Ik heb u in januari 2013 nadere informatie gevraagd over de overlegde strategie voor hepatitis C waarvan in uw algemene beleidsnota melding werd gemaakt.

U hebt mij toen geantwoord dat er in september 2012 een voorbereidende groep werd opgericht, samengesteld uit gezondheidszorgprofessionals die zijn gespecialiseerd in hepatitis C, het Rijksinstituut voor ziekte- en invaliditeitsverzekering (RIZIV) en het Wetenschappelijk Instituut Volksgezondheid (WIV). U stelde dat die groep de opdracht had gekregen om voor die aanpak een methodologie uit te werken en beleidslijnen voor te stellen, en dat zij tevens voorstellen moest doen om de patiënten in de gezondheidszorg beter te begeleiden.

U gaf ook aan dat de groep haar conclusies tegen februari 2013 moest meedelen aan de werkgroep besmettelijke ziekten van de Interministeriële Conferentie Volksgezondheid. Zodra men het eens was over de methode en de grote beleidslijnen, zou men met de eigenlijke uitwerking van het beleid beginnen. U verzekerde mij bovendien dat alle belanghebbende actoren bij de uitwerking van dit beleid zouden worden betrokken, zowel de gezondheidszorgprofessionals, de verenigingen als de patiënten zelf.

1. Hoe vorderen de werkzaamheden van de werkgroep; werden de conclusies in februari 2013 meegedeeld, zoals was gepland?

2. Is men het eens geraakt over de methode en de grote beleidslijnen?

3. L'élaboration de la stratégie a-t-elle réellement commencé?

4. Pourriez-vous également préciser la façon dont les associations, les patients et les professionnels de la santé sont impliqués dans l'élaboration de cette stratégie?

Réponse de la vice-première ministre et ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, chargée de Beliris et des Institutions culturelles fédérales du 30 août 2013, à la question n° 1139 de monsieur le député Georges Dallemagne du 12 juillet 2013 (Fr.):

Le Comité préparatoire a en effet terminé ses travaux. Il s'est non seulement accordé sur une méthodologie de travail mais il a aussi rédigé un *position paper*.

Ce document s'articule autour de quatre axes:

- prévention,
- dépistage,
- prise en charge et
- vie de la personne vivant avec le virus de l'hépatite C.

Il fournit, pour chaque axe, une série de recommandations élaborées en concertation avec les professionnels de santé et les associations de patients. Le 4 juin 2013, le Comité préparatoire s'est réuni une dernière fois pour valider ce document. Il sera prochainement soumis à la Conférence interministérielle au sein du groupe de travail 'Maladies infectieuses'.

Le groupe de travail sera invité à formuler ses remarques et à s'accorder sur les modalités de son adoption. La liste des acteurs consultés lui sera soumise et, le cas échéant, si le groupe de travail estime que certains acteurs qui auraient dû être consultés ne l'ont pas été, le travail sur la stratégie sera prolongé pour répondre à cette demande.

Très vraisemblablement, la Conférence interministérielle devrait donc, encore en 2013, adopter un protocole d'accord dans lequel les différents ministres de la Santé s'engageront à mettre en oeuvre cette stratégie, sur base d'un plan d'implémentation que chaque ministre, pour les actions qui relèvent de ses compétences, devra élaborer.

Comme vous le voyez, tous les engagements pris en la matière ont donc été tenus et la stratégie Hépatite C verra le jour dans les temps.

3. Heeft men daadwerkelijk een begin gemaakt met de uitwerking van het beleid?

4. Hoe worden de verenigingen, de patiënten en de gezondheidszorgprofessionals bij de uitwerking van het beleid betrokken?

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, belast met Beliris en de Federale Culturele Instellingen van 30 augustus 2013, op de vraag nr. 1139 van de heer volksvertegenwoordiger Georges Dallemagne van 12 juli 2013 (Fr.):

Het voorbereidend comité heeft zijn werkzaamheden inderdaad afgerond. Het heeft niet alleen een akkoord bereikt over een werkmethode, maar ook een *position paper* opgesteld.

Dat document bevat vier krachtlijnen:

- preventie,
- opsporing,
- tenlasteneming en
- leven van de persoon die met het hepatitis C-virus leeft.

Het document reikt voor elke krachtlijn een reeks aanbevelingen aan die in overleg met de gezondheidszorgprofessionals en de patiëntenverenigingen werden uitgewerkt. Het voorbereidend comité kwam afgelopen 4 juni (2013) een laatste keer bijeen om het document te valideren. Het zal aan binnenkort in de werkgroep "Besmettelijke ziekten" aan de Interministeriële Conferentie worden voorgelegd.

Men zal de werkgroep vragen om zijn opmerkingen te formuleren en het eens te worden over de nadere regels om het document goed te keuren. De lijst van de geraadpleegde actoren zal worden voorgelegd, en indien de werkgroep meent dat bepaalde actoren ten onrechte niet werden geraadpleegd, zal het werk over de strategie worden verlengd om die actoren alsnog te raadplegen.

De Interministeriële Conferentie zou dus heel waarschijnlijk nog in 2013 een protocolakkoord moeten goedkeuren. Hierin zullen de verschillende ministers van Volksgezondheid er zich toe verbinden om die strategie uit te voeren. Elke minister zal daartoe, voor wat de acties betreft die onder zijn bevoegdheid vallen, een uitvoeringsplan uitwerken.

Zoals u kunt vaststellen, worden alle verbintenissen nageleefd en zal de hepatitis C-strategie tijdig klaar zijn.

DO 2012201313775

Question n° 1140 de madame la députée Thérèse Snoy et d'Oppuers du 12 juillet 2013 (Fr.) à la vice-première ministre et ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, chargée de Beliris et des Institutions culturelles fédérales:

Les enjeux de la recherche en matière de de santé au niveau européen. (QO 18406)

La Commission européenne a rendu public, le 25 janvier 2012, un projet de règlement relatif à la protection des données personnelles. Actuellement, la proposition de règlement fait l'objet d'une double analyse: d'une part, au sein du groupe de travail du Conseil de l'Union européenne DAPIX et, d'autre part, au sein du Parlement européen.

La Commission Libertés civiles, justice et affaires intérieures du Parlement européen a déposé des amendements au texte, suite au rapport de M. Albrecht sur le sujet. Un vote de ce comité "LIBE" sur cette question était prévu le 29 mai 2013.

Ce projet de règlement suscite beaucoup de controverses. Les uns le soutiennent en arguant du fait que, vu l'essor du numérique et le contexte de globalisation dans lequel nous vivons, un meilleur contrôle d'accès aux données est nécessaire. Et par là même, est nécessaire aussi un "droit à l'oubli", notamment sur internet. Les autres défendent le maintien à l'accès aux données et s'insurgent contre ce règlement qui obligera tous les organismes publics et privés à détruire ou à anonymiser les données (personnelles) une fois que le traitement pour lequel elles auront été collectées sera achevé, ou passé un court délai.

Si cet enjeu de société dépasse de beaucoup le cadre des travaux de notre commission, il n'en reste pas moins qu'un aspect, entre autres, est à relever et à interroger. En effet, des dérogations existent actuellement dans la réglementation européenne pour que les données nécessaires aux études scientifiques puissent être utilisables. Le développement des biobanques de tumeurs par exemple, outils essentiels pour l'avenir de la recherche sur le cancer, dépend de ces dérogations.

DO 2012201313775

Vraag nr. 1140 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Thérèse Snoy et d'Oppuers van 12 juli 2013 (Fr.) aan de vice-eersteminister en minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, belast met Beliris en de Federale Culturele Instellingen:

Inzet van de gezondheidsresearch op het Europese niveau. (MV 18406)

Op 25 januari 2012 publiceerde de Europese Commissie een voorstel voor een verordening betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens. Momenteel buigen zowel de DAPIX-werkgroep van de Raad van de Europese Unie als het Europees Parlement zich over het voorstel.

Naar aanleiding van het ontwerpverslag van de heer Albrecht werden er in de LIBE-commissie (Burgerlijke vrijheden, justitie en binnenlandse zaken) amendementen op de tekst ingediend. Op 29 mei 2013 was er in de LIBE-commissie een stemming over deze kwestie gepland.

Over het voorstel voor een verordening woedt er een hevige controverse. Sommigen steunen het en zijn van oordeel dat er, gelet op de opmars van de digitale communicatie en op de voortschrijdende mondialisering, meer toezicht moet komen op de toegang tot de gegevens. Daaruit volgt dan weer dat er een "recht om te worden vergeten" nodig is, dat met name op het internet moet gelden. Anderen pleiten dan weer vóór de toegang tot de gegevens en verzetten zich tegen dit voorstel van verordening, op grond waarvan alle publieke en private instellingen verplicht zouden zijn persoonsgegevens na afloop van de verwerking waarvoor ze werden verzameld meteen of na korte tijd te vernietigen of te anonimiseren.

Dit maatschappelijke vraagstuk kan binnen het bestek van de werkzaamheden van onze commissie zeker niet volledig worden behandeld, maar toch moet de aandacht worden gevestigd op minstens een aspect ervan. Momenteel voorziet de Europese regelgeving namelijk in een uitzondering die de verwerking van voor wetenschappelijk onderzoek benodigde gegevens mogelijk maakt. De ontwikkeling van tumorspecifieke biobanken, die van cruciaal belang zijn voor de toekomst van de kankerresearch, is slechts mogelijk dankzij die uitzondering.

Mais le député Jean Phillip Albrecht a déposé, entre autres, un amendement qui aurait pour effet que les données personnelles ne puissent plus être utilisées "à des fins de recherche historique, statistique ou scientifique" que si la personne concernée y consent ou les a rendues publiques et non plus "si leur publication est rendue nécessaire pour présenter les résultats de la recherche ou faciliter la recherche, sous réserve que les droits fondamentaux de la personne ne prévalent pas sur les intérêts de la recherche". Dès lors, des analyses rendues possibles par de nouvelles technologies sur d'anciens prélèvements deviennent très difficiles (par exemple, en cas de décès du patient qui ne peut plus donner son consentement).

Nous nous inquiétons dès lors de la possibilité de poursuivre et/ou d'entamer des études épidémiologiques sur les causes du développement des cancers. Sans porter atteinte aux droits des patients et aux critères éthiques indispensables, il nous paraît important de pouvoir les maintenir.

La ministre de la Justice, madame Turtelboom, a déclaré récemment que le groupe de travail Statistique a soumis au groupe de travail du Conseil de l'Union européenne (DAPIX) la possibilité d'introduire, dans le texte de la proposition de règlement, des exceptions pour la recherche. La Belgique soutiendrait les propositions du groupe de travail Statistique dans la mesure où ces dernières introduisent un régime allégé en faveur de la recherche scientifique, statistique et historique.

1. Partagez-vous les préoccupations de votre collègue et confirmez-vous la position de la Belgique sur ce point de la recherche?

2. Pour ce qui concerne la recherche scientifique en matière de santé, comment pouvons-nous garantir l'accès aux données jugées nécessaires aux travaux futurs et, plus précisément, comment garantir le maintien des études épidémiologiques dans le domaine du cancer?

Réponse de la vice-première ministre et ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, chargée de Beliris et des Institutions culturelles fédérales du 01 septembre 2013, à la question n° 1140 de madame la députée Thérèse Snoy et d'Oppuers du 12 juillet 2013 (Fr.):

1. Je soutiens le raisonnement qui sous-tend la proposition de règlement relatif à la protection des données personnelles de même que l'objectif de renforcement des droits des citoyens.

Europarlementslid Jan Philipp Albrecht heeft echter een amendement ingediend op grond waarvan persoonsgegevens enkel nog voor "historische, statistische of wetenschappelijke doeleinden" verwerkt zouden mogen worden als de betrokken persoon daarvoor toestemming heeft gegeven, en niet langer "wanneer de publicatie van persoonsgegevens nodig is om de onderzoeksresultaten te presenteren of het onderzoek te vergemakkelijken, mits de belangen of de grondrechten en grondvrijheden van de betrokkene geen voorrang hebben boven deze belangen". Daardoor zou het bijzonder moeilijk worden om oude staten te analyseren wanneer nieuwe technologieën dat mogelijk maken (bijvoorbeeld als de patiënt overleden is en bijgevolg geen toestemming meer kan geven).

We maken ons dan ook zorgen over de vraag of het nog mogelijk zal zijn om epidemiologisch onderzoek naar de ontwikkeling van kanker voort te zetten. Ons lijkt het alvast belangrijk dat men dergelijke studies kan blijven uitvoeren, al mag er niet getornd worden aan de rechten van de patiënten en moeten de noodzakelijke ethische criteria in acht worden genomen.

Mevrouw Turtelboom, de minister van Justitie, verklaarde onlangs dat de werkgroep Statistiek aan de DAPIX-werkgroep van de Raad van de Europese Unie heeft gesuggereerd in het voorstel voor een verordening uitzonderingen op te nemen inzake onderzoek. België steunt naar verluidt het voorstel van de werkgroep Statistiek, dat in een minder strenge regeling voorziet voor wetenschappelijk, statistisch en historisch onderzoek.

1. Deelt u de bekommernissen van uw collega en bevestigt u het Belgische standpunt over de bepalingen met betrekking tot onderzoek?

2. Hoe kunnen we, wat de gezondheidsresearch betreft, garanderen dat de voor toekomstig onderzoek noodzakelijk geachte gegevens toegankelijk blijven? Hoe kunnen we er meer in het bijzonder voor zorgen dat het epidemiologische kankeronderzoek niet stilvalt?

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, belast met Beliris en de Federale Culturele Instellingen van 01 september 2013, op de vraag nr. 1140 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Thérèse Snoy et d'Oppuers van 12 juli 2013 (Fr.):

1. Ik volg de achterliggende redenering van het voorstel tot regeling van de bescherming van de persoonsgegevens, net als ik de doelstelling steun om de burgerrechten te versterken.

Cependant, force est de reconnaître que la proposition de la Commission pose un certain nombre de questions. D'autres droits et libertés et l'intérêt général doivent également être pris en compte.

Comme vous le soulignez à juste titre, le secteur de la recherche, en particulier en matière médicale, est particulièrement concerné et je suis très attentive à ce que la future réglementation ne constitue pas un frein injustifié aux travaux de recherche futurs ainsi qu'au suivi épidémiologique et à la constitution de registres établis dans l'intérêt public.

Je partage donc la position de la Belgique que ma collègue A. Turtelboom a exposée et je soutiens l'introduction, dans le texte de la proposition de règlement, d'exceptions pour la recherche.

2. En réponse à votre seconde question, quelle que soit l'issue du processus législatif en cours au niveau européen, il nous faudra veiller à mettre notre législation en conformité avec le règlement et veiller à ce que le traitement de données, épidémiologiques notamment, puisse se poursuivre.

Soyez en tout cas assurée que, pour ma part, je veille à ce que la position de la Belgique au sein du Conseil tienne compte de l'intérêt public, en particulier en matière de santé et de recherche médicale et épidémiologique.

DO 2012201313776

Question n° 1141 de madame la députée Nathalie Muylle du 12 juillet 2013 (N.) à la vice-première ministre et ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, chargée de Beliris et des Institutions culturelles fédérales:

Généralisation de la prescription médicale informatisée. (QO18807)

Fin 2012, le "Plan d'action 2013-2018 pour l'informatisation des soins de santé" a été rédigé à l'issue d'une large table ronde où prestataires de soins de première et deuxième lignes, organisations et administrations fédérales, régionales et communautaires ont eu l'occasion de s'exprimer.

Dans le cadre de la première étape 2014 et 2015, toute prescription médicale de médicaments, de soins de kinésithérapie et d'art infirmier, de labo et d'imagerie médicale sera transmise automatiquement depuis le dossier informatisé du patient, de l'hôpital vers recip-e (les pharmaciens).

Men moet echter vaststellen dat het voorstel van de Commissie een aantal problemen stelt. Men moet ook met andere rechten en vrijheden en met het algemeen belang rekening houden.

Zoals u terecht opmerkt, betreft het de research, en in het bijzonder de medische, en ik let er goed op dat de toekomstige verordening geen onverantwoorde rem vormt voor de komende onderzoeken, de epidemiologische follow-up en de samenstelling van registers die in het algemeen belang zijn opgericht.

Ik deel dus het Belgische standpunt dat mijn collega A. Turtelboom heeft uiteengezet, en ik ondersteun dat men in het voorstel van verordening in uitzonderingen voor de research zou voorzien.

2. In antwoord op uw tweede vraag zullen we, ongeacht de uitkomst van het wetgevend proces dat op Europees vlak loopt, erover moeten waken dat we onze wetgeving in overeenstemming met de verordening brengen en dat de gegevensverwerking, in het bijzonder de epidemiologische gegevens, kan worden voortgezet.

U kunt er in elk geval van op aan dat ik van mijn kant erover waak dat het Belgische standpunt in de Raad met het algemeen belang rekening houdt, zeker wat de gezondheid en de medische en epidemiologische research betreft.

DO 2012201313776

Vraag nr. 1141 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Nathalie Muylle van 12 juli 2013 (N.) aan de vice-eersteminister en minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, belast met Beliris en de Federale Culturele Instellingen:

Veralgemeend elektronisch voorschrijven. (MV 18807)

Eind 2012 werd, na organisatie van een ronde tafel, "het actieplan e-gezondheid 2013-2018" opgesteld. Zowel zorgverleners van eerste als tweede lijn, als organisaties en administraties van de federale, gewestelijke en gemeenschapsoverheden hebben hieraan bijgedragen.

Voor 2014 en 2015 zijn de vooruitzichten dat op gebied van het elektronisch voorschrijven, geneesmiddelenvoorschriften, voorschriften voor zorg vanwege kiné en verpleegkundigen, labo en medisch beeldvormingsvoorschriften vanuit het elektronisch patiëntendossier in het ziekenhuis automatisch naar recip-e (bij apothekers) zullen verzonden worden.

1. Ce calendrier est-il réaliste? En d'autres termes, les services TIC/ les logiciels sont-ils prêts?

2. À quelle date est prévue l'introduction de la prescription électronique dans les MRS (maisons de repos et de soins) et pour les soins à domicile?

3. a) Comment se déroulent les projets-pilotes développés avec des médecins généralistes qui envoient automatiquement leur prescription au pharmacien?

b) À quel moment interviendra l'évaluation de ces projets?

c) Quand peut-on envisager une éventuelle généralisation de la méthode?

4. a) La prescription électronique s'inscrit-elle dans le projet e-Health ou dans les options proposées par Vitalink?

b) Est-il possible d'organiser la compatibilité entre les deux systèmes?

Réponse de la vice-première ministre et ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, chargée de Beliris et des Institutions culturelles fédérales du 01 septembre 2013, à la question n° 1141 de madame la députée Nathalie Muylle du 12 juillet 2013 (N.):

1. Les critères d'enregistrement des paquets software pour les médecins généralistes en 2013 prévoient l'utilisation des fonctionnalités Recip-e et seront testés fin 2013 sur leur conformité.

Les médecins généralistes qui utilisent un software enregistré pourront début 2014 prescrire des médicaments par voie électronique, conformément au timing prévu dans le plan d'action e-santé.

Le plan d'action e-santé prévoit l'utilisation des prescriptions en kinésithérapie, infirmerie, laboratoire et imagerie médicale dès janvier 2015. La conduite du projet et sa responsabilité seront octroyées à la plate-forme eHealth et à l'Asbl Recip-e. Cette date est une date de référence et dépend du secteur.

Les critères pour l'enregistrement des paquets software pour les kinés en 2013 prévoient l'utilisation des fonctionnalités Recip-e et ils seront testés sur leur conformité fin 2013. Cela signifie donc que les kinés qui utiliseront un paquet software dans le courant 2014 pourront déjà recevoir les prescriptions électroniques, c'est plus tôt que ce que prévoit le plan d'action e-santé.

1. Is deze timing haalbaar, met andere woorden is de ICT/ software klaar?

2. Wanneer zal het elektronisch voorschrift (recip-e) gebruikt worden binnen de RVT's (rust- en verzorgingstehuizen) en thuisverpleging?

3. a) Hoe lopen de proefprojecten met huisartsen, die automatisch een voorschrift doorsturen naar de apotheker?

b) Wanneer worden zij geëvalueerd?

c) Wanneer is eventuele veralgemening mogelijk?

4. a) Kadert het elektronisch voorschrijven binnen het eHealth-project, of binnen de mogelijkheden van vitalink?

b) Kunnen beide systemen hiervoor op elkaar afgestemd worden?

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, belast met Beliris en de Federale Culturele Instellingen van 01 september 2013, op de vraag nr. 1141 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Nathalie Muylle van 12 juli 2013 (N.):

1. De criteria voor de registratie van softwarepakketten voor huisartsen in 2013 voorzien het gebruik van de Recip-e functionaliteiten en worden eind 2013 op hun conformiteit getest.

De huisartsen die gebruik maken van een geregistreerd softwarepakket zullen dus begin 2014 de mogelijkheid hebben om geneesmiddelen elektronisch voor te schrijven, conform met de timing voorzien in het actieplan e-Gezondheid.

Het actieplan e-Gezondheid voorziet het gebruik van de voorschriften kinesitherapie, verpleegkunde, labo en medische beeldvorming vanaf januari 2015 en wijst de projectleiding en projectverantwoordelijkheid hiervoor toe aan het eHealth platform en de vzw Recip-e. Deze datum is een richtdatum en is afhankelijk van de sector.

De criteria voor de registratie van softwarepakketten voor kinesitherapeuten in 2013 voorzien het gebruik van de Recip-e functionaliteiten en worden eind 2013 op hun conformiteit getest. Dit betekent dus dat de kinesitherapeuten die gebruik maken van een geregistreerd softwarepakket in de loop van 2014 reeds de mogelijkheid hebben om elektronische voorschriften te ontvangen, dat is dus vroeger dan het actieplan e-Gezondheid voorziet!

Les critères pour l'enregistrement des paquets software pour les infirmiers en 2013 ne prévoient pas l'utilisation des fonctionnalités recip-e. Ce critère ne pourra donc pas être repris dans la prochaine session d'enregistrement.

2. Le calendrier pour l'utilisation de la prescription électronique dans les MRS et pour les infirmiers à domicile sera fixé cette année encore.

3. Le projet pilote 'prescription électronique en ambulatoire' a été réalisé entre le 16 juin 2009 et le 28 février 2013. Les résultats de ce projet pilote ont été repris dans le rapport final du 25 mars 2013.

Un des objectifs du projet pilote était le développement d'une architecture générique pour l'envoi des prescriptions non adressées entre les prestataires de soins (prescripteurs et exécuteurs). Le projet pilote se concentrera sur la prescription électronique des médicaments pour les patients en ambulatoire.

Le rapport mentionne que le système a été testé dans la pratique auprès de 11 médecins et 16 pharmaciens qui ont envoyé/ reçu sur base régulière des prescriptions de médicaments. Au total, le cycle complet s'est fait pour 430 prescriptions.

Le rapport précise qu'une généralisation du système est possible. Une série de points prioritaires y sont énumérés. Des problèmes techniques sont aussi mentionnés : ils ne sont pas encore résolus mais bien identifiés, de telle sorte qu'ils n'entraveront pas une généralisation.

La direction du projet et sa responsabilité pour la généralisation du système sont, dans le plan d'action e-santé, octroyés à la plate-forme e Health et à l'Asbl Recip-e.

4. Le projet e-Recip et le projet Vitalin ont des objectifs convergents, chez recip-e, c'est comme déjà dit, l'envoi électronique des prescriptions de médicaments et chez Vitalink la publication électronique du schéma de médication d'un patient. Le schéma de médication est la liste des médicaments que le patient prend chaque jour.

Un médecin décide en premier lieu des médicaments qu'un patient doit prendre (schéma de médication strictu sensu) et décide ensuite quels médicaments doivent être prescrits: il doit rédiger pour toute nouvelle médication une première prescription et décider de la nécessité de prescrire la prolongation d'une médication existante.

De criteria voor de registratie van softwarepakketten voor verpleegkundigen in 2013 voorzien niet het gebruik van de Recip-e functionaliteiten. Dit criterium zal dus pas kunnen opgenomen worden in de volgende registratiesessie.

2. De timing voor het gebruik van het elektronisch voorschrift binnen de RVT's en thuisverpleging zal nog dit jaar worden vastgelegd.

3. Het pilootproject "Ambulant elektronisch voorschrift" werd gerealiseerd tussen 16 juni 2009 en 28 februari 2013. De resultaten van dit pilootproject zijn samengevat in een eindverslag van 15 maart 2013.

Een van de doelstellingen van het pilootproject was het uitwerken van een generische architectuur voor het verzenden van niet-geadresseerde voorschriften tussen zorgverleners (voorschrijvers uitvoerders). Het pilootproject spitste zich toe op het elektronisch geneesmiddelenvoorschrift voor ambulante patiënten.

Het rapport vermeldt dat het systeem in de praktijk getest werd bij 11 artsen en 16 apothekers die op regelmatige basis geneesmiddelenvoorschriften verstuurden/ ontvingen. In totaal werd de cyclus volledig doorlopen voor 430 voorschriften.

Het rapport stelt dat een veralgemening van het systeem mogelijk is. Een aantal aandachtspunten worden hierbij opgesomd. Ook worden nog technische problemen vermeld: deze zijn nog niet opgelost maar wel geïdentificeerd, zodat dit een veralgemening niet in het gedrang brengt.

De projectleiding en projectverantwoordelijkheid voor de veralgemening van het systeem wordt in het actieplan e-Gezondheid toegewezen aan het eHealth platform en de vzw Recip-e.

4. Het Recip-e project en het Vitalink project hebben uiteenlopende doelstellingen: bij Recip-e is dat zoals gezegd het elektronisch versturen van geneesmiddelenvoorschriften en bij Vitalink (voorlopig) het elektronisch publiceren van het medicatieschema van een patiënt.

Het medicatieschema is de lijst van geneesmiddelen die de patiënt dagdagelijks inneemt. Een arts beslist in een eerste stap over de geneesmiddelen die een patiënt dient in te nemen (= medicatieschema *strictu sensu*) en beslist vervolgens over welke geneesmiddelen dienen voorgeschreven te worden: zo moet hij voor nieuwe medicatie een eerste voorschrift opstellen en beslissen voor welke van de bestaande medicatie een verlengingsvoorschrift noodzakelijk is.

Jusqu'à présent, tant le schéma de médication que la prescription électronique sont gérés dans le dossier du patient électronique du prestataire de soins. L'objectif est de publier le schéma de médication dans un coffre sécurisé pour qu'il puisse être ensuite adapté et/ou consulté par les prestataires de soins autorisés.

DO 2012201313783

Question n° 1145 de madame la députée Sabien Lahaye-Battheu du 15 juillet 2013 (N.) à la vice-première ministre et ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, chargée de Beliris et des Institutions culturelles fédérales:

Remboursement de l'Arimidex et du Zoladex pour le traitement du cancer du sein chez l'homme. (QO 17246)

Les femmes ont droit au remboursement du traitement hormonal de leur cancer du sein avec l'Arimidex et le Zoladex mais les hommes qui sont atteints de ce cancer essentiellement féminin ne peuvent prétendre à ce remboursement. En réponse à ma question écrite n° 478 du 27 avril 2012, vous m'avez dit que vous aviez interpellé la Commission de Remboursement des Médicaments (CRM) au sujet de l'utilisation de ces deux médicaments dans le cancer du sein chez l'homme, afin qu'elle évalue ce dossier au jour des nouvelles dispositions réglementaires, soit mars 2012 (*Bulletin des questions et réponses*, Chambre, 2012-2013, n° 85, page 125). Vous avez pris l'initiative de modifier l'arrêté royal du 21 décembre 2011 afin d'assouplir le cadre réglementaire.

Je voudrais évoquer le cas d'un homme atteint du cancer du sein qui a été traité avec le Zoladex et l'Arimidex et qui s'est vu refuser le remboursement de ce traitement. Il a saisi le tribunal du travail qui lui a donné raison par jugement du 14 mars 2013, jugement fondé sur le principe d'égalité.

1. La modification de l'arrêté royal précité, qui est entrée en vigueur en mars 2012, permet à la CRM d'admettre un plus grand nombre d'indications remboursées.

Qu'est-ce que ça signifie concrètement?

2. a) Sur quel résultat tangible a débouché votre interpellation adressée à la Commission de Remboursement des Médicaments (CRM) au sujet de l'utilisation de l'Arimidex et du Zoladex dans le cancer du sein chez l'homme?

b) Les hommes atteints d'un cancer du sein auront-ils droit eux aussi au remboursement de l'Arimidex et du Zoladex?

Tot op heden worden zowel het medicatieschema als het elektronisch voorschrift beheerd in het elektronisch patiëntendossier van de zorgverlener. Het is de bedoeling om dit medicatieschema te publiceren in een beveiligde kluis zodat dit vervolgens door geautoriseerde zorgverleners kan aangepast en/of geraadpleegd worden.

DO 2012201313783

Vraag nr. 1145 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Sabien Lahaye-Battheu van 15 juli 2013 (N.) aan de vice-eersteminister en minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, belast met Beliris en de Federale Culturele Instellingen:

Terugbetaling Arimidex en Zoladex ingeval van van borstkanker bij mannen. (MV 17246)

De hormoonbehandeling met de geneesmiddelen Arimidex en Zoladex wordt terugbetaald voor borstkanker bij vrouwen, maar niet voor borstkanker bij mannen. In uw antwoord op de schriftelijke vraag nr. 478 van 27 april 2012, stelde u de Commissie Tegemoetkoming Geneesmiddelen (CTG) te zullen interpelleren omtrent het gebruik van Arimidex en Zoladex bij borstkanker bij de man, zodat zij dit dossier zou kunnen evalueren op het moment dat de nieuwe reglementaire bepalingen - u nam het initiatief om het koninklijk besluit van 21 december 2011 te wijzigen teneinde het reglementair kader te versoepelen - van kracht zouden zijn, dit is maart 2012 (*Vragen en Antwoorden*, Kamer, 2012-2013, nr. 85, blz. 125).

Ik verwijs naar een concrete casus waarbij aan een man met borstkanker, die behandeld werd met de geneesmiddelen Zoladex en Arimidex, de terugbetaling werd geweigerd. De man trok naar de arbeidsrechtbank en haalde het bij vonnis van 14 maart 2013, op grond van het gelijkheidsbeginsel.

1. De wijziging van het voornoemde koninklijk besluit trad in werking in maart 2012 en laat de CTG toe meer indicaties voor terugbetaling in aanmerking te kunnen nemen.

Wat betekent dit concreet?

2. a) Wat is het resultaat geweest van uw interpellatie bij de Commissie Tegemoetkoming Geneesmiddelen (CTG) omtrent het gebruik van Arimidex en Zoladex bij borstkanker bij de man?

b) Zullen de geneesmiddelen Arimidex en Zoladex voortaan ook worden terugbetaald voor mannen met borstkanker?

Réponse de la vice-première ministre et ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, chargée de Beliris et des Institutions culturelles fédérales du 30 août 2013, à la question n° 1145 de madame la députée Sabien Lahaye-Battheu du 15 juillet 2013 (N.):

En réponse à votre première question, je peux vous dire que les modifications de l'arrêté royal du 21 décembre 2001 ont notamment concerné l'article 2 de cet arrêté. Concrètement, l'interdiction explicite du remboursement d'indications non autorisées pour des spécialités inscrites dans la liste des spécialités pharmaceutiques remboursables a été supprimée. Cependant, il faut tenir compte du fait que la prescription de traitements en dehors de leurs indications autorisées engage la responsabilité médico-légale des médecins prescripteurs. En réponse à votre deuxième question, je tiens à vous informer que le groupe de travail permanent 'Médicaments en Oncologie' du Bureau de la Commission de remboursement des médicaments s'est penché récemment sur le traitement du cancer du sein chez les hommes. Ce groupe de travail, composé de membres du Bureau et de médecins experts dans le traitement du cancer, n'a pas encore rendu ses conclusions. Dès que ces conclusions seront disponibles, elles seront transmises au Bureau et à la Commission de remboursement des médicaments, qui m'avisera ensuite des suites à donner au dossier.

DO 2012201313831

Question n° 1155 de monsieur le député Wouter De Vriendt du 16 juillet 2013 (N.) à la vice-première ministre et ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, chargée de Beliris et des Institutions culturelles fédérales:

Décision concernant le remboursement du Soliris. (QO 18030)

Vos négociations avec le fabricant du Soliris ont porté leurs fruits: à partir du 1^{er} juillet 2013 le Soliris sera remboursé pour les patients HPN et SHUa.

1. Combien de patients SHUa bénéficieront en Belgique du remboursement du Soliris à partir du 1^{er} juillet 2013?
2. Quel montant l'INAMI devra-t-il déboursier annuellement pour le remboursement du Soliris pour les patients SHUa?
3. La demande initiale du gouvernement de baisser le prix de 3,69 % a été rejetée par le fabricant.

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, belast met Beliris en de Federale Culturele Instellingen van 30 augustus 2013, op de vraag nr. 1145 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Sabien Lahaye-Battheu van 15 juli 2013 (N.):

In antwoord op uw eerste vraag, kan ik u zeggen dat de wijzigingen aan het koninklijk besluit van 21 december 2001 onder andere betrekking hadden op artikel 2 van dit besluit. Meer specifiek werd het uitdrukkelijk verbod van de terugbetaling van niet geregistreerde indicaties voor specialiteiten ingeschreven in de lijst van vergoedbare farmaceutische specialiteiten geschrapt. Er moet evenwel rekening gehouden worden met het feit dat de voorschrijvende artsen bij het voorschrijven van behandelingen buiten hun geregistreerde indicaties de medico-legale verantwoordelijkheid dragen. In antwoord op uw tweede vraag, deel ik u mede dat de permanente werkgroep 'Geneesmiddelen in Oncologie' van het Bureau van de Commissie Tegemoetkoming Geneesmiddelen zich recent heeft gebogen over de behandeling van borstkanker bij mannen. Deze werkgroep, samengesteld uit leden van het Bureau en artsen experten in de behandeling van kanker, heeft de besluitvorming nog niet gefinaliseerd. Van zodra deze besluiten beschikbaar zijn, zullen deze aan het Bureau en aan de Commissie Tegemoetkoming Geneesmiddelen worden doorgegeven, die mij vervolgens zal adviseren over de gevolgen die te geven zijn aan het dossier.

DO 2012201313831

Vraag nr. 1155 van de heer volksvertegenwoordiger Wouter De Vriendt van 16 juli 2013 (N.) aan de vice-eersteminister en minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, belast met Beliris en de Federale Culturele Instellingen:

Beslissing terugbetaling Soliris. (MV 18030)

Uw onderhandelingen met de producent van Soliris hebben resultaat gehad: vanaf 1 juli 2013 wordt Soliris voor PNH- en aHUS-patiënten terugbetaald.

1. Hoeveel aHUS-patiënten zijn er in België voor wie Soliris vanaf 1 juli 2013 zal worden terugbetaald?
2. Hoeveel ongeveer zal het RIZIV jaarlijks moeten uitgeven voor de terugbetaling van Soliris voor aHUS-patiënten?
3. De oorspronkelijke vraag vanuit de regering om de prijs met 3,69 % te laten zakken werd door het bedrijf geweigerd.

La conclusion de l'accord signifie-t-elle que la réduction de prix est inférieure à ce pourcentage?

4. La conclusion de l'accord signifie-t-elle également que les demandes introduites par des patients SHUa qui prennent du Soliris auprès du Fonds spécial de solidarité n'ont plus de sens?

Réponse de la vice-première ministre et ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, chargée de Beliris et des Institutions culturelles fédérales du 01 septembre 2013, à la question n° 1155 de monsieur le député Wouter De Vriendt du 16 juillet 2013 (N.):

En ce qui concerne votre première question, les estimations du nombre de patients "syndrome hémolytique et urémique atypique" - SHUa varient entre dix et vingt. L'une des données que nous souhaitons rassembler est justement de connaître le nombre exact de patients qui répondent aux critères d'accès au remboursement, critères établis avec l'aide d'experts en la matière (pédiatres néphrologues). Ceci permettra aussi de répondre à votre deuxième question.

Les doses de Soliris® varient fortement d'un cas à l'autre, ainsi que la durée nécessaire de traitement, ce qui aura une influence certaine sur le budget à consacrer à cette indication. Les estimations varient elles aussi de 1 million la première année à plus de 4 millions la troisième.

L'agrément avec la firme Alexion prévoit que le remboursement sera de 95 % du prix, avec fourniture de flacons gratuits pour chaque nouveau patient. De même, la firme Alexion s'est engagée à prendre en charge les nouveaux patients en attente jusqu'à l'obtention du remboursement.

Un Collège des Médicaments Orphelins va être mis en place pour cette nouvelle indication (il existe déjà pour l'indication "hémoglobinurie paroxystique nocturne" - HPN) et évaluera chaque demande individuellement.

Au cas où la situation d'un patient ne correspondrait pas aux critères scientifiquement établis, un recours au Fonds Spécial de Solidarité reste possible. Des renseignements pris par mes services auprès des médecins traitants de certains patients avec un SHUa, il semble ressortir que tous les patients actuellement identifiés par eux répondraient aux critères futurs.

Betekent het akkoord dat de prijsverlaging lager ligt dan dat percentage?

4. Betekent het akkoord ook dat aanvragen van aHUS-patiënten die Soliris gebruiken bij het Bijzonder Solidariteitsfonds nu geen zin meer hebben?

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, belast met Beliris en de Federale Culturele Instellingen van 01 september 2013, op de vraag nr. 1155 van de heer volksvertegenwoordiger Wouter De Vriendt van 16 juli 2013 (N.):

Wat uw eerste vraag betreft, schat men dat er tien tot twintig aHUS (of *Atypical hemolytic-uremic syndrome*)-patiënten zijn. Een van de gegevens die wij willen verzamelen moet ons precies het exacte aantal patiënten laten kennen dat aan de terugbetalingscriteria beantwoordt. Die criteria werden met de hulp van deskundigen ter zake (kinderartsen-nefrologen) vastgelegd. Daardoor zal ik ook op uw tweede vraag kunnen antwoorden.

De doses Soliris en de behandelingsduur schommelen sterk naargelang het geval, wat een zekere invloed zal hebben op het budget dat men aan die indicatie moet besteden. Ook daar schommelen de schattingen van 1 miljoen tijdens het eerste jaar tot meer dan 4 miljoen in het derde jaar.

De overeenkomst met de firma Alexion bepaalt dat de terugbetaling 95 % van de prijs zal bedragen, met voor elke nieuwe patiënt een levering van gratis flacons. Het bedrijf Alexion heeft er zich ook toe verbonden dat dat het nieuwe patiënten op de wachtlijst ten laste zal nemen tot de terugbetaling is toegekend.

Er zal voor deze nieuwe indicatie een College voor Weesgeneesmiddelen worden opgericht (het bestaat al voor de indicatie PNH (paroxysmal nocturnal hemoglobinuria), dat elke aanvraag individueel zal beoordelen.

Ingeval de toestand van een patiënt niet langer aan de wetenschappelijk opgestelde criteria zou beantwoorden, blijft het mogelijk om een beroep te doen op het Bijzonder Solidariteitsfonds. Uit de inlichtingen die mijn diensten bij de behandelende artsen van sommige patiënten met aHUS hebben ingewonnen, lijken alle door hen thans gekende patiënten aan de toekomstige criteria te zullen beantwoorden.

DO 2012201313832

Question n° 1156 de madame la députée Katrin Jadin du 16 juillet 2013 (Fr.) à la vice-première ministre et ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, chargée de Beliris et des Institutions culturelles fédérales:

Les problèmes structurels de la section locale de la Croix-Rouge de Bullange-Butgenbach. (QO 18932)

La section locale de la Croix-Rouge de Bullange-Butgenbach a été fondée en 1974 et s'est progressivement construite grâce à l'initiative de bénévoles qui ont par la suite été soutenus par les communes de Bullange, Butgenbach et Amblève. Cela a bien fonctionné par le passé, mais la pérennité de ce service pour lequel une structure exceptionnelle s'est développée depuis 2006 est aujourd'hui en danger. Je m'explique. Les secouristes professionnels sont employés en effet par la Croix-Rouge qui est un organisme agréé auprès SPF Santé publique. Les secouristes bénévoles cependant ont été assimilés aux pompiers volontaires et dépendent ainsi du SPF Intérieur.

À la mi-juin 2013, ces problèmes de structure ont notamment conduit à ce que le service d'urgence ne soit temporairement pas pleinement assuré, ce qui est pourtant crucial pour garantir des soins de qualité pour la population.

Cette situation particulière et les problèmes qu'elle engendre ne sont pourtant pas nouveaux. Je vous ai déjà interrogé en 2008 à ce sujet, et vous annonciez alors qu'il existait un projet d'arrêté royal ayant pour objectif d'améliorer le statut des ambulanciers volontaires.

1. Ce projet d'arrêté royal a-t-il été abandonné, ou est-il toujours en cours d'élaboration?

2. Quelles mesures envisagez-vous de prendre pour réformer le statut des ambulanciers volontaires?

Réponse de la vice-première ministre et ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, chargée de Beliris et des Institutions culturelles fédérales du 30 août 2013, à la question n° 1156 de madame la députée Katrin Jadin du 16 juillet 2013 (Fr.):

En ce qui concerne la catégorie des pompiers volontaires, différentes options se sont présentées, et le choix s'est finalement porté sur un statut distinct pour les pompiers volontaires. Les textes nécessaires sont en préparation et seraient finalisés dans les prochains mois.

DO 2012201313832

Vraag nr. 1156 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Katrin Jadin van 16 juli 2013 (Fr.) aan de vice-eersteminister en minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, belast met Beliris en de Federale Culturele Instellingen:

Structurele problemen bij de lokale afdeling van het Rode Kruis van Büllingen-Butgenbach. (MV 18932)

De plaatselijke afdeling van het Rode Kruis van Büllingen-Butgenbach werd in 1974 opgericht en werd geleidelijk uitgebouwd dankzij de inzet van vrijwilligers die vervolgens op de steun van de gemeenten Büllingen, Butgenbach en Amblève konden rekenen. Een en ander heeft in het verleden goed gefunctioneerd, maar het voortbestaan van die dienst waarvoor er sinds 2006 een uitzonderlijke structuur werd ontwikkeld, is vandaag in gevaar. De professionele hulpverleners worden immers tewerkgesteld door het Rode Kruis, een door de FOD Volksgezondheid erkende organisatie. De vrijwillige hulpverleners daarentegen werden gelijkgesteld met de vrijwillige brandweerlieden en ressorteren dus onder de FOD Binnenlandse Zaken.

Medio juni 2013 hebben die structuurproblemen er met name toe geleid dat die nooddienst tijdelijk niet volledig verzekerd werd, wat nochtans cruciaal is voor het garanderen van een correcte zorgverlening aan de bevolking.

Deze bijzondere situatie en de problemen die ze veroorzaakt zijn echter niet nieuw. Ik heb u daarover in 2008 al ondervraagd, en u gaf toen aan dat er een ontwerp van koninklijk besluit was dat ertoe strekte het statuut van de vrijwillige ambulanciers te verbeteren.

1. Heeft men dat ontwerp van koninklijk besluit laten varen, of is het nog altijd in de maak?

2. Welke maatregelen denkt u te nemen om het statuut van de vrijwillige ambulanciers te verbeteren?

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, belast met Beliris en de Federale Culturele Instellingen van 30 augustus 2013, op de vraag nr. 1156 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Katrin Jadin van 16 juli 2013 (Fr.):

Voor wat de categorie vrijwillige brandweerlieden betreft, kwamen verscheidene opties aan bod waarbij zou worden gekozen voor een afzonderlijk statuut voor de vrijwillige brandweerlieden. De nodige teksten worden voorbereid en zouden in de komende maanden worden gefinaliseerd.

En ce qui concerne les volontaires employés dans un service d'ambulancier agréé d'aide médicale urgente, mes services ont préparé un projet d'arrêté royal d'exécution de la loi du 3 juillet 2005 sur les droits des volontaires. Les avis nécessaires ont été demandés, notamment au Conseil Supérieur des Volontaires qui l'a d'ailleurs déjà transmis. Ce dossier est donc en pleine préparation et je ne manquerai pas de vous tenir au courant.

Comme je viens de le dire, mes services ont élaboré une proposition pour un statut distinct des pompiers volontaires. Ainsi, une réglementation légale sera prévue pour cette catégorie de personnes qui ne peut bénéficier d'aucune protection sociale sur la base d'un autre statut (salarié, indépendant, etc.) et moyennant paiement de cotisations de sécurité sociale.

Le projet précité pour les volontaires employés dans un service ambulancier agréé d'aide médicale urgente prévoit en premier lieu une adaptation des indemnités qui seront égales au montant annuel des indemnités reçues visées à l'article 10 de la loi du 3 juillet 2005 relative aux droits des volontaires.

Il y a aussi l'adhésion obligatoire à un organisme assureur avec des primes fixes ou à un fonds commun agréé qui garantit une police avec les mêmes avantages que ceux des assureurs en vertu de la loi sur les accidents de travail du 10 avril 1971.

DO 2012201313833

Question n° 1157 de monsieur le député Wouter De Vriendt du 16 juillet 2013 (N.) à la vice-première ministre et ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, chargée de Beliris et des Institutions culturelles fédérales:

La bactérie ESBL. (QO 18221)

La bactérie ESBL, qui résiste aux antibiotiques, est actuellement en recrudescence dans la viande de veau, de boeuf et de poulet à la suite du recours abusif aux antibiotiques dans les élevages. Les experts considèrent qu'il y a un risque pour la santé publique.

1. De quels chiffres disposez-vous en ce qui concerne la consommation d'antibiotiques dans les élevages au cours des dernières années dans notre pays?

Daarnaast werd er door mijn diensten een ontwerp van koninklijk besluit tot uitvoering van de wet van 3 juli 2005 betreffende de rechten van de vrijwilligers opgesteld, wat betreft de vrijwilligers tewerkgesteld bij een erkende ambulanciersdienst van de dringende medische hulp. Hiervoor worden de nodige adviezen gevraagd, onder meer aan de Hoge Raad voor Vrijwilligers (HRV). De HRV maakt haar advies reeds over. Dit dossier is dus in volle voorbereiding en ik zal niet nalaten u verder op de hoogte te houden.

Zoals hierboven vermeld, wordt er door mijn diensten een voorstel van een apart statuut voor de vrijwillige brandweerlieden uitgewerkt. Daardoor zou voor deze categorie personen die van geen enkele sociale bescherming kunnen genieten op basis van een ander statuut (werknemer, zelfstandige, en zo meer) en mits betaling van sociale zekerheidsbijdragen, toch een wettelijke regeling worden voorzien.

Daarnaast voorziet het bovenvermelde ontwerp voor de vrijwilligers, tewerkgesteld bij een erkende ambulanciersdienst van de dringende medische hulp in de eerste plaats in een aanpassing van de vergoeding dewelke gelijk zal zijn aan het jaarlijkse bedrag van de ontvangen vergoedingen bedoeld in artikel 10 van de wet van 3 juli 2005.

Ook is er de verplichte aansluiting bij een verzekeringsmaatschappij met vaste premies of bij een erkend gemeenschappelijk fonds die een polis met dezelfde voordelen waarborgt als degene die ten laste worden gelegd aan de verzekeraar door de arbeidsongevallenwet van 10 april 1971.

DO 2012201313833

Vraag nr. 1157 van de heer volksvertegenwoordiger Wouter De Vriendt van 16 juli 2013 (N.) aan de vice-eersteminister en minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, belast met Beliris en de Federale Culturele Instellingen:

De ESBL-bacterie. (MV 18221)

De ESBL-bacterie is een antibiotica resistente bacterie die ten gevolge van overmatig antibioticagebruik in de veehouderij bezig is aan een opmars in kalfs-, rund- en kippenvlees. Expertten wijzen op het gevaar voor de volksgezondheid.

1. Over welke cijfers beschikt u over het antibioticagebruik in de veehouderij in de laatste jaren in ons land?

2. Selon l'Agence Fédérale pour la Sécurité de la Chaîne alimentaire (l'AFSCA), la population n'a pas à s'inquiéter; elle préconise néanmoins de bien cuire la viande. M. Dirk Cuypers, président du comité de direction du SPF Santé publique, estime que l'AFSCA minimise à tort le danger.

a) Quelle est votre position?

b) Que pensez-vous de la déclaration du président du comité de direction du SPF Santé publique?

3. Préconisez-vous le renforcement du nombre et de la qualité des contrôles et des mesures pour des raisons de santé publique? Nous ne disposerions manifestement pas de mesures relatives à la bactérie ESBL dans la viande de veau et de boeuf et les mesures réalisées ne sont pas assez détaillées.

4. a) Considérez-vous que des normes plus strictes doivent être adoptées en ce qui concerne les antibiotiques dans les élevages?

b) Dans l'affirmative, de quelle manière?

5. Que pensez-vous des normes appliquées aux Pays-Bas en la matière?

6. a) En ce qui concerne spécifiquement le dossier de la bactérie ESBL, le gouvernement est-il satisfait de la communication de l'AFSCA, tant vis-à-vis de la population que vis-à-vis du gouvernement?

b) Quelles sont les améliorations possibles selon vous?

Réponse de la vice-première ministre et ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, chargée de Beliris et des Institutions culturelles fédérales du 30 août 2013, à la question n° 1157 de monsieur le député Wouter De Vriendt du 16 juillet 2013 (N.):

Lors de la séance plénière du 30 mai, j'ai longuement été interrogée par Madame Snoy sur cette problématique. Je vous invite donc à consulter le rapport de cette réunion. Je désire néanmoins ajouter les éléments suivants : Le 19 juin, le quatrième rapport BelVet Sac a été publié sur le site de l'Agence fédérale des Médicaments et des Produits de santé (AFMPS). Ce rapport reprend les résultats de l'utilisation des antibiotiques chez les animaux en 2012 en Belgique. Ce rapport montre une baisse de 7,1% en 2012 de la consommation totale des antibiotiques dans l'art vétérinaire par rapport à la consommation totale de 2011.

2. Het Federaal Agentschap voor de Veiligheid van de Voedselketen (FAVV) zegt dat de mensen zich niet ongerust moeten maken, maar waarschuwt tegelijk dat we ons vlees goed moeten bakken. De heer Dirk Cuypers, voorzitter van het directiecomité FOD Volksgezondheid, vindt het ongepast dat het FAVV het gevaar minimaliseert.

a) Wat is uw standpunt?

b) Hoe staat u tegenover de uitspraak van de voorzitter van het directiecomité FOD Volksgezondheid?

3. Pleit u voor meer en betere controles en metingen, in het belang van de volksgezondheid? Blijkbaar zouden we niet over metingen beschikken over de ESBL-bacterie in kalfs- en rundvlees, en zijn de metingen die gebeuren te weinig gedetailleerd.

4. a) Bent u van mening dat er strengere normen moeten komen inzake antibiotica in de veehouderij?

b) Zo ja, op welke manier?

5. In welke mate is Nederland voor u een best practice?

6. a) Specifiek met betrekking tot het dossier van de ESBL-bacterie, is de regering tevreden over de communicatie van het FAVV, zowel naar de bevolking als naar de regering?

b) Wat kan volgens u verbeterd worden?

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, belast met Beliris en de Federale Culturele Instellingen van 30 augustus 2013, op de vraag nr. 1157 van de heer volksvertegenwoordiger Wouter De Vriendt van 16 juli 2013 (N.):

Tijdens de plenaire zitting van 30 mei werd ik door mevrouw Snoy reeds uitgebreid over deze problematiek ondervraagd. Ik zou u dan ook willen verzoeken om daarvan in het verslag van die vergadering kennis te nemen. Ik zou er nog het volgende aan willen toevoegen. Op 19 juni plaatste het FAGG het vierde BelVet-Sac rapport op zijn website. Dat rapport verzamelt de resultaten van het antibioticagebruik bij dieren in België in 2012. Het rapport toont een daling van 7,1% in 2012 van de totale antibioticacconsumptie in de diergeneeskunde ten opzichte van de totale consumptie 2011.

Nous devons continuer à tout faire pour diminuer la consommation de ces produits dans le secteur vétérinaire. L'Asbl AMCRA a en 2013 finalisé une série de propositions de mesures d'autorégulation pour en limiter l'utilisation. Ces mesures d'autorégulation doivent être portées à exécution par le secteur. L'AMCRA a aussi édité une série de guides sur le bon usage des produits antimicrobiens pour les animaux producteurs d'aliments. Ces guides seront utilisés lors de campagnes de sensibilisation. Outre ces mesures d'autorégulation, une série de mesures réglementaires a été examinée pour limiter l'usage des produits antimicrobiens dans l'art vétérinaire. Il s'agit ici notamment d'un projet de loi que j'introduirai prochainement en vue de prélever une redevance sur les antibiotiques administrés aux animaux, simultanément avec un projet de loi permettant d'élargir les compétences de l'agence des médicaments au contrôle du mode de prescription des vétérinaires.

DO 2012201313834

Question n° 1158 de monsieur le député Wouter De Vriendt du 16 juillet 2013 (N.) à la vice-première ministre et ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, chargée de Beliris et des Institutions culturelles fédérales:

Le financement des hôpitaux lié aux prestations (QO 18028).

Dans de nombreux domaines, il semblerait que la surconsommation médicale entraîne des frais excessifs pour l'INAMI, notamment lorsque le financement est lié aux prestations et qu'un médecin ou un hôpital a dès lors intérêt à pratiquer un nombre maximum d'interventions médicales. Ainsi, en matière d'imagerie médicale, les experts considèrent que le nombre de radiographies et de scans CT pourrait être réduit de 30 % sans perte de qualité.

1. Êtes-vous favorable à une réforme du financement actuel des hôpitaux lié aux prestations?

2. Quelles mesures prendrez-vous en ce sens?

3. En France, il existe un système où le médecin doit rester en-deça d'un certain nombre d'actes médicaux et est rémunéré en contrepartie.

Souscrivez-vous à la logique de cette mesure?

We moeten ons uiteraard blijven inzetten opdat de diergeneeskundige sector die middelen minder zou gebruiken. De vzw AMCRA heeft in 2013 al een reeks voorstellen voor zelfregulerende maatregelen uitgewerkt om dat gebruik te beperken. De sector moet die zelfregulerende maatregelen uitvoeren. Daarnaast stelde de vzw AMCRA een aantal gidsen samen voor het goed antibioticagebruik bij voedselproducerende dieren. Die gidsen zullen voor sensibilisatieacties dienen. Naast de zelfregulerende maatregelen onderzocht de overheid een aantal regelgevende initiatieven om het antibioticagebruik in de diergeneeskunde te beperken. Het betreft hier een wetsontwerp dat ik binnenkort zal indienen en dat een heffing invoert op de aan dieren toegediende antibiotica, samen met een wetsontwerp dat de controlebevoegdheden van het geneesmiddelenagentschap op het voorschrijfgedrag van dierenartsen uitbreidt.

DO 2012201313834

Vraag nr. 1158 van de heer volksvertegenwoordiger Wouter De Vriendt van 16 juli 2013 (N.) aan de vice-eersteminister en minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, belast met Beliris en de Federale Culturele Instellingen:

Prestatiegebonden ziekenhuisfinanciering. (MV 18028)

Er is op vele vlakken sprake van medische overconsumptie met een buitensporige kost voor het RIZIV tot gevolg. Met name in de prestatiegebonden financiering, waar een arts of ziekenhuis baat hebben bij zoveel mogelijk geneeskundige interventies. Denk maar aan de medische beeldvorming. Experts schatten dat het aantal radiografieën en CT-scans met 30 % zou kunnen verminderen zonder kwaliteitsverlies.

1. Staat u achter een hervorming van de huidige prestatiegebonden ziekenhuisfinanciering?

2. Welke maatregelen neemt u in deze zin?

3. Zo bestaat in Frankrijk een systeem waarbij een arts binnen een bepaalde marge van een aantal medische handelingen dient te blijven en in ruil daarvoor beloond wordt.

Steunt u de logica van deze maatregel?

Réponse de la vice-première ministre et ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, chargée de Beliris et des Institutions culturelles fédérales du 30 août 2013, à la question n° 1158 de monsieur le député Wouter De Vriendt du 16 juillet 2013 (N.):

Comme vous le dites très justement, l'utilisation efficace des moyens est très importante, en particulier dans un secteur où les besoins sont illimités, à la différence des ressources. C'est ce que nous essayons de stimuler de façon différente. Je constate que plusieurs débats et échanges se font et se croisent sur les diverses méthodes de financement ou d'incitants des pratiques médicales hospitalières ou ambulatoires. Je salue le fait que le secteur réfléchisse et débattenne sur de possibles, mais néanmoins indispensables, changements structurels mais il bon de ne pas mélanger les différents débats. En effet, je viens juste de lancer la réflexion qui aboutira (en octobre) à une feuille de route pour un financement prospectif dans le secteur hospitalier avec un accent particulier mis sur la qualité des soins et l'accessibilité.

La concertation prévue avec l'ensemble des acteurs du secteur permettra de dresser les contours de ce genre de réformes, d'en comprendre et analyser les enjeux. Les exemples internationaux seront évidemment examinés attentivement dans ce cadre. Mais il faut bien avoir conscience que ces réformes prendront du temps. Cela n'empêche pas des mesures dans certains domaines.

Dans votre question, vous citez l'exemple de l'imagerie médicale. En collaboration avec l'Institut national d'assurance maladie-invalidité (INAMI), l'Agence fédérale de contrôle nucléaire (AFCN) et le secteur, nous prenons diverses initiatives en vue de réduire l'utilisation inutile de l'imagerie médicale.

J'ai aussi analysé l'avis récent du Conseil national des Etablissements hospitaliers (CNEH) relatif à l'offre des scans CT et MRI dans notre pays. J'ai demandé à ce sujet un avis supplémentaire en vue d'enregistrer de manière convaincante l'enregistrement des appareils utilisés. Ce registre sera une sorte de banque carrefour des données de l'AFCN, des communautés et de l'INAMI. Une fois le registre réalisé, on pourra diminuer de manière objective l'offre des scans CT en termes d'appareils et de prestations, le budget pour l'extension de la programmation MRI sera ainsi libéré.

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, belast met Beliris en de Federale Culturele Instellingen van 30 augustus 2013, op de vraag nr. 1158 van de heer volksvertegenwoordiger Wouter De Vriendt van 16 juli 2013 (N.):

Zoals u terecht opmerkt, is doelmatig gebruik van de middelen van groot belang, in het bijzonder in een sector waar de noden grenzeloos zijn, in tegenstelling tot de middelen. Wij proberen dit dan ook op verschillende manieren te stimuleren. Ik stel vast dat de diverse methoden om medische praktijken in ziekenhuizen of daarbuiten te bekostigen of aan te moedigen heel wat debat en ideeën losweken. Ik vind het goed dat de sector over de mogelijke, maar niettemin onvermijdelijke, structurele veranderingen nadenkt en discussieert, maar we mogen de verschillende debatten niet door elkaar halen. Ik heb immers net een bezinning gelanceerd die (in oktober) tot een stappenplan voor een prospectieve financiering in de ziekenhuissector moet leiden, met een bijzondere klemtoon op de kwaliteit van en de toegang tot de zorg.

Er zal met alle actoren van de sector worden overlegd, en zo zullen we de grote lijnen van die hervormingen kunnen uittekenen en de inzet ervan kunnen begrijpen en analyseren. In dat verband zullen de internationale voorbeelden natuurlijk aandachtig worden bekeken. Maar men moet er zich wel van bewust zijn dat die hervormingen tijd zullen vergen. Wat niet belet om op bepaalde vlakken maatregelen te nemen.

U haalt in uw vraag het voorbeeld van de medische beeldvorming aan. In samenwerking met RIZIV, FANC en sector werken wij verschillende initiatieven uit die het onnodig gebruik van medische beeldvorming reduceren. Concrete voorbeelden hiervan zijn de sensibiliseringscampagnes en de richtlijnen voor goed gebruik van medische beeldvorming.

Ik analyseer ook het recente advies van de Nationale Raad voor Ziekenhuisvoorzieningen met betrekking tot het aanbod van CT en MRI scan in ons land. Ik heb ter zake een bijkomend advies gevraagd met het oog op een sluitende registratie van de in ons land opgestelde en gebruikte apparatuur. Dat register zal een soort van kruispuntbank zijn van data die aanwezig zijn in het FANC, de gemeenschappen, en het RIZIV. Eens dat register er is, kan men op een objectieve wijze het aanbod van CT scan verminderen in termen van apparatuur en verstrekkingen, zodat er budget vrijkomt om de MRI programmatie uit te breiden.

Je pense aussi imposer des normes organisationnelles et qualitatives pour l'imagerie médicale dans les hôpitaux, sous la forme d'une fonction. Le financement s'articulera de telle sorte que l'on puisse arriver à un remboursement davantage forfaitarisé dans le cadre du budget hospitalier et à une diminution sur la base des prestations et des honoraires. Le budget sera ainsi mieux géré et on pourra mieux encourager une utilisation correcte des différentes techniques de l'imagerie médicale.

DO 2012201313840

Question n° 1164 de monsieur le député David Clarinval du 16 juillet 2013 (Fr.) à la vice-première ministre et ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, chargée de Beliris et des Institutions culturelles fédérales:

Le remboursement des traitements de logopédie et la limitation de QI. (QO 17705)

L'arrêté royal du 10 janvier 1991 prévoit l'intervention de l'INAMI dans la rééducation des troubles du développement du langage en l'absence d'un trouble de l'intelligence (QI total de 86 ou plus mesuré par un test individuel).

Cette limitation de QI arbitraire prive nombre d'enfants d'un traitement logopédique pourtant indispensable. On songe aux enfants trisomiques, autistes, etc.

Selon les professionnels et les acteurs de terrain, la logopédie est justement tout à fait adaptée et indispensable pour les enfants ayant des problèmes cognitifs afin de palier ou de corriger ces problèmes. Ces enfants ont besoin d'un support logopédique pour acquérir les bases du langage et de la communication.

1. La suppression de la limite du QI pour l'accès aux prestations logopédiques fait-elle l'objet d'un examen actuellement au sein de la commission de convention?

2. Dans l'affirmative, pouvez-vous faire le point sur la question?

3. Dans la négative, envisagez-vous de demander l'inscription de cette question au sein des organes de concertation?

Ik overweeg ook organisatorische en kwalitatieve normen op te leggen voor de medische beeldvorming in de ziekenhuizen, onder de vorm van een functie. De financiering kan dan hierop inspelen, waarbij men naar een meer gefortaitariseerde vergoeding in het kader van het ziekenhuisbudget kan streven en een hieraan gekoppelde vermindering van financiering op basis van verstrekkingen en honoraria. Hiermee kan het budget beter beheerst worden en kan men ook betere impulsen geven voor het correct gebruik van de verschillende beeldvormende technieken.

DO 2012201313840

Vraag nr. 1164 van de heer volksvertegenwoordiger David Clarinval van 16 juli 2013 (Fr.) aan de vice-eersteminister en minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, belast met Beliris en de Federale Culturele Instellingen:

Terugbetaling van logopedische behandelingen. - IQ-grens. (MV 17705)

Het koninklijk besluit van 10 januari 1991 voorziet in de tegemoetkoming van het RIZIV voor de behandeling van stoornissen in de taalontwikkeling waarbij er geen intelligentiestoornis is (totaal IQ 86 of meer, gemeten met een individuele test).

Door die arbitraire IQ-grens komen tal van kinderen niet in aanmerking voor een logopedische behandeling, hoewel die juist cruciaal is. Ik denk hier bijvoorbeeld aan kinderen met het syndroom van Down, autistische kinderen, enzovoort.

Volgens de practitioners en de actoren in het veld is logopedie net uitermate geschikt en onontbeerlijk voor kinderen met een verstandelijke beperking, om die beperking te ondervangen of te corrigeren. Die kinderen hebben logopedische ondersteuning nodig om zich de basisbeginselen van taal en communicatie eigen te maken.

1. Buigt de Overeenkomstencommissie zich momenteel over de afschaffing van de IQ-grens die werd gesteld voor de toegang tot logopedische behandelingen?

2. Zo ja, wat is de stand van zaken?

3. Zo niet, zal u vragen dat de kwestie op de agenda van de overlegorganen wordt geplaatst?

Réponse de la vice-première ministre et ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, chargée de Beliris et des Institutions culturelles fédérales du 01 septembre 2013, à la question n° 1164 de monsieur le député David Clarinval du 16 juillet 2013 (Fr.):

J'attire tout d'abord votre attention sur le fait que cette limitation (la nécessité de prouver un quotient intellectuel (QI) d'au moins 86) ne s'applique qu'à certaines prestations de logopédie dite "monodisciplinaire", dispensées dans le cadre de l'article 36 de la nomenclature des prestations de santé. Il s'agit donc des soins logopédiques donnés au patient par un logopède, en dehors d'une institution où les soins sont dispensés de façon dite "pluridisciplinaire".

En outre, en logopédie "monodisciplinaire", la limitation en matière de QI ne s'applique qu'à certains troubles, à savoir les troubles du développement du langage oral et la dysphasie. Pour les autres troubles visés par cette nomenclature, il n'y a pas d'exigence de ce type.

Si ce critère d'accès est fixé pour ces troubles, c'est précisément parce que les patients qui ne rempliraient pas la condition relèvent plutôt de la compétence des institutions "pluridisciplinaires" mentionnées ci-avant, notamment les Centres de Rééducation ambulatoire (CRA, anciennement appelés centres ORL-PSY), où ces patients sont traités par différents dispensateurs car leur trouble présente des aspects relevant de différentes disciplines, et qu'il est opportun de les traiter ensemble.

En conclusion de ce qui précède, la suppression de la limitation en fonction du QI du patient n'est en effet pas à l'ordre du jour des travaux de la Commission de conventions entre les logopèdes et les organismes assureurs, compétente en matière de nomenclature de logopédie "monodisciplinaire".

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, belast met Beliris en de Federale Culturele Instellingen van 01 september 2013, op de vraag nr. 1164 van de heer volksvertegenwoordiger David Clarinval van 16 juli 2013 (Fr.):

Ik vestig er vooreerst uw aandacht op dat die beperking (de verplichting om een IQ van minstens 86 aan te tonen) alleen maar voor bepaalde zogenoemde "monodisciplinaire" logopedische prestaties geldt die in het kader van artikel 36 van de nomenclatuur van gezondheidszorgprestaties worden verstrekt. Het gaat dus om logopedische zorg die een logopedist aan een patiënt verstrekt, buiten een instelling waar de zorg op een zogenoemde "multidisciplinaire" wijze wordt verstrekt.

Bovendien geldt in de "monodisciplinaire" logopedie de beperking inzake IQ maar voor bepaalde stoornissen, namelijk de taalontwikkelingsstoornissen en dysfasie. Voor de andere in die nomenclatuur bedoelde stoornissen is er geen vereiste inzake het bewijzen van een zeker IQ.

Dit toegangscriterium is precies voor die stoornissen vastgelegd omdat patiënten die niet aan de voorwaarde zouden voldoen in feite eerder onder de bevoegdheid van de voornoemde "multidisciplinaire" instellingen vallen, namelijk de Centra voor ambulante revalidatie (CAR, de vroegere NOK- en PSY-centra). Daar worden die patiënten door verschillende zorgverleners behandeld omdat hun stoornis aspecten bevat die onder verschillende vakgebieden vallen, en het dus wenselijk is om ze samen te behandelen.

Tot besluit van het voorgaande staat de opheffing van de beperking volgens het IQ van de patiënt inderdaad niet op de agenda van de werkzaamheden van de Commissie voor de overeenkomsten tussen de logopedisten en de verzekeringsinstellingen inzake de nomenclatuur van de "monodisciplinaire" logopedie.

**Ministre des Classes moyennes, des PME, des
Indépendants et de l'Agriculture**

DO 2012201313665

**Question n° 306 de monsieur le député Guy D'haeseleer
du 10 juillet 2013 (N.) à la ministre des Classes
moyennes, des PME, des Indépendants et de
l'Agriculture:**

*Les rémunérations ou indemnités supplémentaires perçues
par les délégués syndicaux dans les comités de gestion et
autres conseils/commissions.*

Au sein de la plupart des services publics fédéraux (SPF),
des services publics de programmation (SPP) et des parastataux
fonctionnent toute une série de conseils consultatifs,
de comités (de gestion), de commissions, etc. - dans les-
quels siègent également des représentants des syndicats.

Pourriez-vous me fournir les précisions suivantes pour
tous les départements et, le cas échéant, parastataux rele-
vant de votre compétence:

1. Quels conseils, commissions, comités de gestion ou
autres organes des SPF, SPP ou parastataux relevant de
votre compétence prévoient une représentation des syndi-
cats?

2. Pourriez-vous préciser pour chacun de ces organes:

- a) la composition de ces organes;
- b) la fréquence des réunions au cours des années 2010,
2011 et 2012;
- c) les indemnités versées aux membres de ces organes;
- d) les autres avantages matériels ou pécuniaires liés à la
présence dans ces organes?

**Minister van Middenstand, KMO's, Zelfstandigen
en Landbouw**

DO 2012201313665

**Vraag nr. 306 van de heer volksvertegenwoordiger Guy
D'haeseleer van 10 juli 2013 (N.) aan de minister
van Middenstand, KMO's, Zelfstandigen en
Landbouw:**

*De extra bezoldigingen of vergoedingen van vakbondsaf-
gevaardigden in beheerscomités en andere raden/com-
missies.*

Binnen de meeste federale overheidsinstellingen
(FOD's), programmatorische overheidsdiensten (POD's) en
parastatalen zijn allerhande adviesraden, (beheers-)comi-
tées, commissies, enzovoort werkzaam waar ook afgevaar-
digden van de vakbonden in zetelen.

Kan u voor alle departementen en eventuele parastatalen
die onder uw bevoegdheid vallen volgende gegevens mee-
delen:

1. In welke raden, commissies, beheerscomités, of andere
organen, van de FOD's, POD's of parastatalen waarvoor u
bevoegd bent, is de aanwezigheid van de vakbonden vast-
gelegd?

2. Kan u, voor elk van deze organen, telkens opgave doen
van:

- a) de samenstelling van deze organen;
- b) de frequentie van vergaderen in 2010, 2011 en 2012;
- c) welke vergoedingen er worden betaald aan de leden
van deze organen;
- d) welke andere materiële of geldelijke voordelen er ver-
bonden zijn aan het lidmaatschap van deze organen?

Réponse de la ministre des Classes moyennes, des PME, des Indépendants et de l'Agriculture du 29 août 2013, à la question n° 306 de monsieur le député Guy D'haeseleer du 10 juillet 2013 (N.):

I. Pour ce qui concerne l'AFSCA:

1. L'Agence fédérale pour la Sécurité de la Chaîne alimentaire (AFSCA) compte plusieurs organes au sein desquels une représentation syndicale est règlementairement prévue. Les organes concernés sont les suivants: le Comité de gestion du service social, le Comité de Concertation de Base (CCB), le Comité pour la Prévention et la Protection au Travail (CPPT), ainsi que la Commission des stages de l'AFSCA pour les agents de niveau B, C et D. En outre, des représentants des trois syndicats représentatifs sont nommés pour siéger au Comité consultatif (CC) de l'AFSCA.

2. a) La composition du Comité de gestion du service social, fixée à l'article 10 de l'arrêté royal du 24 décembre 2002 créant et organisant le service social de l'AFSCA et fixant la composition de son comité de gestion comprend: deux membres effectifs et deux membres suppléants proposés par chacune des organisations syndicales représentées au comité de concertation de base de l'AFSCA (soit au total six effectifs et six suppléants) ainsi que six membres effectifs et six suppléants, représentant l'AFSCA.

La composition du Comité de concertation de base est fixée sur base de l'arrêté royal du 28 septembre 1984 portant exécution de la loi du 19 décembre 1974 organisant les relations entre les autorités publiques et les syndicats des agents relevant de ces autorités. La délégation de l'autorité, outre la présidence, se compose de trois membres au moins du personnel définitif de niveau A. La délégation de chaque organisation syndicale se compose de trois membres au maximum auxquels peuvent être adjoints au maximum deux techniciens par point inscrit à l'ordre du jour.

Le Comité de Prévention et de Protection au Travail se compose de cinq représentants de l'autorité, de trois représentants de chaque organisation syndicale, du Conseiller en prévention-sécurité au travail, chef du service, des conseillers en prévention du SIPPT, ainsi que du Conseiller en prévention-médecin du travail du SE PPT, chargé de la surveillance médicale.

Antwoord van de minister van Middenstand, KMO's, Zelfstandigen en Landbouw van 29 augustus 2013, op de vraag nr. 306 van de heer volksvertegenwoordiger Guy D'haeseleer van 10 juli 2013 (N.):

I. Wat het FAVV betreft:

1. Binnen het Federaal Agentschap voor de Veiligheid van de Voedselketen (FAVV) zetelen er verschillende organen binnen dewelke een vakbondsvertegenwoordiging reglementair voorzien is. De betrokken organen zijn de volgende: het Beheerscomité van de sociale dienst, het Basisoverlegcomité (BOC), het Comité voor Preventie en Bescherming op het Werk (CPBW), alsook de stagecommissie van het FAVV voor de medewerkers van niveau B, C en D. Daarnaast zijn vertegenwoordigers van de drie representatieve vakorganisaties aangeduid om te zetelen in het Raadgevend Comité (RC) van het FAVV.

2. a) Het Beheerscomité van de sociale dienst, waarvan de samenstelling is bepaald bij artikel 10 van het koninklijk besluit van 24 december 2002 tot oprichting en regeling van de sociale dienst van het Federaal Agentschap voor de Veiligheid van de Voedselketen en tot vaststelling van de samenstelling van zijn beheerscomité, bevat twee effectieve en twee plaatsvervangende leden, voorgesteld door elk van de vakbondsorganisaties die in het basisoverlegcomité van het FAVV zijn vertegenwoordigd (zijnde in totaal zes effectieve en zes plaatsvervangende leden), alsook zes effectieve leden en zes plaatsvervangende leden die het FAVV vertegenwoordigen.

De samenstelling van het Basisoverlegcomité wordt bepaald op basis van het koninklijk besluit van 28 september 1984 tot uitvoering van de wet van 19 december 1974 tot regeling van de betrekkingen tussen de overheid en de vakbonden van haar personeel. Naast de voorzitter bestaat de afvaardiging van de overheid uit ten minste 3 vastbenoemde personeelsleden van niveau A. De afvaardiging van elke vakorganisatie bestaat uit ten hoogste drie leden aan wie ten hoogste twee technici per op de dagorde ingeschreven punt kunnen worden toegevoegd.

Het Comité voor Preventie en Bescherming op het Werk bestaat uit vijf vertegenwoordigers van de overheid, drie vertegenwoordigers van elke vakbondsorganisatie, de preventieadviseur-hoofd van de dienst, preventieadviseurs van de IDPBW, alsook de preventieadviseur-arbeidsgeneesheer van de EDPBW belast met het medisch toezicht.

Enfin, la composition de chacune des deux sections de la Commission des stages est reprise dans l'arrêté ministériel du 31 mai 2007, pris en application de l'article 15^{quater} de l'arrêté royal du 8 janvier 1973 fixant le statut administratif du personnel de certains organismes d'intérêt public, et est fixée comme suit: un président, deux membres effectifs désignés par l'administration et un représentant de chaque organisation syndicale représentative. Pour chaque membre effectif, un suppléant est désigné.

La composition du Comité consultatif est définie par l'arrêté royal du 19 mai 2000 relatif à la composition et au fonctionnement du comité consultatif institué auprès de l'AFSCA. Outre le Président, ce comité composé de représentants des autorités (10), des principaux secteurs professionnels (19) et des organisations de consommateurs (8). Un représentant de chaque organisation syndicale est prévu au sein du groupe des organisations de consommateurs. Un suppléant est également nommé pour chacun des membres effectifs.

b) Le Comité de gestion du service social s'est réuni neuf fois en 2010, onze fois en 2011 et onze fois en 2012. Le Comité de concertation de base s'est réuni cinq fois en 2010, cinq fois en 2011 et cinq fois en 2012. Le Comité pour la Prévention et la Protection au Travail s'est réuni quatre fois en 2010, cinq fois en 2011 et six fois en 2012. La Commission des stages quant à elle s'est réunie deux fois en 2011 et une fois en 2012. Le Comité consultatif s'est réuni à huit reprises en 2010, à huit reprises en 2011, et à neuf reprises en 2012.

c) Aucune indemnité n'est payée aux représentants syndicaux qui siègent dans ces organes.

d) Les organisations syndicales disposent d'une page sur l'intranet de l'AFSCA.

II. Pour ce qui concerne le BIRB (Bureau d'Intervention et de Restitution belge):

1. Au BIRB, il s'agit de trois organes, notamment:

- a) le comité de concertation de base (CCB);
- b) le comité social;
- c) le comité d'intervention.

2. a) Ces organes sont constitués de manière paritaire et sont dotés d'un président représentant l'administration.

b) En principe se tient une seule réunion par trimestre, sauf si un point à l'ordre du jour s'impose entre deux réunions.

c) Aucune rémunération n'est attribuée aux membres de ces organes.

Ten slotte wordt de samenstelling van elke van beide afdelingen van de Stagecommissie opgenomen in het ministerieel besluit van 31 mei 2007, genomen in toepassing van artikel 15^{quater} van het koninklijk besluit van 8 januari 1973 tot vaststelling van het statuut van het personeel van sommige instellingen van openbaar nut, en wordt als volgt bepaald: een voorzitter, twee door de overheid aangewezen effectieve leden en een vertegenwoordiger van elke representatieve vakbondsorganisatie. Voor elk effectief lid wordt een plaatsvervanger aangewezen.

De samenstelling van het Raadgevend comité wordt bepaald bij koninklijk besluit van 19 mei 2000 betreffende de samenstelling en de werkwijze van het raadgevend comité ingesteld bij het FAVV. Naast de Voorzitter is dit comité samengesteld uit een vertegenwoordiging van de overheid (10), een representatieve sectorvertegenwoordiging (19) en vertegenwoordigers van verbruikersorganisaties (8). Binnen de groep van verbruikersorganisaties werd een vertegenwoordiger van elke vakorganisatie aangesteld. Voor elk effectief lid wordt een plaatsvervanger aangewezen.

b) Het Beheerscomité van de sociale dienst kwam in 2010 negen keer bijeen, in 2011 elf keer en in 2012 elf keer. Het basisoverlegcomité vergaderde vijf keer in 2010, vijf keer in 2011 en vijf keer in 2012. Het Comité voor Preventie en Bescherming op het Werk hield in 2010 vier vergaderingen, in 2011 vijf en in 2012 zes vergaderingen. De Stagecommissie vergaderde twee keer in 2011 en één keer in 2012. Het Raadgevend Comité heeft in 2010 acht keer vergaderd, acht keer in 2011 en negen keer in 2012.

c) Er wordt aan de vakbondsvertegenwoordigers die in deze organen zetelen geen enkele vergoeding betaald.

d) De vakbondsorganisaties beschikken over een pagina op het intranet van het FAVV.

II. Wat het BIRB (Belgisch Interventie- en Restitutiebureau) betreft:

1. Bij het BIRB gaat om drie organen, meer bepaald:

- a) het basisoverleg comité (BOC);
- b) het sociaal comité;
- c) het interventiecomité.

2. a) Deze organen zijn paritair samengesteld met een voorzitter die de administratie vertegenwoordigt.

b) In principe is er één vergadering per trimester, tenzij een dringend agendapunt zich in tussentijd opdringt.

c) Er worden geen vergoedingen aan de leden van deze organen toegekend.

d) Il n'y a pas d'avantage matériel ou pécuniaire lié à la participation aux travaux de ces organes.

III. Pour ce qui concerne le CERVA (Centre d'Étude et de Recherches Vétérinaires et Agrochimiques):

1. Comité de concertation de base (CCB)

2. a) Délégués des organisations syndicales représentatives (3 organisations depuis 2000);

- CSC

- CGSP

- SLFP

b)

2010: 5

2011: 4

2012: 5

c) /

d) /

IV. Pour ce qui concerne le SPF Économie:

Je vous renvoie vers la réponse apportée par mon collègue, le vice-premier ministre en charge de l'Économie, des Consommateurs et de la Mer du Nord, monsieur Johan Vande Lanotte.

V. En ce qui concerne l'INASTI:

1. À l'Institut national d'assurances sociales pour travailleurs indépendants (INASTI) les syndicats sont représentés au sein du Comité de concertation de base et du Comité du Service social.

2. Comité de concertation de base.

a) Composé d'une délégation de l'autorité (fonctionnaire dirigeant, fonctionnaire dirigeant adjoint et autres fonctionnaires désignés par l'autorité) ainsi que d'une délégation de chacune des organisations syndicales représentatives (CGSP, CSC-Services Publics et SLFP) de maximum trois membres);

b) 1 réunion en 2010, 2 réunions en 2011 et 3 réunions en 2012;

c) Aucune indemnité octroyée aux membres;

d) Aucun autre avantage matériel ou pécuniaire octroyé aux membres.

Comité du Service social

a) Composé paritairement d'un délégué de chacune des organisations syndicales représentatives (CGSP, CSC-Services Publics et SLFP) ainsi que d'un nombre égal de représentants de l'Administration;

b) 3 réunions en 2010, 1 réunion en 2011 et 2 réunions en 2012;

c) Aucune indemnité n'est octroyée aux membres;

d) Er worden geen materiële of geldelijke voordelen toegekend die verbonden zijn aan het lidmaatschap van deze organen.

III. Wat het CODA (Centrum voor Onderzoek in Diergeneeskunde en Agrochemie) betreft:

1. Basis Overleg Comité (BOC)

2. a) Afgevaardigden van de representatieve syndicale organisaties (drie organisaties sinds 2000);

- ACV

- ACOD

- VSOA

b)

2010: 5

2011: 4

2012: 5

c) /

d) /

IV. Wat de FOD Economie betreft:

Ik breng u ervan op de hoogte dat het onderwerp, waarover u mij een vraag stelt, valt onder de bevoegdheden van de vice-eersteminister en minister van Economie, Consumenten en Noordzee, de heer Johan Vande Lanotte.

V. Wat het RSVZ betreft:

1. Bij het Rijksinstituut voor de Sociale Verzekeringen der Zelfstandigen (RSVZ) zijn de vakbonden vertegenwoordigd in het Basisoverlegcomité en in het Comité van de Sociale Dienst.

2. Basisoverlegcomité.

a) Samengesteld uit een afvaardiging van de overheid (leidend ambtenaar, adjunct-leidend ambtenaar en andere door de overheid aangewezen ambtenaren) en een uit maximum drie leden bestaande afvaardiging van elk van de representatieve vakverenigingen (ACOD, ACV-Openbare Diensten en VSOA);

b) 1 vergadering in 2010, 2 vergaderingen in 2011 en 3 vergaderingen in 2012;

c) Er wordt geen vergoeding betaald aan de leden;

d) Er worden geen andere materiële of geldelijke voordelen toegekend aan de leden.

Comité van de Sociale dienst.

a) Paritair samengesteld uit een afgevaardigde van elk van de representatieve vakverenigingen (ACOD, ACV-Openbare Diensten en VSOA) en een gelijk aantal afgevaardigden van de overheid;

b) 3 vergaderingen in 2010, 1 vergadering in 2011 en 2 vergaderingen in 2012;

c) Er wordt geen vergoeding betaald aan de leden;

d) Aucun autre avantage matériel ou pécuniaire n'est octroyé aux membres.

VI. En ce qui concerne la DG Indépendants du SPF Sécurité Sociale:

Je vous renvoie vers la réponse apportée par ma collègue, la vice-première ministre et ministre de la Santé publique, madame Laurette Onkelinx.

DO 2012201313790

Question n° 309 de monsieur le député Olivier Maingain du 15 juillet 2013 (Fr.) à la ministre des Classes moyennes, des PME, des Indépendants et de l'Agriculture:

Conseil supérieur des Indépendants et des PME. - Répartition linguistique du personnel.

1. Quelle était au 30 juin 2012, la répartition linguistique du personnel (agents statutaires, personnel contractuel) en fonction au sein du siège central de cette institution, et ce niveau par niveau?

2. Au regard des cadres linguistiques en vigueur pour cette institution, quels étaient les déséquilibres linguistiques éventuellement constatés, et ce niveau par niveau?

3. Dans l'hypothèse de l'existence desdits déséquilibres, quelles sont les mesures qui ont été prises pour y remédier?

d) Er worden geen andere materiële of geldelijke voordelen toegekend aan de leden.

VI. Wat de DG Zelfstandigen - FOD Sociale Zekerheid betreft:

Ik breng u ervan op de hoogte dat het onderwerp, waarover u mij een vraag stelt, valt onder de bevoegdheden van de vice-eersteminister en minister van Volksgezondheid, mevrouw Laurette Onkelinx.

DO 2012201313790

Vraag nr. 309 van de heer volksvertegenwoordiger Olivier Maingain van 15 juli 2013 (Fr.) aan de minister van Middenstand, KMO's, Zelfstandigen en Landbouw:

Hoge Raad voor de Zelfstandigen en de KMO.- Verdeling van het personeel naar taalrol.-

1. Hoe was het vastbenoemde en het contractuele personeel op de hoofdzetel van deze instelling per niveau op 30 juni 2012 verdeeld over de taalrollen?

2. Welke wanverhoudingen tussen de taalrollen werden er eventueel per niveau vastgesteld ten aanzien van het taalkader bij die instelling?

3. Welke maatregelen werden er genomen om een eventuele wanverhouding weg te werken?

Réponse de la ministre des Classes moyennes, des PME, des Indépendants et de l'Agriculture du 29 août 2013, à la question n° 309 de monsieur le député Olivier Maingain du 15 juillet 2013 (Fr.):

1. Répartition linguistique du personnel CSIPME (Conseil supérieur des Indépendants et des PME)

Antwoord van de minister van Middenstand, KMO's, Zelfstandigen en Landbouw van 29 augustus 2013, op de vraag nr. 309 van de heer volksvertegenwoordiger Olivier Maingain van 15 juli 2013 (Fr.):

1. Verdeling per taalrol van het personeel HRZKMO (Hoge Raad voor de Zelfstandigen en de KMO)

Niveaux — <i>Niveaus</i>	Cadre linguistique — <i>Taalkader</i>		Occupation cadre linguistique — <i>Bezetting taalkader</i>	
	F	N	F	N
A	3	4	3	4
B	2	2	2	2
C	1	1	1	1
D*	1	1	1	0

* Postes en extinction. Les fonctions ne seront donc plus remplies après le départ de leur titulaire conformément à l'arrêté royal du 20 décembre 2007 fixant le cadre organique du Secrétariat du Conseil Supérieur des Indépendants et des Petites et Moyennes Entreprises (M.B. 4/03/2008).

* *Posten in uitdoving. Deze functies zullen niet meer worden ingevuld na het vertrek van hun titularis overeenkomstig het koninklijk besluit van 20 december 2007 tot vaststelling van de taalkaders van het Secretariaat van de Hoge Raad voor de Zelfstandigen en de Kleine en Middelgrote Ondernemingen (B.S. 4 maart 2008).*

2. L'arrêté royal du 20 décembre 2007 prévoit la répartition entre les cadres français et néerlandais pour cinq degrés de la hiérarchie.

Les postes de niveau D font partie, avec le niveau C, du 5e degré de la hiérarchie car à terme, ils ne seront plus pourvus.

Actuellement, un déséquilibre linguistique est constaté concernant le niveau D car l'agent néerlandophone du niveau D est parti à la pension le 1er juillet 2008 et, s'agissant d'un poste en extinction, n'a pas été remplacé.

La différence constatée dans la répartition au sein du niveau A correspond au cadre linguistique fixé par l'arrêté royal du 20 décembre 2007. Cette répartition, basée sur une pondération opérée conformément au prescrit de la loi sur l'emploi des langues en matière administrative, s'explique par le fait que le Conseil Supérieur compte un nombre plus élevé de membres néerlandophones ce qui implique davantage de dossiers à traiter (ou de tâches à accomplir) en néerlandais.

3. Les postes du niveau D sont en extinction. L'équilibre sera rétabli lorsque l'agent francophone du niveau D partira à la pension ou s'il quittait l'institution pour une autre raison.

2. Het koninklijk besluit van 20 december 2007 voorziet in de verdeling tussen Franstalige en Nederlandstalige kaders voor vijf graden van de hiërarchie.

De posten van niveau D maken samen met deze van niveau C deel uit van de 5e graad van de hiërarchie want op termijn zullen deze niet meer worden voorzien.

Momenteel is er een taalkundig onevenwicht betreffende het niveau D gezien de Nederlandstalige van niveau D op pensioen is gegaan op 1 juli 2008 en niet vervangen is geweest omdat het een post in uitdoving betreft.

Het verschil in de verdeling binnen niveau A komt overeen met het taalkader vastgesteld door het koninklijk besluit van 20 december 2007. Deze onderverdeling, gebaseerd op een verdeling uitgevoerd overeenkomstig de voorschriften van de wet op het gebruik van talen in bestuurszaken, verantwoordt zich door het feit dat de Hoge Raad meer Nederlandstalige leden heeft en aldus meer te behandelen dossiers (of te vervullen taken) in het Nederlands.

3. De posten van niveau D zijn in uitdoving. Het evenwicht zal hersteld worden van zodra de Franstalige van niveau D op pensioen is of van zodra deze de instelling om een andere reden zou verlaten.

DO 2012201313799

Question n° 310 de monsieur le député Olivier Maingain du 15 juillet 2013 (Fr.) à la ministre des Classes moyennes, des PME, des Indépendants et de l'Agriculture:

Centre d'Étude de recherches vétérinaires et agrochimiques. - Répartition linguistique du personnel.

1. Quelle était au 30 juin 2012, la répartition linguistique du personnel (agents statutaires, personnel contractuel) en fonction au sein du siège central de cette institution, et ce niveau par niveau?

2. Au regard des cadres linguistiques en vigueur pour cette institution, quels étaient les déséquilibres linguistiques éventuellement constatés, et ce niveau par niveau?

3. Dans l'hypothèse de l'existence desdits déséquilibres, quelles sont les mesures qui ont été prises pour y remédier?

Réponse de la ministre des Classes moyennes, des PME, des Indépendants et de l'Agriculture du 27 août 2013, à la question n° 310 de monsieur le député Olivier Maingain du 15 juillet 2013 (Fr.):

1.

DO 2012201313799

Vraag nr. 310 van de heer volksvertegenwoordiger Olivier Maingain van 15 juli 2013 (Fr.) aan de minister van Middenstand, KMO's, Zelfstandigen en Landbouw:

Centrum voor Onderzoek in Diergeneeskunde en Agrochimie.- Verdeling van het personeel naar taalrol.-

1. Hoe was het vastbenoemde en het contractuele personeel op de hoofdzetel van deze instelling per niveau op 30 juni 2012 verdeeld over de taalrollen?

2. Welke wanverhoudingen tussen de taalrollen werden er eventueel per niveau vastgesteld ten aanzien van het taalkader?

3. Welke maatregelen werden er genomen om een eventuele wanverhouding weg te werken?

Antwoord van de minister van Middenstand, KMO's, Zelfstandigen en Landbouw van 27 augustus 2013, op de vraag nr. 310 van de heer volksvertegenwoordiger Olivier Maingain van 15 juli 2013 (Fr.):

1.

Cadre linguistique Uccle au 30/06/2012																						
Echelles	Cadres linguistiques Moniteur Belge 15/03/2010				Occupation des cadres linguistiques (en chiffres absolus)												pourcentages effectifs					
					Statutaires				Contractuels				Simulation recrut-promo		Total							
					F	N	F bil.	N bil.	F	N	F twt.	N twt.	F	N	F twt.	N twt.					F	N
1	40%	40%	10%	10%	1	2	2	0	0	0	0	0			1	2	2	0	20%	40%	40%	0%
2	40%	40%	10%	10%	2	5	1	1	0	0	0	0			2	5	1	1	22%	56%	11%	11%
	F		N		F		N		F		N		F	N	F		N		F		N	
3	41,9%		58,1%		6		13		1		1				7		14		33,3%		66,7%	
4	41,9%		58,1%		10		6		7		2				17		8		68,0%		32,0%	
5	41,9%		58,1%		5		6		0		0				5		6		45,5%		54,5%	
6	41,9%		58,1%		0		0		4		5				4		5		44,4%		55,6%	

contractuels de remplacement non repris

Taalkader Ukkel op 30/06/2012																						
Trappen van de hiërarchie :	Taalkaders Staatsblad 15/03/2010				Bezetting van de taalkaders (in absolute cijfers)												Effectieve percentages					
					Statutairen				Contractuelen				Simulatie recrut-promo		Totaal							
					F	N	F twt.	N twt.	F	N	F twt.	N twt.	F	N	F twt.	N twt.					F	N
1	40%	40%	10%	10%	1	2	2	0	0	0	0	0			1	2	2	0	20%	40%	40%	0%
2	40%	40%	10%	10%	2	5	1	1	0	0	0	0			2	5	1	1	22%	56%	11%	11%
	F		N		F		N		F		N		F	N	F		N		F		N	
3	41,9%		58,1%		6		13		1		1				7		14		33,3%		66,7%	
4	41,9%		58,1%		10		6		7		2				17		8		68,0%		32,0%	
5	41,9%		58,1%		5		6		0		0				5		6		45,5%		54,5%	
6	41,9%		58,1%		0		0		4		5				4		5		44,4%		55,6%	

Vervangingscontractuelen niet meegerekend

2. Des déséquilibres sont constatés aux niveaux I, II, III et IV (cf. tableau).

3. - Au niveau I: ce niveau concerne les membres du conseil de direction et les actions possibles pour le rééquilibrer sont peu nombreuses. Il est toutefois important de mentionner que le déséquilibre constaté est inévitable, vu que cinq personnes seulement sont présentes dans le conseil de direction.

De plus, il existe 40 % de bilingues légaux francophones, ce qui constitue une plus-value pour le CERVA (Centre d'Étude de recherches vétérinaires et agrochimiques). Le CERVA a examiné au niveau du conseil de direction si un membre néerlandophone pourrait également passer son examen de bilinguisme afin de se rapprocher du cadre demandé.

- Au niveau II: le déséquilibre est surtout présent au niveau des F et N, en faveur des néerlandophones. Les actions possibles se limitaient à prévoir des promotions mais le statut scientifique n'a été adapté sur ce sujet que durant l'été 2012. Ainsi, aucune demande de promotion n'a pu être introduite avant la toute fin d'année 2012. Les dossiers introduits sont encore en cours de traitement.

- Au niveau III: un déséquilibre en faveur des néerlandophones est présent, mais toutefois limité. La seule option est, pour modifier cet état de fait, de promouvoir certains agents vers le niveau supérieur (mais comme dit plus haut ce n'était pas possible plus tôt), ou d'engager du personnel dans le cadre en déficit.

Toutefois, il s'agit à ce niveau d'agents scientifiques essentiellement, dont les spécialisations sont extrêmement difficiles à trouver. Ainsi, les publications des offres vacantes ont été faites dans les deux langues. Les candidats aux deux seuls postes qui ont été ouverts ont été invités et ont été évalués sur leur cv par le jury prévu à cet effet. Un francophone et un néerlandophone ont été engagés.

- Au niveau IV: c'est le niveau où le déséquilibre est le plus marqué en faveur des francophones. Le CERVA n'a pu que très peu recruter à ce niveau en 2012 vu les blocages financiers de l'État.

2. Er zijn wanverhoudingen voor de niveaus I, II, III, IV (zie tabel).

3. - Op niveau I: dit niveau betreft de leden van de Directieraad en de mogelijkheden om haar evenwicht te herstellen zijn niet talrijk. Het is evenwel belangrijk te constateren dat het waargenomen onevenwicht onvermijdelijk is, gezien er slechts vijf personen deel uitmaken van de directieraad.

Bovendien zijn er 40 % wettelijk tweetalige Franstaligen, wat een voordeel vormt voor het CODA (Centrum voor Onderzoek in Diergeneeskunde en Agrochimie). Het CODA heeft binnen de directieraad bekeken of een Nederlandstalig lid zou kunnen deelnemen aan het examen voor tweetaligheid zodat we het gevraagde kader dichter zouden kunnen benaderen.

- Op niveau II: het onevenwicht is nog steeds aanwezig op het niveau van de F en N, in het voordeel van de Nederlandstaligen. De mogelijke te ondernemen acties beperkten zich tot het voorzien van promoties maar het wetenschappelijk statuut werd wat dat betreft aangepast tijdens de zomer van 2012. Aldus kon geen enkele aanvraag tot promotie worden ingediend voor het einde van het jaar 2012. De ingediende dossiers worden momenteel nog behandeld.

- Op niveau III: er is een onevenwicht aanwezig in het voordeel van de Nederlandstaligen, maar zeer beperkt. De enige optie om deze stand van zaken aan te passen, is het promoveren van bepaalde medewerkers naar het bovenliggende niveau (maar zoals hierboven reeds vermeld was dit ook niet mogelijk), of het aanwerven van personeel binnen het kader dat een tekort vertoont.

In ieder geval gaat het op dit niveau om essentiële wetenschappelijke medewerkers, waarbij gespecialiseerd personeel extreem moeilijk te vinden is. Aldus werden de publicaties van de vacante betrekkingen in de beide talen opgemaakt. De kandidaten voor de twee enige vacatures die werden opengesteld werden op basis van hun cv geëvalueerd door de jury die hiervoor bevoegd is. Een Franstalige en een Nederlandstalige persoon werden aangeworven.

- Op niveau IV: dit is het niveau waar het onevenwicht het meest merkbaar is in het voordeel van de Franstaligen. Het CODA heeft op dit niveau zeer weinig aanwervingen kunnen doorvoeren gezien de financiële blokkeringen aan het staatskader.

De plus, il y a une grosse difficulté à trouver du personnel néerlandophone (essentiellement des laborantins), vu la situation géographique du CERVA et la difficulté d'y accéder (Uccle). Peu de néerlandophones répondent aux offres d'emploi du CERVA et préfèrent en effet rechercher du travail plus près de chez eux, et semblent d'ailleurs en trouver assez facilement dans les domaines de la santé (hôpitaux, etc.).

Pour les autres niveaux, la situation est proche de l'équilibre demandé.

DO 2012201313848

Question n° 311 de monsieur le député Bruno Van Grootenbrulle du 16 juillet 2013 (Fr.) à la ministre des Classes moyennes, des PME, des Indépendants et de l'Agriculture:

AFSCA. - Ellezelles. - Tartes artisanales au détergent.

Lors du week-end folklorique du Sabbat fêté traditionnellement en fin du mois de juin de chaque année depuis 400 ans à Ellezelles, les services de l'Agence fédérale pour la sécurité de la chaîne alimentaire (AFSCA) sont intervenus et ont prononcé, sur base d'un document pro-justitia portant l'indication de "tartes nuisibles", la destruction de 127 tartes au maton cuites de manière traditionnelle.

Cette décision s'explique par le lieu de fabrication des pâtisseries qui ne correspond pas aux normes d'hygiène de l'Agence fédérale pour la sécurité de la chaîne alimentaire. Et pour cause, deux fois par an, pour le Sabbat et la foire aux artisans de septembre, des pâtisseries sont confectionnées de façon artisanale alors que les consommateurs sont invités à assister à cette fabrication, en toute transparence, notamment dans un esprit de perpétuation de traditions ancestrales.

Le fait que l'AFSCA n'ait pas tenu compte de la qualité des produits proposés à la consommation ainsi que l'absence de tout dialogue entre les autorités et les organisateurs de cette foire folklorique est à l'origine de nombre de mécontentements, notamment auprès des agriculteurs et petits producteurs locaux.

1. Si les normes sanitaires doivent bien évidemment être priorisées dans la fabrication de produits alimentaires, il n'en demeure pas moins que certaines pratiques visant à conformer certaines denrées alimentaires à caractère folklorique aux normes en vigueur posent question.

Bovendien is het zeer moeilijk om Nederlandstalig personeel te vinden (in het bijzonder de laboranten), gezien de geografische ligging van het CODA en zijn moeilijke bereikbaarheid (Ukkel). Heel weinig Nederlandstaligen reageren om werkaanbiedingen van het CODA en kiezen aldus om op zoek te gaan naar werk dichterbij huis, en vinden blijkbaar gemakkelijk een job binnen de gezondheidssector (ziekenhuizen, en dergelijke).

Voor de andere niveaus, benadert de situatie het gevraagd evenwicht.

DO 2012201313848

Vraag nr. 311 van de heer volksvertegenwoordiger Bruno Van Grootenbrulle van 16 juli 2013 (Fr.) aan de minister van Middenstand, KMO's, Zelfstandigen en Landbouw:

FAVV. - Elzele. - Vernietiging van ambachtelijk bereide taarten door besproeiing met detergent.

Tijdens het folklorewekend van de heksensabbat, die traditiegetrouw al 400 jaar lang eind juni in Elzele wordt gevierd, hebben de diensten van het Federaal Agentschap voor de Veiligheid van de Voedselketen (FAVV) een controle uitgevoerd en de vernietiging van 127 ambachtelijk bereide mattentaarten bevolen op grond van een pro justitia waarin stond dat het om taarten ging die schadelijk voor de gezondheid waren.

Die beslissing werd genomen omdat de gelegenheidsbakerij niet beantwoordt aan de hygiënevoorschriften van het FAVV. Dat is niet verwonderlijk, want twee keer per jaar, ter gelegenheid van de heksensabbat en de ambachtenmarkt in september, worden er op ambachtelijke wijze taarten gebakken en kunnen toeschouwers het hele proces volgen, om een eeuwenoude traditie levend te houden.

Het feit dat het FAVV de kwaliteit van de ter consumptie aangeboden producten niet heeft getest en dat er geen overleg plaatsvond tussen de autoriteiten en de organisatoren van dat folkloristische evenement, is niet in goede aarde gevallen, met name bij de landbouwers en kleine producenten uit de streek.

1. Het spreekt vanzelf dat de hygiënevoorschriften voorop moeten staan bij de productie van etenswaren, maar dat bepaalde ambachtelijke bereide voedingsmiddelen moeten voldoen aan de strenge wettelijke normen, doet toch vragen rijzen.

Ainsi, pour quelles raisons l'AFSCA n'a-t-elle pas initialement effectué diverses analyses afin de vérifier si les produits proposés étaient propres à la consommation?

2. Pourrait-on envisager des normes spécifiques aux productions artisanales folkloriques dès lors que ces denrées alimentaires participent en partie à la préservation de nos richesses patrimoniales?

Réponse de la ministre des Classes moyennes, des PME, des Indépendants et de l'Agriculture du 27 août 2013, à la question n° 311 de monsieur le député Bruno Van Grootenbrulle du 16 juillet 2013 (Fr.):

1. Il faut distinguer le fond de la forme dans ce dossier.

i. Sur le fond:

Il faut replacer cette intervention de l'AFSCA dans son contexte. L'Agence a agi sur plainte et a constaté que les conditions d'hygiène pour la fabrication et le stockage des tartes étaient déplorables. Elle m'a d'ailleurs transmis des photos sur lesquelles on peut notamment voir des toiles d'araignées juste au-dessus des tartes. Celles-ci sont entreposées sur une nappe sale, il y a des éléments rouillés, les poubelles sont ouvertes. De plus, il n'y avait pas de point d'eau.

L'an dernier, 1450 personnes ont été victimes de toxico-infections alimentaires collectives (TIAC) en Belgique, dont 70 ont dû être hospitalisées et deux sont décédées suite à la contamination par E-coli 0145.

Ces chiffres sont très sous-estimés encore par rapport à la réalité.

Laisser vendre des denrées sensibles à base de fromage et produites dans des conditions non-hygiéniques, présente aussi un risque de ce genre et les analyses n'auraient été disponibles qu'après plusieurs jours, c'est-à-dire après le jour de la vente.

ii. Sur la forme:

Je comprends que la manière ait été choquante pour les organisateurs et ait suscité chez eux beaucoup d'émotion. La destruction de nourriture ne peut intervenir qu'en dernière instance. En effet, les principes de proportionnalité et d'éthique doivent prévaloir.

J'ai d'ailleurs envoyé un courrier à l'Administrateur délégué de l'AFSCA afin de rappeler ces principes.

Waarom heeft het FAVV niet eerst een aantal analyses uitgevoerd om na te gaan of de aangeboden producten geschikt waren voor consumptie?

2. Zou het mogelijk zijn om specifieke normen vast te stellen voor ambachtelijk bereidingen in het kader van een folkloristisch evenement, aangezien die bereidingen ook een middel zijn om ons rijke erfgoed in stand te houden?

Antwoord van de minister van Middenstand, KMO's, Zelfstandigen en Landbouw van 27 augustus 2013, op de vraag nr. 311 van de heer volksvertegenwoordiger Bruno Van Grootenbrulle van 16 juli 2013 (Fr.):

1. Er moet in dit dossier een onderscheid worden gemaakt tussen de vorm en de inhoud.

i. Wat de inhoud betreft:

Deze tussenkomst van het FAVV (Federaal Agentschap voor de veiligheid van de voedselketen) moet in haar context worden geplaatst. Het Agentschap heeft gehandeld op basis van een klacht en heeft vastgesteld dat de hygiënische omstandigheden waarin de taarten werden vervaardigd en opgeslagen, erg te wensen overlieten. Het FAVV heeft me trouwens foto's bezorgd waarop spinnenwebben te zien zijn die net boven de taarten hangen. De taarten waren uitgesteld op een vuil tafelkleed, er zijn sporen van roest te zien en de vuilnisbakken zijn niet afgesloten. Bovendien was er geen waterverdeelpunt.

Het afgelopen jaar zijn 1450 mensen in België het slachtoffer geworden van een collectieve voedsel-toxi-infectie (CVTI), waarvan 70 onder hen in het ziekenhuis werden opgenomen en twee mensen zijn overleden als gevolg van een besmetting door de E-colibacterie 0145.

Deze cijfers zijn nog zeer laag geschat in vergelijking met de werkelijkheid.

De verkoop van gevoelige eetwaren bereid op basis van kaas, die worden vervaardigd in onhygiënische omstandigheden, houdt ook een risico in van die aard. Zelfs al werden er analyses verricht, dan zouden de resultaten pas enkele dagen later bekend zijn geweest, met andere woorden de dag volgend op de verkoop.

ii. Wat de vorm betreft:

Ik begrijp dat deze handelswijze de organisatoren heeft gechoqueerd en heel wat emoties heeft losgeweekt. Etenwaren mogen pas in het uiterste geval worden vernietigd. De principes inzake proportionaliteit en beroepsethiek moeten voorrang krijgen.

Daarom heb ik een schrijven gericht aan de gedelegeerd bestuurder van het FAVV om hem aan deze principes te herinneren.

Je lui ai aussi demandé de reprendre contact avec les organisateurs pour, à travers un dialogue serein, examiner la meilleure façon de gérer cette problématique à l'avenir.

2. Pour les événements occasionnels, certaines mesures d'assouplissement sont déjà prévues. Les règles sont en effet moins strictes et limitées au strict minimum par rapport à celles à appliquer par les professionnels: elles sont adaptées aux vendeurs occasionnels présents dans les festivals, foires, marchés de Noël, fêtes scolaires et autres festivités.

Il s'agit par exemple de veiller à ce que les surfaces qui entrent en contact avec les denrées alimentaires soient propres et facilement lavables, qu'un endroit permette de se laver les mains, comme via un jerrycan muni d'un robinet.

L'AFSCA édite et diffuse largement des brochures destinées aux particuliers ou aux commerçants ambulants qui participent à des foires, marchés, manifestations festives et donne gratuitement des formations via sa cellule de vulgarisation.

L'incident auquel vous faites allusion a d'ailleurs entraîné une telle demande. L'AFSCA a assuré une soirée d'information - formation à Ellezelles le 30 juillet 2013 devant plus de 150 personnes.

DO 2012201313860

Question n° 312 de monsieur le député Peter Logghe du 17 juillet 2013 (N.) à la ministre des Classes moyennes, des PME, des Indépendants et de l'Agriculture:

Crédits aux entreprises débutantes.

Particulièrement en ces temps de crise financière et économique, l'octroi de crédits aux entreprises débutantes est très important pour le maintien du tissu économique et le redémarrage de l'économie. Il convient dès lors de vérifier si aucun problème ne se pose en la matière et si les banques ne se montrent pas trop avares en ce qui concerne l'octroi de crédits.

1. Combien d'indépendants débutants ont-ils demandé un crédit aux banques et aux autres établissements de crédit au cours des années 2008 à ce jour?

2. Combien d'entreprises débutantes ont-elles demandé un crédit au cours de ces mêmes années?

3. Pouvez-vous fournir ces chiffres par Région, en fonction du lieu d'implantation de l'indépendant ou de l'entreprise?

Ik heb hem eveneens verzocht opnieuw contact op te nemen met de organisatoren en door middel van een sereen gesprek te bekijken hoe we deze situatie in de toekomst zo goed mogelijk kunnen aanpakken.

2. Bepaalde versoepelingsmaatregelen zullen worden ingevoerd voor tijdelijke evenementen. De regels zijn minder streng en worden beperkt tot het absolute minimum in vergelijking met de regels die moeten worden toegepast door beroepsmensen. De regels worden versoepeld voor occasionele verkopers tijdens festivals, kermissen, kerstmarkten, schoolfeesten en andere gelegenheden.

Er moet bij voorbeeld over worden gewaakt dat de werkoppervlakken waarmee de etenswaren in contact komen, proper en eenvoudig afwasbaar zijn, maar ook dat er een plaats is waar men de handen kan wassen door middel van een jerrycan met kraan.

Het FAVV publiceert en verspreidt brochures op grote schaal voor particulieren en voor ambulante handelaars die deelnemen aan beurzen, markten, feestelijke evenementen. Het Agentschap geeft ook gratis opleidingen via zijn voorlichtingscel.

Het incident waarop u allusie maakt, heeft tot een dergelijke vraag geleid. Het FAVV heeft een informatie- en opleidingsavond georganiseerd op 30 juli 2013 in Ellezelles en dit voor meer dan 150 personen.

DO 2012201313860

Vraag nr. 312 van de heer volksvertegenwoordiger Peter Logghe van 17 juli 2013 (N.) aan de minister van Middenstand, KMO's, Zelfstandigen en Landbouw:

Kredieten aan beginnende ondernemingen.

Zeker in tijden van financiële en economische crisis is de kredietverlening aan beginnende ondernemingen van het grootste belang voor het behoud van het economisch weefsel en het terug opstarten van de economie. Daarom moeten wij ook aandachtig toezien en regelmatig controleren of hier geen pijnpunten te vinden zijn en of de banken niet te veel met de remmen op rijden.

1. Hoeveel beginnende zelfstandigen hebben jaarlijks krediet gevraagd aan de banken en aan andere kredietinstellingen: hebt u cijfergegevens van 2008 tot en met vandaag?

2. Hoeveel beginnende vennootschappen in de betrokken jaren hebben krediet aangevraagd?

3. Kunt u een opdeling per Regio maken, volgens de plaats van vestiging van de eenmanszaak of vennootschap?

4. Quels capitaux ont ainsi été libérés au cours des années en question?

5. Dispose-t-on déjà de chiffres concernant l'évolution des crédits octroyés au cours des premiers mois de 2013?

6. Nul n'ignore que les entreprises du secteur horeca éprouvent beaucoup de difficultés à obtenir des crédits.

Les entreprises débutantes dans d'autres secteurs sont-elles également confrontées à ce problème de difficulté d'accès au crédit?

Réponse de la ministre des Classes moyennes, des PME, des Indépendants et de l'Agriculture du 27 août 2013, à la question n° 312 de monsieur le député Peter Logghe du 17 juillet 2013 (N.):

Je vous informe que le sujet sur lequel vous m'interrogez relève des compétences du ministre des Finances, chargé de la Fonction publique, monsieur Koen Geens (Question n° 575 du 13 septembre 2013).

Ministre de la Justice

DO 2012201313111

Question n° 968 de madame la députée Sarah Smeyers du 11 juin 2013 (N.) à la ministre de la Justice:

Les internés placés dans les prisons ou les établissements de défense sociale.

Les internés sont placés soit dans des établissements psychiatriques, soit dans des prisons. Ces dernières ne sont toutefois pas toujours dotées d'une section psychiatrique.

1. a) Combien d'internés ont séjourné dans des prisons en moyenne par jour en 2012?

b) Combien dans des sections de défense sociale? Veuillez me fournir ces chiffres par Région.

2. Combien d'internés ont été placés dans des établissements de défense sociale en 2012? Veuillez me fournir ces chiffres par établissement.

4. Kunt u tevens meedelen welke de kapitalen zijn die in die verschillende jaren werden opgenomen?

5. Zijn er al cijfers beschikbaar of evoluties merkbaar met betrekking tot de kredieten tijdens de eerste maanden van 2013?

6. Dat horeca een sector is die maar moeilijk aan bankkredieten geraakt, is al heel lang geweten.

Zijn er andere sectoren in de markt, waar beginners het moeilijk hebben om aan starterskrediet te geraken?

Antwoord van de minister van Middenstand, KMO's, Zelfstandigen en Landbouw van 27 augustus 2013, op de vraag nr. 312 van de heer volksvertegenwoordiger Peter Logghe van 17 juli 2013 (N.):

Ik breng u ervan op de hoogte dat het onderwerp, waarover u mij een vraag stelt, valt onder de bevoegdheden van de minister van Financiën, belast met Ambtenarenzaken, de heer Koen Geens (Vraag nr. 575 van 13 september 2013).

Minister van Justitie

DO 2012201313111

Vraag nr. 968 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Sarah Smeyers van 11 juni 2013 (N.) aan de minister van Justitie:

Geïnterneerden in de gevangenissen of inrichtingen voor sociaal verweer.

Geïnterneerden worden opgevangen in psychiatrische inrichtingen of in gevangenissen, die echter niet altijd een psychiatrische afdeling hebben.

1. a) Hoeveel geïnterneerden verbleven er in 2012 dagelijks gemiddeld in de gevangenissen?

b) Hoeveel van hen in afdelingen voor sociaal verweer? Deze cijfers graag opgesplitst per Gewest.

2. Hoeveel geïnterneerden werden in 2012 opgevangen in de inrichtingen tot bescherming van de maatschappij? Deze cijfers graag opgesplitst per inrichting.

Réponse de la ministre de la Justice du 20 août 2013, à la question n° 968 de madame la députée Sarah Smeyers du 11 juin 2013 (N.):

1. et 2. Je déduis de la question qu'il existe une certaine confusion quant aux notions de "section psychiatrique", "établissement de défense sociale" et "section de défense sociale". Permettez-moi de répondre conjointement aux deux questions de manière à ce que vous puissiez vous faire une meilleure idée de la terminologie utilisée.

En moyenne, 1132 internés ont séjourné quotidiennement dans les établissements pénitentiaires belges en 2012. Vous pourrez également retrouver ce chiffre dans le rapport d'activités de la Direction générale des établissements pénitentiaires publié récemment.

La Belgique compte quatre établissements de défense sociale (EDS) ou centres de défense sociale, à savoir Paifve, Bruges, Merksplas et Turnhout. Des internés y séjournent en attendant leur placement définitif.

Leur population moyenne en 2012 est indiquée dans le tableau 1 en annexe.

Antwoord van de minister van Justitie van 20 augustus 2013, op de vraag nr. 968 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Sarah Smeyers van 11 juni 2013 (N.):

1. en 2. Uit uw vraagstelling leid ik af dat er enige onduidelijkheid is over de begrippen "psychiatrische afdeling", "inrichting ter bescherming van de maatschappij" en "afdeling voor sociaal verweer". Sta me toe beide vragen samen te beantwoorden zodat u een beter inzicht krijgt in de gehanteerde terminologie.

Gemiddeld verbleven er in 2012 dagelijks 1132 geïnterneerden in de Belgische penitentiaire inrichtingen. Dit cijfer kan u ook terug vinden in het recent gepubliceerde activiteitenverslag van het Directoraat-generaal Penitentiaire Inrichtingen.

België kent vier Inrichtingen tot Bescherming van de Maatschappij (IBM) of centra voor sociaal verweer namelijk in Paifve, Brugge, Merksplas en Turnhout. Hierin verblijven geïnterneerden in afwachting tot hun definitieve plaatsing.

Hun gemiddeld bevolkingsaantal in 2012 kan u vinden in tabel 1 in de bijlage.

Annexe 1 — *Bijlage 1*

	Institution de défense sociale/ <i>Instelling sociaal verweer</i>	Nombre moyen de population en 2012/ <i>Gemiddeld bevolkingsaantal in 2012</i>
Wallonie/ <i>Wallonië</i>	Paifve	196
Flandres/ <i>Vlaanderen</i>	Merksplas	329
	Turnhout	63
	Brugge	35

Notre pays connaît en outre huit sections psychiatriques dans les prisons. Elles accueillent des internés lorsque la commission de défense sociale s'est prononcée pour l'exécution de l'internement. La population moyenne par section psychiatrique en 2012 est indiquée dans le tableau 2 en annexe.

Daarnaast kent ons land acht psychiatrische afdelingen van gevangenis. Hierin komen geïnterneerden terecht wanneer de Commissie ter Bescherming van de Maatschappij beslist heeft tot de tenuitvoerlegging van de internering. Het gemiddeld bevolkingscijfer in 2012 per psychiatrische afdeling kan u in tabel 2 in de bijlage vinden.

Annexe 2 — *Bijlage 2*

	Section psychiatrique/ <i>Psychiatrische afdeling</i>	Nombre moyen de population en 2012/ <i>Gemiddeld bevolkingsaantal in 2012</i>
Flandres/ <i>Vlaanderen</i>	Leuven Hulp	49
	Gent	111
	Antwerpen	91
Wallonie/ <i>Wallonië</i>	Mons	34
	Jamioulx	30
	Namur	31
	Lantin	48
Bruxelles/ <i>Brussel</i>	Vorst	96

Tous ces chiffres figurent également dans le rapport d'activités de la Direction générale des établissements pénitentiaires.

Ook al deze cijfers kan u vinden in het activiteitenverslag van het Directoraat-generaal Penitentiaire Inrichtingen.

**Ministre des Entreprises publiques et de la
Coopération au développement, chargé des
Grandes Villes**

DO 2011201206395

Question n° 56 de monsieur le député Jef Van den Bergh du 21 janvier 2013 (N.) au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes:

SNCB. - Avenir et desserte de la ligne 12 (QE 309).

Il règne actuellement une certaine confusion à propos de l'avenir de la ligne 12. À la suite de la mise en service du train à grande vitesse Fyra, le train Benelux circulant sur cette ligne aujourd'hui serait supprimé fin 2011 et remplacé par un train L supplémentaire. Dès lors, la liaison entre Anvers et Roosendaal serait amenée à disparaître, ce qui représenterait une sérieuse perte pour les deux villes. Lors de sa séance du 19 juin 2010, le Conseil interparlementaire consultatif de Benelux a demandé au gouvernement belge de prendre position sur la question de la liaison entre les deux villes.

Dans ce contexte, il faut également souligner que la qualité du service sur cette ligne laisse toujours à désirer. Bien que des améliorations aient été constatées récemment, les navetteurs sont encore fréquemment confrontés à des retards et des suppressions de trains. Par ailleurs, en cas de problème, la communication avec les voyageurs est souvent insuffisante. Il est donc compréhensible que des plaintes soient enregistrées à ce sujet.

1. a) En sait-on plus à présent sur l'avenir de cette ligne?

b) Comment la suppression du train Benelux sera-t-elle compensée et quelles sont les conséquences pour la liaison Anvers-Roosendaal?

2. Dispose-t-on de chiffres récents sur la ponctualité et le nombre de trains L, P et IR supprimés sur cette ligne?

3. Dispose-t-on de chiffres pour les cinq dernières années (et si possible pour les dix dernières années) sur le nombre de voyageurs par gare desservie par cette ligne?

4. a) Combien de plaintes à propos de la ligne 12 (introduites par courrier électronique et par formulaire de plainte) ont-elles été enregistrées à la SNCB, auprès d'Infrabel et au service de médiation depuis l'entrée en vigueur de nouveaux horaires en 2008?

**Minister van Overheidsbedrijven en
Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote
Steden**

DO 2011201206395

Vraag nr. 56 van de heer volksvertegenwoordiger Jef Van den Bergh van 21 januari 2013 (N.) aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden:

NMBS. - Toekomstplannen en dienstverlening spoorlijn 12 (SV 309).

Over de toekomst van Lijn 12 bestaat momenteel nogal wat verwarring. Door de komst van de hogesnelheidstrein Fyra zou eind 2011 de Benelux-trein verdwijnen die momenteel op het tracé rijdt. In de plaats daarvan zou een extra L-trein worden ingelegd. Dit zou ervoor zorgen dat de verbinding tussen Antwerpen en Roosendaal wegvalt, wat voor beide steden een serieuze aderlating zou zijn. De Raadgevende Interparlementaire Beneluxraad heeft in zitting van 19 juni 2010 aan de Belgische regering gevraagd een standpunt in te nemen over de verbinding van de steden.

Aansluitend kan worden opgemerkt dat de dienstverlening op dit traject nog steeds niet optimaal is. Hoewel de problemen de jongste tijd zijn afgenomen, worden pendelaars nog frequent geconfronteerd met vertragingen en afgeschafte treinen. Daarenboven wordt in probleemsituaties vaak onvoldoende gecommuniceerd naar de reizigers toe. Klachten hierover zijn dan ook begrijpelijk.

1. a) Is er al meer duidelijkheid over de toekomst van deze verbinding?

b) Hoe zou het wegvallen van de Benelux-trein worden opgevangen en wat betekent dit voor de verbinding Antwerpen-Roosendaal?

2. Bestaan voor dit traject duidelijke, recente cijfers over de stiptheid en het aantal afgeschafte treinen, en dit zowel voor L-, P- als IR-treinen?

3. Zijn voor de jongste vijf jaar cijfers beschikbaar (indien mogelijk tien jaar) over het reizigersaantal per station dat deze lijn aandoet?

4. a) Hoeveel klachten over Lijn 12 zijn er (zowel via mail als via klachtenformulieren) binnengekomen bij respectievelijk NMBS, Infrabel en ombudsdienst sinds de vernieuwde dienstregeling van 2008?

b) Pouvez-vous préciser combien de plaintes ont reçu ou n'ont pas reçu de réponse (hormis les accusés de réception)?

c) Quel est le délai d'attente moyen pour obtenir une réponse respectivement de la SNCB, d'Infrabel et du service de médiation?

5. Des mesures sont-elles encore prévues pour améliorer l'offre de service sur la ligne 12, notamment sur le plan de la ponctualité?

Réponse du ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes du 28 août 2013, à la question n° 56 de monsieur le député Jef Van den Bergh du 21 janvier 2013 (N.):

Je prie l'honorable membre de bien vouloir se référer à l'audition sur le Fyra qui a eu lieu le 28 janvier 2013 en présence de la commission Infrastructure Belge et Néerlandaise et les membres du Parlement Benelux (adressez-vous au secrétariat des Commissions des Services législatifs de la Chambre des représentants) ainsi qu'au débat sur le Fyra lors de la commission Infrastructure du 4 juin 2013 (*Compte Rendu Intégral* Chambre, 2012/2013, commission de l'Infrastructure, des Communications et des Entreprises publiques, 4 juin 2013, CRIV 53 COM 765).

DO 2012201311943

Question n° 279 de monsieur le député Peter Logghe du 07 mars 2013 (N.) au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes:

SNCB. - Motrices défectueuses. - Retards de trains.

La ponctualité des trains continue à poser problème. De nombreux facteurs externes peuvent entraîner des retards, comme les suicides et les tentatives de suicide, mais il n'en reste pas moins que de plus en plus de retards sont dus à des locomotives défectueuses. Si la SNCB n'est pas en mesure d'influer sur les facteurs externes, il en va tout autrement lorsqu'il s'agit de motrices ou de locomotives défectueux, etc.

1. À combien de retards les voyageurs ont-ils été confrontés annuellement ou sont-ils toujours confrontés en raison de la défectuosité de locomotives ou de motrices de 2008 à ce jour?

2. a) Quel est le rapport entre les retards dans leur ensemble et les retards dus à des trains défectueux?

b) Kan u meedelen hoeveel van deze klachten al dan niet beantwoord werden (exclusief ontvangstmeldingen)?

c) Wat bedraagt de gemiddelde wachttijd op een antwoord van respectievelijk NMBS, Infrabel en ombudsdienst?

5. Worden er nog maatregelen in het vooruitzicht gesteld om het aanbod op Lijn 12, en de stiptheid in het bijzonder, te verbeteren?

Antwoord van de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden van 28 augustus 2013, op de vraag nr. 56 van de heer volksvertegenwoordiger Jef Van den Bergh van 21 januari 2013 (N.):

Ik heb de eer het geachte lid te verwijzen naar de Fyrazitting die plaatsvond op 28 januari 2013 met de Belgische en Nederlandse commissie Infrastructuur en de leden van het Benelux-parlement (wendt u tot het secretariaat van de Commissies van de Wetgevende Diensten van de Kamer van volksvertegenwoordigers) en ook naar het debat over de Fyra tijdens de commissie Infrastructuur van 4 juni 2013 (*Integraal Verslag* Kamer, 2012/2013, commissie voor de Infrastructuur, het Verkeer en de Overheidsbedrijven, 4 juni 2013, CRIV 53 COM 765).

DO 2012201311943

Vraag nr. 279 van de heer volksvertegenwoordiger Peter Logghe van 07 maart 2013 (N.) aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden:

NMBS. - Defecte treinstellen. - Treinvertragingen.

De stiptheid van de treinen is een blijvend pijnpunt. Er zijn natuurlijk heel wat externe factoren die voor vertraging kunnen zorgen, zoals zelfmoorden en pogingen tot zelfmoord. Maar een groeiende reden voor veel vertragingen zijn de defecte locomotieven. Aan externe factoren kan de NMBS natuurlijk niet zoveel veranderen, maar dit is wat anders als het gaat om defecte treinstellen, locomotieven, enzovoort.

1. Hoeveel vertraging liepen en lopen de reizigers jaarlijks op ten gevolge van defecte locomotieven of mankementen aan de treinstellen: hebt u cijfergegevens van 2008 tot en met vandaag?

2. a) Wat is de verhouding tussen vertragingen in totaliteit bekeken en vertragingen ten gevolge van mankementen en defecte treinen?

b) Pouvez-vous me fournir un aperçu de la part qu'ils ont représentée annuellement de 2008 à ce jour?

3. a) Quelle est la durée moyenne d'utilisation d'une motrice?

b) Qu'en est-il des locomotives?

c) Avez-vous une idée de la situation à l'étranger?

4. Quels budgets étaient disponibles en 2008, 2009, 2010, 2011 et 2012 pour le remplacement des motrices et des locomotives?

Réponse du ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes du 29 août 2013, à la question n° 279 de monsieur le député Peter Logghe du 07 mars 2013 (N.):

1. et 2. Le nombre de minutes de retard imputable à des locomotives ou rames défectueuses et la proportion entre ces retards et le nombre total de minutes de retard de 2008 à mars 2013 inclus, se présentent comme suit:

	2008	2009	2010	2011	2012	
Locomotives	11.4	92.3	146.3	101.5	95	<i>Locomotieven</i>
Voitures	93.3	84.2	39.5	8.8	0.6	<i>Rijtuigen</i>
Automotrices	46.5	40.1	128.6	229.2	257.2	<i>Motorrijtuigen</i>

3. La durée d'utilisation des rames et locomotives en Belgique est de 30 ans en moyenne, mais, au cours de cette période, il est procédé à des révisions techniques et à des modernisations approfondies. D'après les informations dont la SNCB dispose, la situation est comparable dans les pays voisins.

4. Le budget (en millions d'euros courant) en vue du remplacement des rames et des locomotives pour les années 2008 à 2012 inclus, est le suivant:

	2008	2009	2010	2011	2012	
Locomotives	11.4	92.3	146.3	101.5	95	<i>Locomotieven</i>
Voitures	93.3	84.2	39.5	8.8	0.6	<i>Rijtuigen</i>
Automotrices	46.5	40.1	128.6	229.2	257.2	<i>Motorrijtuigen</i>

b) Kan u een overzicht geven van het aandeel in de vermelde jaren 2008 tot en met vandaag?

3. a) Hoelang worden treinstellen gemiddeld in dienst gehouden in België?

b) Hoe zit dat met locomotieven?

c) Heeft u een idee hoe dat in het buitenland zit?

4. Welk budget had men en heeft men jaarlijks om tot vervanging van treinstellen en locomotieven over te gaan: over welke budgetten beschikte men in de jaren 2008, 2009, 2010, 2011 en 2012?

Antwoord van de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden van 29 augustus 2013, op de vraag nr. 279 van de heer volksvertegenwoordiger Peter Logghe van 07 maart 2013 (N.):

1. en 2. Het aantal minuten vertraging ten gevolge van defecte locomotieven of mankementen aan de treinstellen en de verhouding tussen deze vertragingen en het totaal aantal minuten vertraging van 2008 tot en met maart 2013 is als volgt:

3. De treinstellen en locomotieven worden gemiddeld 30 jaar in dienst gehouden in België, maar in die periode worden wel grondige technische herzieningen en moderniseringsuitgevoerd. Volgens de informatie waarover de NMBS beschikt, is de situatie in de buurlanden vergelijkbaar.

4. Het budget (in miljoen euro courant) voor de vervanging van de treinstellen en locomotieven voor de jaren 2008 tot en met 2012 is het volgende:

DO 2012201312571

Question n° 336 de madame la députée Sabien Lahaye-Battheu du 26 avril 2013 (N.) au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes:

SNCB. - Mise en circulation d'anciens trains-couchettes aux heures de pointe entre Courtrai et Bruges.

Un navetteur m'a rapporté que depuis quelques semaines, d'anciens wagons-lits ont été remis en service entre Courtrai et Bruges aux heures de pointe. De très nombreux étudiants prennent ce train et le matériel utilisé ne serait pas du tout adapté. Une voiture de ce type offre nettement moins de places assises ou debout (environ 48 places assises?) que d'autres types de voitures qui comptent 100 places assises ou plus. De plus, le fonctionnement de certaines portes laisserait à désirer empêchant ainsi partiellement ou complètement l'accès à certaines voitures. Pour la plus grande joie des jeunes, les compartiments d'un train-couchette peuvent être fermés, réduisant encore la capacité déjà limitée des voitures.

1. a) Est-il exact que depuis quelques semaines d'anciens trains-couchettes sont mis en service entre Courtrai et Bruges aux heures de pointe?

b) Pourquoi ce choix?

c) D'anciens trains-couchettes sont-ils également mis en circulation sur d'autres lignes et dans l'affirmative lesquelles?

d) Est-il exact que les compartiments d'un train-couchette peuvent être fermés et quelles sont les implications de cette configuration en termes de sécurité?

2. Quelle est la durée de vie moyenne de l'ensemble du parc roulant mis en circulation quotidiennement pas la SNCB pour assurer le transport intérieur des voyageurs, répartie entre locomotives et voitures?

3. Est-elle comparable à celle du matériel roulant exploité par les sociétés de chemins de fer des pays voisins (Pays-Bas, France, Allemagne)?

4. a) Quelle est la date de mise en service sur le réseau ferroviaire belge du plus ancien matériel roulant encore en circulation?

b) Sur quelle(s) ligne(s) circule-t-il encore?

5. a) Au cours de la dernière décennie, quelle a été l'évolution de la durée de vie moyenne du matériel (si possible entre 2003 et 2013, à défaut ces 5 dernières années)?

DO 2012201312571

Vraag nr. 336 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Sabien Lahaye-Battheu van 26 april 2013 (N.) aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden:

NMBS. - Inzetten van oude slaapwagons als piekurtrein tussen Kortrijk en Brugge.

Sinds enkele weken worden oude slaapwagons ingezet als piekurtrein tussen Kortrijk en Brugge, zo wordt mij gemeld door een pendelaar. Van deze trein maakt de schoolgaande jeugd volop gebruik, terwijl het gebruikte materieel verre van ideaal zou zijn. In één wagon kunnen veel minder mensen zitten of staan (ongeveer 48 zitplaatsen?), terwijl de andere modellen van treinstellen al gauw 100 zitplaatsen of meer tellen. Bovendien zouden enkele deuren niet naar behoren werken, zodat bepaalde wagons slechts gedeeltelijk of helemaal niet toegankelijk zijn. De coupés van zo'n slaaptrein kunnen worden afgesloten - wat jongeren graag doen - zodat de al kleinere capaciteit nog niet eens ten volle kan worden benut.

1. a) Klopt het dat sinds enkele weken oude slaapwagons worden ingezet als piekurtrein tussen Kortrijk en Brugge?

b) Waarom werd hiertoe beslist?

c) Worden oude slaapwagons ingezet op nog andere lijnen, en zo ja, welke?

d) Klopt het dat de coupés van een slaaptrein kunnen worden afgesloten, en wat betekent dit naar veiligheid toe?

2. Hoeveel bedraagt de gemiddelde levensduur van het volledige park aan rollend materieel dat de NMBS dagelijks inschakelt voor het binnenlands reizigersvervoer, opgesplitst tussen locomotieven en rijkstrijken?

3. Is deze gemiddelde levensduur vergelijkbaar met het rollend materieel dat ingezet wordt door spoorwegmaatschappijen in onze buurlanden (Nederland, Frankrijk, Duitsland)?

4. a) In welk jaar werd het oudste rollend materieel dat vandaag nog dienst doet voor het eerst in gebruik genomen op het Belgische net?

b) Op welke lijn(en) wordt dit ingeschakeld?

5. a) Hoe is de gemiddelde levensduur de voorbije tien jaar geëvolueerd (tussen 2003 en 2013 indien mogelijk, zoniet de jongste vijf jaar)?

b) Compte tenu des budgets inscrits dans le plan pluriannuel d'investissement 2013-2025 pour le renouvellement du matériel roulant, quelle sera l'évolution de la durée de vie moyenne du matériel pour la prochaine décennie?

Réponse du ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes du 29 août 2013, à la question n° 336 de madame la députée Sabien Lahaye-Battheu du 26 avril 2013 (N.):

1. En raison d'un manque temporaire de voitures M4 disponibles, la SNCB confirme que, de la mi-mars 2013, des voitures-couchettes pouvant être rabattues en position assise ont été mises en service sur les trains P 7993 et 8993. Depuis le 3 mai 2013, ces trains circulent à nouveau avec le matériel M4 prévu.

En effet, des voitures couchettes sont toujours mises en service pour certains trains internationaux et parfois également, de façon temporaire, sur quelques trains P (éventuellement une partie des voitures) pour pallier à un manque de matériel disponible. Il convient en outre de faire remarquer que la porte du compartiment qui pourrait éventuellement être fermée par les voyageurs, peut être ouverte sans problème par l'accompagnateur de train.

2. La durée moyenne de vie de l'ensemble du parc de matériel roulant mis chaque jour en service par la SNCB pour le trafic voyageurs en service intérieur, réparti entre locomotives et voitures, est la suivante:

- locomotive électrique : 16,00 ans
- automotrice : 26,74 ans
- autorail : 11,05 ans
- voiture : 21,46 ans

3. La mise en service de nouveau matériel s'accompagne de la mise hors service du matériel le plus vétuste. L'âge du matériel évolue dès lors rapidement. La comparaison de l'âge moyen du matériel des différents opérateurs doit donc être établie avec précaution.

En ce qui concerne la situation du matériel SNCB, les acquisitions récentes ont permis toutefois de diminuer de manière importante l'âge moyen du matériel et, compte tenu des acquisitions en cours, de contribuer à la qualité du service aux voyageurs.

4. Le matériel roulant le plus ancien, encore utilisé aujourd'hui, a été mis en service pour la première fois en 1962 sur le réseau belge.

Les automotrices 62-65 sont utilisées sur tout le réseau pour les services L (= omnibus).

b) Hoe zal die de komende tien jaar evolueren, rekening houdend met de budgetten voor vernieuwing van rollend materieel, die vastgelegd zijn in het MIP 2013-2025?

Antwoord van de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden van 29 augustus 2013, op de vraag nr. 336 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Sabien Lahaye-Battheu van 26 april 2013 (N.):

1. De NMBS bevestigt dat er sinds midden maart 2013 couchetterijtuigen die in zitstand geplaatst kunnen worden, ingezet worden op de P-treinen 7993 en 8993. Dit werd beslist omdat er een tijdelijk tekort was aan beschikbare M4-rijtuigen. Sinds 3 mei 2013 rijden die treinen terug met hun voorziene M4-materieel.

Deze wagens worden inderdaad nog ingezet voor sommige internationale treinen, soms ook nog tijdelijk op enkele P-treinen (eventueel een deel van de rijtuigen) in het geval dat er een tekort is aan beschikbaar materieel. Er dient hierbij opgemerkt te worden dat de afdelingsdeur die eventueel zou gesloten worden door de reizigers, zonder problemen kan geopend worden door de treinbegeleider.

2. De gemiddelde levensduur van het volledige park aan rollend materieel dat de NMBS dagelijks inschakelt voor het binnenlands reizigersvervoer, opgesplitst tussen locomotieven en rijtuigen, is als volgt :

- elektrische locomotief : 16,00 jaar
- motorrijtuig : 26,74 jaar
- motorwagen : 11,05 jaar
- rijtuigen : 21,46 jaar

3. De indienststelling van nieuw materieel gaat gepaard met de buitendienststelling van het oudste materieel. Hierdoor evolueert de leeftijd van het materieel snel. De vergelijking van de gemiddelde leeftijd van het materieel van de verschillende operatoren moet dan ook omzichtig gebeuren.

Wat de toestand van het materieel van de NMBS betreft, is het zo dat dankzij de recente aankopen de gemiddelde leeftijd van het materieel aanzienlijk gedaald is en dit komt de kwaliteit van de dienstverlening aan de reizigers ten goede.

4. In 1962 werd het oudste rollend materieel dat vandaag nog dienst doet voor het eerst in gebruik genomen op het Belgische net.

De motorrijtuigen 62-65 worden op heel het net gebruikt als lokale treinen (omnibus).

5. a) La durée moyenne de vie les 5 dernières années est la suivante:

- locomotive électrique : 32,29 ans
- automotrice : 26,78 ans
- autorail : 6,43 ans
- voiture : 16,55 ans

b) À l'horizon 2025, le matériel plus ancien encore en service datera de la fin des années 70/ début des années 80. C'est pourquoi ce matériel subit actuellement une modernisation en profondeur portant tant sur le confort que sur la fiabilité et la sécurité (TBL1+ et ensuite ETCS).

Par ailleurs, la mise hors service du matériel qui ne sera pas équipé d'ETCS - à savoir le matériel le plus vétuste - entraînera l'acquisition de nouveau matériel.

DO 2012201312695

Question n° 352 de monsieur le député Roel Deseyn du 08 mai 2013 (N.) au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes:

Infrabel. - La liaison entre la gare de Comines (Belgique) et la gare TER de Comines (France).

Les difficultés d'organisation du trafic transfrontalier entre la province de Flandre occidentale et la France ne datent pas d'hier. Le groupe SNCB ne cesse d'affirmer que le manque de rentabilité et de compétitivité de certaines lignes transfrontalières constitue un obstacle au maintien de leur exploitation.

Dans ce cadre, on peut se poser des questions quant aux raisons qui ont mené, à l'époque, à la mise hors service de la liaison entre les gares belge et française de Comines, la première étant située sur la ligne 69 et l'autre servant actuellement de terminus à la ligne 68 sur le territoire français. Des études menées dans les années 90 par la société de développement régional (GOM) de Flandre occidentale révèlent en effet que ce tronçon constituait, après la ligne Courtrai-Mouscron-Tourcoing, la liaison ferroviaire transfrontalière la plus importante entre la Flandre occidentale et le nord de la France. Les raisons de sa suppression ne peuvent dès lors pas être d'ordre économique.

Actuellement, les voyageurs désireux de traverser la frontière doivent descendre du train dans l'une des deux gares, marcher pendant 2 kilomètres puis reprendre leur trajet depuis l'autre gare.

5. a) De gemiddelde levensduur de jongste vijf jaar is de volgende:

- elektrische locomotief : 32,29 jaar
- motorrijtuig : 26,78 jaar
- motorwagen : 6,43 jaar
- rijtuigen : 16,55 jaar

b) Tegen 2025 zal het oudste materieel dat nog in gebruik zal zijn, dateren uit de jaren '70 of begin van de jaren '80. Dit is waarom dit materieel momenteel grondig gerenoveerd wordt en dit zowel op het vlak van comfort als op het vlak van de veiligheid. (TBL1+ en vervolgens ETCS).

De buitendienststelling van het materieel dat niet met ETCS zal worden uitgerust, het oudste materieel dus, zal aanleiding geven tot het verwerven van nieuw materieel.

DO 2012201312695

Vraag nr. 352 van de heer volksvertegenwoordiger Roel Deseyn van 08 mei 2013 (N.) aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden:

Infrabel. - Verbinding tussen het treinstation te Komen (België) en het TER-station van Comines (Frankrijk).

Dat de organisatie van het grensoverschrijdend treinverkeer tussen de provincie West-Vlaanderen en Frankrijk moeizaam verloopt, is niet nieuw. Vanuit de NMBS-Groep wordt hierbij steevast aangehaald dat rendabiliteit en de concurrentiepositie een verdere exploitatie van bepaalde grensoverschrijdende lijnen in de weg staat.

In dit kader kunnen vragen gesteld worden bij de geschiedenis van het opbreken van de verbinding tussen station Komen (België) op lijn 69 en station Comines (Frankrijk) die heden als eindstation geldt van de lijn 68 op Frans grondgebied. Uit studies die de GOM West-Vlaanderen in de jaren 1990 uitvoerde, blijkt immers dat dit na Kortrijk-Moeskroen-Tourcoing de belangrijkste grensoverschrijdende spoorweg was tussen West-Vlaanderen en Noord-Frankrijk. De beweegredenen hiervoor kunnen bijgevolg niet van economische aard zijn.

Wie nu via Komen de grens wil oversteken moet in het ene station afstappen, 2 km wandelen en kan dan in het andere station zijn route verder zetten.

1. Quels motifs ont été invoqués à l'époque pour supprimer le dernier tronçon de la ligne 68 qui en faisait une relation transfrontalière avec la ligne 69 à Comines?

2. Sur quelles données Infrabel se fonde-t-il pour décider, le cas échéant, qu'il est moins intéressant, à l'heure actuelle, de disposer d'une liaison ferroviaire transfrontalière via Comines?

3. Si aucune raison ne permet d'expliquer cette baisse d'intérêt pour ce passage frontière, quels obstacles empêchent la réouverture de la liaison entre les gares belge et française de Comines?

4. Quelle est la vision globale du ministre et d'Infrabel concernant les points de passage ferroviaires entre la Flandre occidentale et le nord de la France?

Réponse du ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes du 29 août 2013, à la question n° 352 de monsieur le député Roel Deseyn du 08 mai 2013 (N.):

1. et 2. Le Conseil d'Administration de l'ancienne SNCB a donné son feu vert au démantèlement de la ligne 70 sur une longueur de 868 mètres le 18 décembre 1964. Il n'y avait plus de trafic ferroviaire entre Comines-Belgique et Comines-France.

3. À la demande des entreprises ferroviaires, Infrabel peut procéder à une étude de coûts en vue de la réouverture de cette relation.

4. Le point frontière Mouscron - Tourcoing est la porte de la Flandre-Occidentale vers la plate-forme LGV de Lille et vers le réseau de transport de fret français. Le point frontière de La Panne n'est plus en service depuis des années.

Dès que des entreprises ferroviaires font savoir qu'elles feraient un usage suffisant d'une nouvelle infrastructure, Infrabel est prêt à étudier des solutions pour établir une relation, dont assurément celles qui facilitent les flux de trafic internationaux.

Cela signifie que l'importance du volume du trafic de marchandises doit être de nature à garantir la continuité de l'utilisation de l'infrastructure.

1. Wat was destijds de motivatie voor het opbreken van het laatste stukje dat de lijn 68 grensoverschrijdend liet aansluiten op de lijn 69 in Komen?

2. Op welke gegevens baseert Infrabel zich om desgevallend te besluiten dat binnen het huidige tijds kader de grensovergang per spoor in Komen minder interessant zou zijn?

3. Indien er geen motivatie zou zijn voor een gedaalde relevantie van deze grensovergang: welke elementen staan een heropening van de verbinding tussen de stations Komen (België) en Comines (Frankrijk) in de weg?

4. Wat is de globale visie van de minister en Infrabel ten aanzien van de grensovergangen per spoor tussen West-Vlaanderen en Noord-Frankrijk?

Antwoord van de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden van 29 augustus 2013, op de vraag nr. 352 van de heer volksvertegenwoordiger Roel Deseyn van 08 mei 2013 (N.):

1. en 2. De Raad van Bestuur van de toenmalige NMBS heeft zijn toestemming gegeven voor de opbraak van de lijn 70 voor een lengte van 868 m op 18 december 1964. Er was geen spoorwegtrafiek meer tussen Komen en Comines-France.

3. Op vraag van spoorwegondernemingen kan Infrabel een kostenstudie uitvoeren voor de heropening van deze verbinding.

4. Het grenspunt Moeskroen - Tourcoing is de poort van West-Vlaanderen naar het HST-platform van Rijsel en het Franse goederennet. Het grenspunt De Panne wordt niet meer gebruikt sedert verscheidene jaren.

Van zodra spoorondernemingen te kennen geven dat ze voldoende gebruik zouden maken van een nieuwe infrastructuur is Infrabel bereid om oplossingen te bestuderen voor een verbinding, waaronder zeker diegene die internationale vervoersstromen faciliteren.

Dat betekent dat de grootte en aantal van de goederentrafiek de continuïteit van het gebruik van de infrastructuur moeten waarborgen.

DO 2012201312935

Question n° 370 de monsieur le député Bert Maertens du 28 mai 2013 (N.) au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes:

SNCB. - Le bâtiment de la gare d'Izegem.

La gare d'Izegem vient d'être équipée d'un distributeur de tickets, qui n'est toutefois pas encore en service. Cette excellente initiative en termes de service supplémentaire soulève néanmoins un certain nombre de questions.

1. a) L'installation du distributeur annonce-t-elle la fin de la vente de tickets au guichet?

b) Existe-t-il des projets en ce sens?

c) Dans l'affirmative, quand cette mesure serait-elle prise?

2. a) Les heures d'ouverture du bâtiment de la gare seront-elles modifiées en raison de la présence du distributeur?

b) Dans l'affirmative, dans quelle mesure?

c) Le bâtiment sera-t-il ouvert moins longtemps?

3. a) Si la SNCB décidait de fermer le bâtiment de la gare, qu'en adviendrait-il?

b) Le bâtiment continuera-t-il à servir de salle d'attente pour les voyageurs?

c) Sera-t-il réaffecté en tant que propriété de la SNCB?

d) Sera-t-il vendu?

4. Quelle est la valeur vénale actuelle du bâtiment de la gare?

5. Le bâtiment de la gare a récemment fait l'objet d'une rénovation (travaux de peinture, entre autres).

Quel était le coût de ces travaux?

Réponse du ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes du 29 août 2013, à la question n° 370 de monsieur le député Bert Maertens du 28 mai 2013 (N.):

1. à 4. La gare d'Izegem ne figure pas sur la liste des gares dont les guichets seront prochainement fermés et, pour l'instant, rien n'indique que les heures d'ouverture de la gare changeront.

5. Le revêtement de sol a été renouvelé pour un montant de 16.676,20 euros. L'intérieur a été repeint, et les carrelages muraux ainsi que les plafonds ont été réparés pour un montant de 6.895 euros.

DO 2012201312935

Vraag nr. 370 van de heer volksvertegenwoordiger Bert Maertens van 28 mei 2013 (N.) aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden:

NMBS. - Het stationsgebouw in Izegem.

Sinds kort staat er een ticketautomaat aan het station voor Izegem. De automaat is vandaag echter voorlopig nog niet in gebruik. Dit is een uitstekende aanvullende dienstverlening maar roept enkele vragen op.

1. a) Leidt de automaat de sluiting van het stationsgebouw voor ticketverkoop in?

b) Zijn er plannen hieromtrent?

c) Zo ja, vanaf wanneer wordt dit verwacht?

2. a) Zullen de openingsuren van het stationsgebouw hierdoor wijzigen?

b) Zo ja, in welke mate?

c) Zal het gebouw minder lang open zijn?

3. a) Stel dat de NMBS het stationsgebouw zou sluiten, wat gebeurt er dan mee?

b) Blijft het gebouw behouden als wachtruimte voor reizigers?

c) Krijgt het een herbestemming in eigendom van de NMBS?

d) Wordt het verkocht?

4. Wat is de verkoopwaarde van het stationsgebouw vandaag?

5. Onlangs is er een renovatie (onder andere schilderwerken) uitgevoerd in stationsgebouw.

Wat was de kostprijs van deze werken?

Antwoord van de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden van 29 augustus 2013, op de vraag nr. 370 van de heer volksvertegenwoordiger Bert Maertens van 28 mei 2013 (N.):

1. - 4. Het station van Izegem staat niet op de lijst van stations waarvan de loketten binnenkort zullen gesloten worden en er is momenteel geen enkele aanwijzing dat de openingsuren van het station zullen wijzigen.

5. De vloer werd vernieuwd voor een bedrag van 16.676,20 euro. Binnen werd er geschilderd en de muurtegels en de plafonds werden hersteld voor 6.895 euro.

Les sanitaires ont été modernisés en remplaçant les urinoirs actuels par des urinoirs suspendus, et ce pour un montant de 4.735,41 euros.

Un renouvellement des menuiseries extérieures est également prévu.

DO 2012201313576

Question n° 435 de monsieur le député Ronny Balcaen du 08 juillet 2013 (Fr.) au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes:

SNCB. - Le doublement de la fréquence sur la liaison Liège - Aix-la-Chapelle.

1. À l'heure actuelle, un train relie les villes de Liège et d'Aix-la-Chapelle toutes les deux heures. À moyen terme, il semble que la SNCB ait en projet la mise en place d'une relation IC par heure entre Bruxelles, Liège et Aix-la-Chapelle qui permettrait de doubler la fréquence actuelle. Si c'est le cas, il s'agit d'une excellente nouvelle.

- a) Confirmez-vous cette information?
- b) Quelle est l'échéance prévue?

2. Dès maintenant et jusqu'à la mise en service de cette relation IC, il serait opportun que la SNCB travaille déjà sur le doublement de la fréquence de la liaison déjà existante entre Liège et Aix-la-Chapelle afin d'offrir un service plus attractif aux voyageurs. À terme, la relation IC viendrait remplacer cette liaison.

Est-il envisageable pour la SNCB de doubler dès à présent la fréquence entre Liège et Aix-la-Chapelle, sans attendre la mise en place de la relation IC entre Bruxelles, Liège et Aix-la-Chapelle?

Réponse du ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes du 28 août 2013, à la question n° 435 de monsieur le député Ronny Balcaen du 08 juillet 2013 (Fr.):

1. En accord avec les autorités organisatrices de l'offre ferroviaire en Allemagne, la SNCB étudie effectivement les possibilités de mettre en place à long terme une liaison IC vers Aix-la-Chapelle. Celle-ci ne sera cependant possible techniquement que lorsque la SNCB disposera du matériel IC homologué pour le réseau allemand et qu'un accord financier sera trouvé avec son partenaire allemand.

Het sanitair werd opgewaarderd door de staande urinoirs te vervangen door hangende urinoirs en dit voor een bedrag van 4.735,41 euro.

Een vernieuwing van het buitenschrijnwerk is eveneens gepland.

DO 2012201313576

Vraag nr. 435 van de heer volksvertegenwoordiger Ronny Balcaen van 08 juli 2013 (Fr.) aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden:

NMBS. - Verdubbeling van het treinaanbod op de lijn Luik - Aken.

1. Momenteel rijdt er om de twee uur een trein tussen Luik en Aken. Naar verluidt wil de NMBS op middellange termijn om het uur een IC-trein tussen Brussel, Luik en Aken laten rijden, wat zou neerkomen op een verdubbeling van het huidige aanbod. Als dit waar is, is dat heuglijk nieuws.

- a) Kan u die informatie bevestigen?
- b) Wanneer zou dit zijn beslag krijgen?

2. Het zou aangewezen zijn dat de NMBS nu al, tot de extra IC-verbinding effectief wordt ingevoerd, een inspanning doet om twee keer zoveel treinen te laten rijden op de huidige lijn Luik - Aken, teneinde de reizigers een betere dienstverlening aan te bieden. Op termijn zou de IC-verbinding dan in de plaats komen voor de extra ingelegde verbinding.

Zou de NMBS nu al het treinaanbod tussen Luik en Aken kunnen verdubbelen, zonder op de IC-verbinding tussen Brussel, Luik en Aken te wachten?

Antwoord van de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden van 28 augustus 2013, op de vraag nr. 435 van de heer volksvertegenwoordiger Ronny Balcaen van 08 juli 2013 (Fr.):

1. In overleg met de overheid die het spoorwegaanbod in Duitsland organiseert, bestudeert de NMBS inderdaad de mogelijkheden om op lange termijn een IC-verbinding naar Aix-la-Chapelle in te leggen. Deze zal echter technisch pas mogelijk zijn wanneer de NMBS over IC-materieel beschikt dat gehomologeerd is voor het Duitse net en wanneer een financiële regeling met de Duitse partner gevonden wordt.

2. À moyen terme, la SNCB prévoit la mise en service d'un nouveau plan de transport en décembre 2014 et, dans ce cadre, le doublement de la fréquence de la liaison vers Aix-la-Chapelle fait partie des scénarios actuellement toujours à l'étude et en discussion avec ses homologues allemands.

La SNCB travaille donc bien au doublement de la fréquence de la liaison Belgique - Aix-la-Chapelle, mais il est prématuré d'avancer aujourd'hui une date de mise en service de cette fréquence horaire.

DO 2012201313893

Question n° 452 de madame la députée Ingeborg De Meulemeester du 18 juillet 2013 (N.) au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes:

Le contenu des projets et des programmes de l'accord de coopération avec le Pérou.

Le 24 avril 2013, je vous ai adressé une question écrite sur l'accord de coopération avec le Pérou (question n° 326, *Questions et réponses écrites*, Chambre, 2012-2013, n° 112, p. 86).

1. Vous indiquez que le genre constitue également un thème transversal dans le cadre de la coopération belgo-péruvienne. Vous précisez que la coopération belge au développement soutient financièrement le programme péruvien contre la violence domestique et sexuelle et que 177 centres d'urgence pour femmes ont déjà été créés au Pérou.

a) Je souhaite obtenir, en plus des exemples déjà fournis, des informations complémentaires sur la mise en pratique du thème transversal dans le programme de coopération, dans la perspective du développement.

b) La création de centres d'urgence pour femmes constitue une évolution positive pour anticiper les séquelles de la violence sexuelle et domestique. Toutefois, je me demande si l'on s'intéresse aussi à la prévention des violences sexuelles et domestiques. Cette prévention peut être réalisée, notamment, par l'enseignement et la formation des jeunes, en promouvant le respect des droits de l'homme et en particulier des droits des femmes et des enfants.

2. En réponse à ma question écrite, vous indiquez aussi que l'assurance SIS peut compter sur un soutien financier de l'État fédéral de 13,5 millions d'euros en assistance technique et de 6,5 millions d'euros en appui budgétaire.

2. Op middellange termijn voorziet de NMBS voor december 2014 de indienststelling van een nieuw vervoerplan. In dit kader maakt de frequentie van de verbinding naar Aix-la-Chapelle deel uit van de scenario's die momenteel nog steeds onderzocht en besproken worden met de Duitse collega's.

De NMBS werkt dus wel degelijk aan de verdubbeling van de frequentie van de verbinding België - Aix-la-Chapelle, maar het is te vroeg om vandaag een datum naar voren te schuiven voor de indienststelling van deze uurfrequentie.

DO 2012201313893

Vraag nr. 452 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Ingeborg De Meulemeester van 18 juli 2013 (N.) aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden:

De inhoud van de projecten en programma's van het samenwerkingsakkoord met Peru.

Op 24 april 2013 heb ik u een schriftelijke vraag gesteld over het samenwerkingsakkoord met Peru (vraag nr. 326, *Vragen en Antwoorden*, Kamer, 2012-2013, nr. 112, blz. 86).

1. U stelt dat gender ook een transversaal thema is binnen de Peruaans-Belgische samenwerking. U lichtte toe dat de federale ontwikkelingssamenwerking het Peruviaans programma tegen familiaal en seksueel geweld financiert en dat er in Peru al 177 noodcentra voor vrouwen werden opgericht.

a) Hoewel u enkele voorbeelden aanhaalt, zou ik graag meer informatie krijgen over hoe u het transversale thema gender in de praktijk brengt in het samenwerkingsprogramma met het oog op ontwikkeling?

b) De oprichting van noodcentra voor vrouwen is een goede ontwikkeling om zo de gevolgen van seksueel en familiaal geweld te anticiperen. Maar ik vraag me af of er ook wordt ingezet op de preventie van dergelijk seksueel en familiaal geweld? Dit kan worden voorkomen door onder andere onderwijs en vorming bij jongeren, door het bevorderen van respect voor mensenrechten en specifiek de rechten van vrouwen en kinderen.

2. In uw antwoord op mijn schriftelijke vraag verklaarde u ook dat de SIS-verzekering kan rekenen op een financiële ondersteuning van de federale overheid van 13,5 miljoen euro aan technische steun en 6,5 miljoen euro aan budgetsteun.

a) Cette assurance maladie est destinée aux personnes les plus démunies, mais que couvre-t-elle exactement?

b) Couvre-t-elle aussi le planning familial?

c) Qu'entendez-vous par "assistance technique" et par "appui budgétaire"?

Réponse du ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes du 27 août 2013, à la question n° 452 de madame la députée Ingeborg De Meulemeester du 18 juillet 2013 (N.):

1. a) Le genre est un thème transversal et le *gender mainstreaming* - ou l'intégration de l'égalité des chances entre les hommes et les femmes - est une stratégie qui a pour but d'intégrer systématiquement le genre dans la politique de développement et dans toutes les phases d'un cycle de projet (formulation, mise en oeuvre et évaluation). Cette stratégie doit permettre et garantir que la politique de développement mette en place une égalité (de fait et de droit) entre hommes et femmes.

Le principal mérite de ce programme bilatéral belge au Pérou, qui entre-temps a pris fin, réside dans le fait:

i. que la violence familiale et sexuelle dans une région avec un passé difficile comme Ayacucho est maintenant devenue un sujet de discussion, et

ii. que le programme a été entièrement intégré dans les activités communales d'Ayacucho, ce qui non seulement démontre la réussite du processus d'appropriation mais est également susceptible de garantir la durabilité, telle qu'elle a pu être constatée récemment lors d'une mission de suivi.

En outre, l'approche utilisée dans le Programme intégral de lutte contre la violence familiale et sexuelle (PILVFS - *Programa integral de lucha contra la violencia familiar y sexual*) a depuis été adoptée par les autorités nationales et fait office d'exemple dans d'autres régions du pays.

b) En concertation avec ses partenaires péruviens et conformément à la Déclaration de Paris et au Code de conduite de l'Union européenne, la Belgique a défini deux secteurs d'intervention prioritaires dans son programme de coopération 2010-2013:

- les soins de santé et
- le développement économique durable ainsi que la gestion stratégique des richesses naturelles.

a) Deze ziekteverzekering richt zich op de armsten, maar wat wordt exact gedekt met deze verzekering?

b) Wordt family planning ook opgenomen in deze verzekering?

c) Wat beschouwt u als technische steun en budgetsteun?

Antwoord van de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden van 27 augustus 2013, op de vraag nr. 452 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Ingeborg De Meulemeester van 18 juli 2013 (N.):

1. a) Gender is een transversaal thema en *Gender mainstreaming* de strategie om gender systematisch te integreren in het ontwikkelingsbeleid, en doorheen alle fasen van de projectcyclus (formulering, uitvoering en evaluatie). Deze strategie moet garanderen dat ontwikkeling de (feitelijke en juridische) gelijkheid van mannen en vrouwen tot stand brengt.

De hoofdverdienste van dit Belgische bilaterale programma in Peru, dat ondertussen werd afgesloten, ligt in het feit dat:

i. familiaal en seksueel geweld in een historisch moeilijke regio als Ayacucho bespreekbaar werd gemaakt,

ii. en het programma volledig werd geïntegreerd binnen de gemeentelijke werking van Ayacucho, hetgeen niet alleen het eigenaarschap bewijst maar vooral garant blijkt te staan voor duurzaamheid zoals onlangs tijdens een opvolgingszending kon geconstateerd worden.

Daarenboven werd de aanpak zoals gebruikt binnen PILVFS (*Programa integral de lucha contra la violencia familiar y sexual*), ondertussen geadopteerd door de nationale autoriteiten en staat model voor een gelijkaardige werking in andere regio's van het land.

b) In overleg met de Peruaanse partner en in lijn met de Verklaring van Parijs en de EU-Gedragscode, heeft België in het samenwerkingsprogramma 2010-2013 twee prioritaire interventiesectoren vastgelegd:

- gezondheidszorg en
- duurzame economische ontwikkeling met goed beheer van natuurlijke rijkdommen.

Contrairement à d'autres donateurs, la Belgique n'opère pas dans le secteur de l'éducation. Cela ne signifie pas pour autant que notre pays, grâce à d'autres canaux, ne se consacre pas à la promotion du respect des droits de l'homme, et plus particulièrement des droits des femmes et des enfants. Ceci se concrétise d'une part via le soutien financier belge accordé au Médiateur (*Defensor del Pueblo*), d'autre part via différents projets de financement direct à des organisations de la société civile péruvienne pour lesquelles ces thèmes représentent l'axe central de leur travail.

L'honorable membre trouvera des informations concises ou plus détaillées concernant les programmes belges au Pérou sur le site: http://diplomatie.belgium.be/fr/politique/cooperation_au_developpement/pays/pays_partenaires/perou/

2. a) Cette assurance offre en effet aux plus démunis un accès réel et gratuit aux soins de santé, en principe à l'ensemble des soins de santé.

b) Un des principaux volets de l'assurance SIS porte de fait sur les soins destinés aux mères et à leurs enfants et les services y afférents. Il existe un lien direct avec l'aide budgétaire sectorielle belge en faveur du programme national, qui concerne spécifiquement la prévention et le planning familial.

c) Le terme "coopération technique" porte essentiellement sur la coopération au développement plus conventionnelle, c'est-à-dire qui met en oeuvre les programmes et projets de manière intégrée (y compris un volet formation, une assistance technique, etc.). L'aide budgétaire est une forme de soutien financier au budget d'un pays partenaire, par laquelle des fonds sont transférés au trésor du pays partenaire dans le cadre d'un programme de coopération de nature nationale ou sectorielle conclu entre des bailleurs et le pays partenaire.

Andere donoren zijn actief in de onderwijssector, België niet. Dit betekent niet dat ons land via andere kanalen geen aandacht besteedt aan het bevorderen van respect voor mensenrechten, meer specifiek de rechten van vrouwen en kinderen. Dit gebeurt enerzijds via de Belgische financiële steun aan de Ombudsman (*Defensor del Pueblo*), anderzijds via verschillende projecten van directe financiering van organisaties uit de Peruaanse civiele maatschappij die zich welbepaald op deze thema's toeleggen.

Zowel beknopte als uitgebreide informatie omtrent de Belgische programma's in Peru is terug te vinden op: <http://diplomatie.belgium.be/nl/Beleid/Ontwikkelingssamenwerking/Landen/Partnerlanden/Peru/>

2. a) Via deze verzekering hebben de armsten effectief en gratis toegang tot gezondheidszorgen, in principe alle gezondheidszorg.

b) Een belangrijke focus van SIS is nu eenmaal de moeder-kindzorg en de hieraan verwante diensten. Een directe link bestaat met de Belgische sectorale budgetsteun aan het staatsprogramma hieromtrent, steun die specifiek gericht is op preventie en *family planning*.

c) De term Technische samenwerking slaat voornamelijk op de meer klassieke ontwikkelingssamenwerking waarbinnen op geïntegreerde wijze programma's en projecten worden uitgevoerd (inclusief een vormingsluik, technische assistentie enzovoort). Budgetsteun of Begrotingshulp is een vorm van financiële steun aan de begroting van een partnerland, waarbij geldmiddelen worden overgemaakt naar de schatkist van het partnerland in het kader van een tussen donoren en het partnerland afgesproken nationaal of sectoraal samenwerkingprogramma.

DO 2012201313956

Question n° 464 de madame la députée Ingeborg De Meulemeester du 23 juillet 2013 (N.) au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes:

Transparence en matière d'impôts et de subventions au bénéfice des sociétés et des multinationales actives dans des pays en développement. (QO18802)

À l'occasion du G8 de juin 2013, de nombreux problèmes urgents ont été abordés à un très haut niveau par quelques-uns des dirigeants des pays les plus puissants du monde. L'un de ces problèmes concerne les multinationales, les sociétés et les "sociétés-écrans" qui opèrent dans les pays en développement et dans les pays du Sud.

Les médias ont publié les résultats d'un calcul indiquant que, certaines multinationales ne payant quasiment pas le moindre impôt, le manque à gagner annuel des pays en développement avoisinerait les 100 milliards de dollars. Le premier ministre britannique Cameron, les présidents américain et français Obama et Hollande et la chancelière allemande Merkel sont convaincus que l'on ne pourra venir à bout de l'évasion fiscale et empêcher les entreprises de se dérober à leurs responsabilités que si tous les acteurs unissent leurs efforts.

Le président tanzanien Kikwete, également invité au G8, même s'il n'y était invité qu'à titre d'observateur, a déclaré que les pays en développement sont déterminés à lutter contre cette évasion fiscale, mais ne disposent malheureusement pas des connaissances, ni des moyens nécessaires pour contrôler l'ensemble des multinationales et des sociétés actives sur leur territoire.

1. Que pensez-vous de l'ajout dans les programmes de coopération au développement d'un nouvel apport de renforcement des capacités afin d'aider les gouvernements des pays partenaires à contrôler les multinationales, les sociétés et les ONG déployant des activités dans leur pays?

2. Le président tanzanien demande aux États membres du G8 de mettre des experts-comptables internationaux à la disposition de son pays. Que pensent votre département et le gouvernement fédéral de cette requête?

3. Outre la charte de l'entrepreneuriat socialement responsable à laquelle je ne doute pas que vous travaillez pour l'instant, ne serait-il pas possible d'envisager l'instauration d'une directive imposant aux entreprises belges, aux sociétés belges et aux ONG belges opérant dans l'un des pays partenaires de la Belgique de publier (partiellement) leurs comptes?

DO 2012201313956

Vraag nr. 464 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Ingeborg De Meulemeester van 23 juli 2013 (N.) aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden:

Transparantie inzake belastingen en toelagen voor bedrijven en multinationals in ontwikkelingslanden (MV 18802).

Tijdens de G8-bijeenkomst in juni 2013 werden heel wat dringende problemen besproken op zeer hoog niveau tussen enkele van de wereldleiders. Een van deze problemen situeert zich op het vlak van de multinationals, vennootschappen en de zogenaamde "brievenbusfirma's" die actief zijn in ontwikkelingslanden en landen in het Zuiden.

In de media verscheen een berekening dat ontwikkelingslanden jaarlijks ongeveer 100 miljard dollar zouden mislopen omdat bepaalde multinationals bijna geen belastingen betalen. Premier Cameron, president Obama, president Hollande en Bondskanselier Merkel zijn overtuigd dat de strijd tegen deze belastingontduiking en het ontwijken van de verantwoordelijkheden alleen gewonnen kan worden als iedereen samenwerkt.

President van Tanzania, Kikwete, was tevens aanwezig op de G8-top, zij het als waarnemer. Hij verklaarde dat het ontwikkelingslanden niet zozeer aan wil ontbreekt, maar wel aan de kennis en de mogelijkheden om alle multinationals en vennootschappen op hun grondgebied te controleren.

1. Hoe staat u tegenover het invoegen van een nieuwe stroom van capaciteitsopbouw in ontwikkelingssamenwerking die bestaat uit het ondersteunen van de overheden van de partnerlanden om de multinationals, vennootschappen én ngo's actief op hun grondgebied te controleren?

2. De president van Tanzania vraagt dat de G8-landen internationale accountants voorzien. Hoe staat uw departement en de federale overheid hier tegenover?

3. Bestaat de mogelijkheid om, naast een charter van maatschappelijk verantwoord ondernemen voor bedrijven waar u ongetwijfeld volop mee bezig bent, een richtlijn in te voeren die vereist dat Belgische bedrijven, vennootschappen, ngo's, enzovoort actief in één van de partnerlanden hun rekeningen (gedeeltelijk) openbaar maken?

Ce document établira clairement le montant des impôts dont elles s'acquittent, celui des subventions qu'elles perçoivent et celui de leurs frais généraux. À terme, grâce à la confiance qu'elle contribuera à restaurer, cette transparence sera tout bénéfique pour les pays en développement, mais également pour les entreprises elles-mêmes et pour le gouvernement fédéral.

Réponse du ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes du 28 août 2013, à la question n° 464 de madame la députée Ingeborg De Meulemeester du 23 juillet 2013 (N.):

1. Le G8 a donc eu raison d'inscrire la transparence dans son plan d'action. Il n'est toutefois pas le seul à agir dans ce sens. Depuis un certain temps déjà, le Groupe pilote sur les financements innovants lutte contre les flux financiers illégaux afin de dégager davantage de moyens pour le développement. Le renforcement des capacités des administrations fiscales dans les pays en développement est crucial dans ce contexte. La Belgique contribue à un fonds du FMI (Fonds Monétaire International) axé sur ce renforcement, notamment en ce qui concerne les prix de transfert (*transfer pricing*), dont les conséquences néfastes en matière de fraude fiscale sont connues de tous.

2. À ce sujet, j'aimerais également mentionner l'initiative récente lancée au sein de l'OCDE (L'Organisation de coopération et de développement économiques). Intitulée Inspecteurs des impôts sans frontières, elle vise à mettre à la disposition des pays partenaires qui le demandent des spécialistes issus d'État membres de l'OCDE, dans un but de renforcement des capacités. En tant que ministre chargé de la Coopération au développement, je ne peux que saluer cette initiative.

3. Par ailleurs, il existe une proposition de directive européenne visant à contraindre les grandes entreprises à rendre publics leurs paiements aux autorités du Sud. D'un point de vue technique et politique, il revient au ministère des Finances d'élaborer une réglementation purement belge. Les organisations non gouvernementales reconnues par la Coopération belge au développement sont quant à elles régulièrement contrôlées par mon administration, sur la base des directives existantes.

Zo wordt duidelijk hoeveel belastingen zij betalen, welke toelagen en subsidies zij krijgen en welke algemene uitgaven ze hebben. Op termijn is deze transparantie positief voor de ontwikkelingslanden, maar ook voor de bedrijven zelf en voor de federale overheid omdat dit het klimaat van vertrouwen versterkt.

Antwoord van de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden van 28 augustus 2013, op de vraag nr. 464 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Ingeborg De Meulemeester van 23 juli 2013 (N.):

1. De G8 heeft terecht van transparantie een actiepunt van gemaakt. De G8 staat hierin echter niet alleen. In het kader van de *Leading Group on Innovative Financing* staat de strijd tegen onwettige geldstromen al langer op de agenda om meer middelen voor ontwikkeling te genereren. Capaciteitsopbouw van belastingadministraties in ontwikkelingslanden is hierin een belangrijk element. België draagt bij aan een fonds bij het IMF (Internationaal Monetair Fonds) dat aan capaciteitsopbouw doet, onder meer inzake *transfer pricing* waarvan de nefaste gevolgen inzake belastingontduiking genoegzaam bekend zijn.

2. In dit verband vermeld ik dan ook graag een recent initiatief binnen OESO (Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling) voor het uitsturen van *tax inspectors without borders*. Het is de bedoeling dat op vraag van de partnerlanden experten uit OESO landen ter beschikking worden gesteld voor capaciteitsopbouw. Als minister belast met Ontwikkelingssamenwerking vind ik dit een goed initiatief.

3. Er bestaat trouwens een ontwerp van Europese richtlijn die de grote bedrijven ertoe zal verplichten hun betalingen aan overheden uit het Zuiden openbaar te maken. Een puur Belgische regeling in dit verband zou technisch en politiek gezien van het ministerie van Financiën moeten komen. Wat de niet-gouvernementele organisaties betreft die erkend zijn door de Belgische ontwikkelingssamenwerking, deze worden door mijn administratie op regelmatige basis gecontroleerd, op basis van reeds bestaande richtlijnen.

DO 2012201313957

Question n° 465 de madame la députée Ingeborg De Meulemeester du 23 juillet 2013 (N.) au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes:

Entrepreneuriat responsable et partenariat avec les entreprises dans le secteur de la coopération au développement (QO 18800).

Je vous ai interrogé il y a quelques mois sur la délocalisation partielle vers le Maroc de la gestion informatique du Forem. Vous indiquiez dans votre réponse que, dans le cadre d'adjudications publiques, certaines conditions peuvent être insérées dans le contrat par le donneur d'ordre, mais qu'à ce jour, le gouvernement n'est pas habilité à inclure des clauses sociales garantissant l'absence de dumping social en cas de délocalisation de certaines activités. Ce débat nous a automatiquement ramené à la question que j'avais déjà posée à votre prédécesseur Paul Magnette sur l'état d'avancement de la note sur l'entrepreneuriat socialement responsable dans la coopération au développement. Vous m'avez déclaré que la version définitive d'une note sur l'aide au secteur privé vous serait remise au plus tard fin avril 2013.

1. Avez-vous déjà reçu une note sur l'aide au secteur privé et les bonnes pratiques de l'entrepreneuriat socialement responsable dans le secteur de la coopération au développement?

2. Quand la note sera-t-elle présentée au Parlement?

3. Aux Pays-Bas, une étude a été réalisée en mai 2013 dans le secteur de la coopération. La question essentielle portait sur le fait de savoir si le secteur de la coopération était disposé à s'engager dans des partenariats avec les entreprises, mais surtout si du côté du secteur de la coopération, les conditions étaient réunies pour ce faire. La principale conclusion à retenir est que 83 % des CEO des entreprises actives dans le secteur de la coopération entendent faire de la signature de ces partenariats une priorité pour après 2015, mais force est également de constater que 72 % ne sont pas encore passés à l'acte.

Ces partenariats avec les entreprises vous semblent-ils avoir un avenir en Belgique?

4. Le gouvernement fédéral peut-il piloter et éventuellement réglementer ces partenariats?

DO 2012201313957

Vraag nr. 465 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Ingeborg De Meulemeester van 23 juli 2013 (N.) aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden:

Maatschappelijk verantwoord ondernemen en corporate partnerships in ontwikkelingssamenwerking (MV 18800).

Enkele maanden geleden heb ik u ondervraagd over de gedeeltelijke uitbesteding van het informaticabeheer Forem aan Marokko. U antwoordde dat in het geval van openbare aanbestedingen elke opdrachtgever bepaalde voorwaarden kan opnemen in het contract, maar dat het voor de overheid tot op heden niet mogelijk blijkt om sociale clausules op te nemen die kunnen garanderen dat delocalisatie van opdrachten niet leidt tot sociale dumping. Deze discussie leidde ons automatisch bij een vraag die ik reeds aan uw voorganger Paul Magnette heb gesteld: hoe staat het met de nota rond maatschappelijk verantwoord ondernemen in ontwikkelingssamenwerking voor bedrijven? U heeft me verteld dat een eindversie van de nota over steun aan de private sector tegen uiterlijk eind april 2013 aan u bezorgd zou worden.

1. Hebt u reeds een nota ontvangen over de steun aan de private sector en de best practices voor maatschappelijk verantwoord ondernemen inzake ontwikkelingssamenwerking voor bedrijven?

2. Wanneer zal deze nota worden voorgelegd aan het parlement?

3. In Nederland werd in mei 2013 onderzoek gevoerd binnen de ontwikkelingssector. De grootste vraag richtte zich op het feit of de ontwikkelingssector bereid is om corporate partnerships aan te gaan met bedrijven, en, veel belangrijker, of de sector hier al dan niet klaar voor is. De belangrijkste conclusie luidde dat 83 % van de CEO's in de ontwikkelingssector aangeeft dat het sluiten van corporate partnerships de prioriteit moet krijgen na 2015, echter, het is ook een belangrijk signaal te moeten vaststellen dat 72 % dit nog niet heeft gedaan.

Ziet u in België een toekomst voor dergelijke corporate partnerships?

4. Kunnen corporate partnerships gestuurd en eventueel gereguleerd worden vanuit de federale overheid?

Réponse du ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes du 28 août 2013, à la question n° 465 de madame la députée Ingeborg De Meulemeester du 23 juillet 2013 (N.):

Conformément à la nouvelle loi du 19 mars 2013 relative à la coopération au développement, les notes stratégiques ne doivent plus être approuvées par le Parlement. Les notes stratégiques thématiques et sectorielles sont à présent considérées comme des lignes directrices à l'intention des collaborateurs des services fédéraux belges en charge de la coopération au développement. L'article 20, 2e alinéa, de cette loi stipule par ailleurs que la stratégie et le programme de coopération établis avec chaque pays partenaire doivent être communiqués au Parlement.

Une fois rédigée, la future note stratégique sur le soutien à apporter au secteur privé local pourra toutefois faire l'objet d'un débat au Parlement ou d'une discussion via des questions-réponses entre les parlementaires et moi-même.

Tout comme vous, j'estime que les micro, petites et moyennes entreprises (MPME) peuvent servir la coopération au développement, par exemple lorsqu'il s'agit de renforcer les capacités des MPME locales dans les pays en développement. Par ailleurs, je suis convaincu que l'APD (l'aide publique au développement), qui aujourd'hui ne finance plus les pays en développement qu'à hauteur de 13 %, doit servir de levier pour diversifier les sources de financement du développement.

Certaines organisations belges cherchent effectivement à favoriser un rapprochement entre les entreprises belges, les ONG belges et d'autres institutions belges dont les objectifs consistent à promouvoir la coopération au développement et à soutenir les MPME locales dans les pays en développement.

Bien que la coopération au développement ait été déliée et doive le rester, les objectifs de certaines entreprises belges, quoique différents, ne sont, je vous l'accorde, pas incompatibles avec les objectifs de développement. Il n'entre toutefois pas dans mes intentions de définir une stratégie spécifique visant à soutenir des entreprises belges en vue d'assurer des partenariats public-privé, ni de fixer une réglementation pour ce faire.

Antwoord van de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden van 28 augustus 2013, op de vraag nr. 465 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Ingeborg De Meulemeester van 23 juli 2013 (N.):

Volgens de nieuwe wet betreffende de Belgische ontwikkelingssamenwerking van 19 maart 2013, hoeven strategienota's niet langer door het Parlement goedgekeurd te worden. De thematische en sectorale strategienota's worden inderdaad nu gezien als richtlijnen voor de medewerkers van de Belgische federale diensten bevoegd voor ontwikkelingssamenwerking. Artikel 20, 2e alinea, van deze wet voorziet bovendien dat de strategie en het samenwerkingsprogramma met elk partnerland aan het Parlement wordt meegedeeld.

Eens opgesteld kan de toekomstige strategienota over de steun aan de lokale private sector echter wel het onderwerp vormen van een debat in het Parlement of van vragen en antwoorden tussen zijn leden en mezelf.

Ik ben het met u eens dat de MKMO's (micro, kleine en middelgrote ondernemingen) nuttig kunnen zijn voor de ontwikkelingssamenwerking, bijvoorbeeld wat de capaciteitsversterking betreft van de lokale MKMO's in ontwikkelingslanden. Ik ben er ook van overtuigd dat de ODA (*Official development assistance*), die vandaag nog slechts ongeveer 13 % van de financieringen van ontwikkelingslanden uitmaakt, als hefboom moet gebruikt worden om meerdere financieringsbronnen van de ontwikkeling te stimuleren.

Verschillende Belgische organisaties laten inderdaad een toenadering toe tussen het Belgische ondernemingsmilieu, Belgische ngo's en andere Belgische instellingen waarvan de doelstellingen gericht zijn op ontwikkelingssamenwerking en de ondersteuning van lokale MKMO's binnen de ontwikkelingslanden.

Hoewel de ontwikkelingssamenwerking ontbonden is en moet blijven, zijn sommige doelstellingen van Belgische bedrijven inderdaad, hoewel verschillend, niet tegenstrijdig met de ontwikkelingsdoelstellingen. Het is echter niet mijn bedoeling om een specifieke strategie te definiëren als steun aan Belgische ondernemingen in het waarborgen van privaat-publieke partnerschappen, noch om een reglementering hiertoe te bepalen.

DO 2012201313961

Question n° 466 de madame la députée Ingeborg De Meulemeester du 23 juillet 2013 (N.) au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes:

Bolivie. - Nouvelles règles constitutionnelles autorisant le président Morales à accomplir un troisième mandat présidentiel (QO 18799).

En mai 2013, la Cour constitutionnelle de Bolivie a pris une décision particulièrement drastique à propos des règles régissant les élections présidentielles. L'instance judiciaire suprême du pays a décrété que compte tenu de l'adoption d'une nouvelle Constitution en 2009, si l'actuel président est réélu lors des élections de l'année prochaine, il s'agirait en 2014, d'une première réélection, le premier mandat accompli n'étant pas pris en considération.

L'opposition qualifie cette décision d'interprétation pour le moins créative de la législation et évoque un jugement plutôt "en marge de la loi".

1. La Bolivie est un pays partenaire de la coopération belge au développement.

Etes-vous informé des récents développements judiciaires qui pourraient influencer sur le cours des prochaines élections prétendument libres?

2. La décision de la Cour constitutionnelle et la référence à l'instauration d'une nouvelle Constitution en 2009 vous semblent-elles légitimes?

3. Votre département a-t-il recueilli des informations indiquant que dans ce dossier, la Cour constitutionnelle n'aurait pas agi en toute indépendance, mais aurait pu subir des pressions de l'actuel gouvernement?

Réponse du ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes du 28 août 2013, à la question n° 466 de madame la députée Ingeborg De Meulemeester du 23 juillet 2013 (N.):

1. J'ai connaissance du fait que la chambre des sénateurs a consulté le Tribunal constitutionnel plurinational (TCP) sur la possibilité d'une deuxième réélection et donc d'un troisième mandat du président Evo Morales.

Le 29 avril 2013, le TCP a autorisé tant le président que le vice-président à se représenter aux élections prévues pour 2014.

DO 2012201313961

Vraag nr. 466 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Ingeborg De Meulemeester van 23 juli 2013 (N.) aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden:

Bolivia. - Nieuwe wet die toestaat dat huidig president Morales een derde ambtstermijn start (MV 18799).

In mei 2013 raakte bekend dat het Grondwettelijk Hof in Bolivia een zeer ingrijpende beslissing heeft genomen aangaande de presidentsverkiezingen. De hoogste gerechtelijke instantie in Bolivia oordeelde dat, indien hij volgend jaar wordt herverkozen, het in 2014 om een eerste herverkiezing zou gaan omdat in 2009 een nieuwe grondwet werd goedgekeurd waardoor de eerste presidentstermijn hier buiten valt.

De oppositie verklaart dat dit een zeer creatieve benadering is van de wetgeving en eerder een oordeel "in de marge van de wet".

1. Bolivia is een partnerland in de federale ontwikkelingssamenwerking.

Bent u op de hoogte van de gerechtelijke ontwikkelingen die de aankomende zogenaamd vrije verkiezingen zouden kunnen beïnvloeden?

2. Was de beslissing van het Grondwettelijk Hof en de verwijzing naar de invoering van de nieuwe grondwet in 2009 volgens u een legale beslissing?

3. Beschikt uw departement over informatie dat het Grondwettelijk Hof in deze zaak niet onafhankelijk heeft gehandeld maar werd beïnvloed door de huidige regering?

Antwoord van de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden van 28 augustus 2013, op de vraag nr. 466 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Ingeborg De Meulemeester van 23 juli 2013 (N.):

1. Ik ben op de hoogte van het feit dat de kamer van senatoren in februari 2013 het *Tribunal Constitucional Plurinacional* (TCP) raadpleegde over de mogelijkheid inzake een tweede herverkiezing en derhalve een derde ambtstermijn voor president Evo Morales.

Op 29 april 2013 verklaarde het TCP zich ermee akkoord dat zowel de president als de vicepresident zich voor een tweede keer kandidaat kunnen stellen voor de verkiezingen die in 2014 plaatshebben.

Dans un article transitoire, la Constitution politique de l'État (CPE) interdit pourtant l'exécution d'un troisième mandat. Dans un discours en 2009, le président lui-même avait annoncé qu'il ne se porterait pas candidat aux élections de 2014.

Le TCP a jugé que "le nouvel ordre est différent du précédent [...] le nouvel ordre annonce une nouvelle ère juridico-politique fondée sur la refondation de l'État".

Selon cette logique, le mandat actuel du président Morales n'est pas le deuxième mais bien le premier et il peut donc être élu une fois de plus. Le TCP en déduit qu'il est tout à fait raisonnable et conforme à la CPE de considérer la refondation de l'État comme le début de l'exercice des fonctions du président ainsi que du vice-président.

2. et 3. Il s'agit ici avant tout de décisions souveraines des institutions boliviennes.

DO 2012201313962

Question n° 467 de madame la députée Ingeborg De Meulemeester du 23 juillet 2013 (N.) au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes:

Exploitation des talibés par les marabouts au Sénégal (QO 18792).

Le Sénégal est un pays partenaire de la coopération belge au développement et la défense des droits des enfants est l'un des thèmes transversaux prioritaires du programme de coopération. Il est cependant de notoriété publique que de nombreux enfants de ce pays qui suivent prétendument des cours dans les médersas sont victimes d'exploitation. Les talibés, étudiants de la médersa, sont envoyés mendier dans les rues et le soir, ils doivent remettre l'argent et les autres biens récoltés à leurs marabouts. On est loin d'une quelconque forme d'éducation ou d'encadrement.

En 2005, le gouvernement sénégalais a bien renforcé les lois sur la mendicité et l'exploitation des enfants, mais apparemment sans grands résultats puisque pour l'heure quelque 8000 enfants censés suivre les cours des médersas, doivent en réalité mendier quotidiennement.

1. Bien que la coopération belge au développement concentre principalement son action sur l'accès à l'eau et les équipements sanitaires, il est indubitablement permis de s'interroger sur la santé psychologique de ces enfants.

Een derde ambtstermijn is evenwel verboden krachtens een overgangartikel van de politieke grondwet van de staat (CPE). In een toespraak die de president in 2009 hield, had hij zelf al aangekondigd dat hij geen kandidaat meer zou zijn voor de verkiezingen van 2014.

Het TCP stelt het als volgt: "de nieuwe orde verschilt van de vorige [...] de nieuwe orde luidt een nieuw juridisch-politiek tijdperk in dat gegrondvest is op de reorganisatie van de staat."

Volgens deze logica is de huidige ambtstermijn van president Morales dus niet de tweede maar wel de eerste en kan hij nog eenmaal worden herverkozen. Hieruit concludeert het TCP dat het volkomen redelijk en conform de CPE is om ervan uit te gaan dat de ambtstermijn van de president en die van de vicepresident ingaat vanaf het tijdstip van de reorganisatie van de staat.

2. en 3. Dit betreft in eerste instantie soevereine beslissingen van de Boliviaanse instellingen.

DO 2012201313962

Vraag nr. 467 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Ingeborg De Meulemeester van 23 juli 2013 (N.) aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden:

Uitbuiting van talibés door marabouts in Senegal (MV 18792).

Senegal is één van de partnerlanden van de federale ontwikkelingsamenwerking en één van de transversale thema's van het samenwerkingsprogramma focust op de kinderrechten. Het is echter al langer een publiek geheim dat heel wat kinderen in Senegal worden uitgebuit wanneer ze zagezegd lessen zouden volgen aan een religieuze school. De talibés, de studenten van de Islamschool, moeten bedelen op straat om 's avonds hun opgehaalde geld en spullen af te geven aan de marabouts, hun leraars. Van een opleiding of zelfs enige begeleiding is geen sprake.

De Senegalese overheid heeft in 2005 getracht om strengere wetten in te voeren op bedelen en de uitbuiting van kinderen, maar deze zijn weinig effectief aangezien vandaag de dag nog zeker 8000 kinderen dagelijks moeten bedelen op straat terwijl ze eigenlijk les zouden krijgen in de Islamscholen.

1. Hoewel de federale ontwikkelingsamenwerking zich voornamelijk concentreert op water en sanitatie enerzijds en gezondheidszorg anderzijds, moet de psychologische gezondheid van deze kinderen zeker ook in vraag gesteld worden.

Envisagez-vous de prendre des initiatives pour gérer ce problème dans le cadre des volets "santé psychologique" et "droits de l'enfant"?

2. Dans la perspective des futures négociations d'un nouveau programme de coopération, comptez-vous aborder ces pratiques avec vos homologues sénégalais?

Réponse du ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes du 28 août 2013, à la question n° 467 de madame la députée Ingeborg De Meulemeester du 23 juillet 2013 (N.):

1. Plusieurs organisations présentes au Sénégal, telles que l'Unicef, l'OIM, le BIT, Human Rights Watch et l'USAID, prennent ce problème à bras-le-corps.

La Coopération gouvernementale belge ne prévoit pas d'initiatives spécifiques en la matière dans le programme indicatif de coopération actuel.

Toutefois, nous soutenons l'Unicef, via le financement de base (*core financing*) de la coopération multilatérale; nous cofinançons aussi, par le biais de la coopération indirecte, le programme de l'ONG SOS Villages d'enfants.

De nombreux talibés sont marginalisés et n'ont dès lors pas accès aux soins de santé. Dans le cadre des projets belges en matière de soins de santé, un fonds d'équité a été créé. Grâce à ce fonds, les talibés peuvent prétendre à l'accès aux soins de santé, par leur inscription à une mutuelle communautaire.

L'idée du fonds d'équité sera reprise dans la stratégie sénégalaise pour l'accès universel aux soins de santé.

2. Lors des négociations pour le nouveau programme indicatif de coopération, qui se tiendront sans doute en 2014, nous pourrions aborder ce problème transversal avec nos partenaires sénégalais pour qu'ils y accordent davantage d'importance.

Pendant l'exercice de programmation commune de l'UE et de ses États membres, cette question a été évoquée explicitement et notre premier secrétaire assiste régulièrement aux réunions d'un groupe de travail technique sur les droits des enfants et des femmes (GT DEF).

Overweegt u acties te ondernemen om deze problematiek aan te pakken in het kader van de "psychologische gezondheid" en de "kinderrechten"?

2. Met het oog op de onderhandeling van een nieuw samenwerkingsprogramma, overweegt u deze praktijken aan te kaarten bij uw collega's in Senegal?

Antwoord van de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden van 28 augustus 2013, op de vraag nr. 467 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Ingeborg De Meulemeester van 23 juli 2013 (N.):

1. In Senegal zijn er verschillende organisaties zoals Unicef, OIM, BIT, Human Rights Watch en USAID, die intensief op deze problematiek werken.

Via de Belgische gouvernementele samenwerking, in het huidige Indicatieve Samenwerkingsprogramma, zijn er geen specifieke initiatieven voorzien.

Wel ondersteunen we Unicef, via de core-financiering van de multilaterale samenwerking en cofinancieren we via de indirecte samenwerking het programma van de ngo *SOS Villages d'enfants*.

Veel talibés zijn gemarginaliseerd en hebben daardoor geen toegang tot gezondheidszorg. In het kader van de Belgische projecten in de gezondheidssector werd een gelijkheidsfonds (*fonds d'équité*) opgezet. De talibés kunnen in aanmerking komen om via dit gelijkheidsfonds toegang te krijgen tot gezondheidszorgen, door hen in te schrijven in een communautaire mutualiteit.

Het concept van het gelijkheidsfonds opgenomen zal worden in de strategie voor Universele Toegang tot Gezondheidszorg van Senegal.

2. Op het moment van de onderhandelingen van een nieuw indicatief samenwerkingsprogramma, waarschijnlijk in 2014, kunnen we deze problematiek bij onze Senegalese partners aankaarten om dit transversaal thema meer tot uiting te brengen.

Tijdens de gemeenschappelijke programmeringsoefening van de EU en haar lidstaten kwam de problematiek expliciet aan de orde en onze eerste secretaris neemt regelmatig deel aan een technische werkgroep betreffende de rechten van kinderen en vrouwen. (GT *Droits des enfants et des femmes* (DEF)).

DO 2012201313964

Question n° 468 de madame la députée Ingeborg De Meulemeester du 23 juillet 2013 (N.) au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes:

Perquisitions menées par la police ougandaise. - Censure de la presse d'opposition en Ouganda (QO18065).

Nous avons appris le 21 mai 2013 que les rédactions du "The Daily Monitor" et du "The Red Pepper", deux quotidiens ougandais indépendants qui n'hésitent pas à publier parfois des articles assez critiques sur le gouvernement, ses fonctionnaires, et les dirigeants du pays avaient été la cible de vastes perquisitions menées par la police ougandaise. Peu de temps avant ces événements, les deux quotidiens avaient publié une lettre d'un fonctionnaire de haut rang de l'armée affirmant que le président Yoweri Museveni ne reculerait devant rien pour que la présidence n'échappe pas à sa famille. Leurs presses ayant été endommagées et deux stations radios associées aux deux quotidiens ayant également été réduites au silence, les deux quotidiens sont désormais muselés.

1. L'Ouganda est un pays partenaire de la coopération belge au développement.

Que pense le gouvernement fédéral et en particulier le ministre de la Coopération au développement de cette évolution très inquiétante de la situation dans ce pays?

2. Comptez-vous évoquer personnellement ces derniers événements avec votre homologue ougandais?

Réponse du ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes du 28 août 2013, à la question n° 468 de madame la députée Ingeborg De Meulemeester du 23 juillet 2013 (N.):

1. La bonne gouvernance constitue un élément essentiel de la politique de coopération belge. Entendue au sens large, elle englobe plusieurs aspects: la mise en place d'un État de droit et démocratique, la bonne gestion des finances publiques, la lutte contre la corruption, mais aussi le respect des droits de l'homme, y compris les libertés d'expression et d'association.

DO 2012201313964

Vraag nr. 468 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Ingeborg De Meulemeester van 23 juli 2013 (N.) aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden:

Huiszoekingsactie van de Oegandese politie. - Het censureren van de kritische pers in Oeganda (MV 18065).

Op 21 mei 2013 raakte bekend dat de Oegandese politie een grootschalige huiszoeking heeft gehouden op de redacties van twee onafhankelijke kranten in Oeganda die soms nogal kritische artikels publiceren over de overheid en haar ambtenaren en leiders: "The Daily Monitor" en "The Red Pepper". Beide kranten publiceerden eerder een brief van een hoge legerambtenaar die verklaarde dat president Yoweri Museveni er alles aan zal doen om de presidentiële macht binnen de familie te houden. Beide kranten werden buiten spel gezet doordat hun drukpersen onklaar gemaakt werden en ook twee radiostations die verbonden zijn aan de kranten werden uit de ether gehaald.

1. Oeganda is een partnerland in de federale ontwikkelingssamenwerking.

Wat is de reactie van de federale regering, en meer specifiek van u als minister van Ontwikkelingssamenwerking, op deze zeer negatieve ontwikkeling in het land?

2. Zal u de recente gebeurtenissen persoonlijk bespreken met uw collega uit Oeganda?

Antwoord van de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden van 28 augustus 2013, op de vraag nr. 468 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Ingeborg De Meulemeester van 23 juli 2013 (N.):

1. Goed bestuur is een wezenlijk onderdeel van het Belgische samenwerkingsbeleid, en dekt in ruime zin een aantal aspecten zoals de opbouw van een rechtsstaat en een democratische staat, het goede beheer van de overheidsfinanciën, de strijd tegen corruptie alsmede de eerbiediging van de rechten van de mens, met inbegrip van de vrijheid van meningsuiting en de vrijheid van vereniging.

2. Les tentatives manifestes d'intimidation ou de violation du respect des principes précités requièrent une action diligente, ce qui a été le cas en Ouganda. En effet, dès le lendemain de la perquisition massive aux rédactions des journaux *Daily Monitor* et *Red Pepper* ainsi qu'à la suite de l'interdiction d'émettre prononcée à l'encontre de deux chaînes de radio, les représentants des États membres de l'Union européenne se sont réunis afin de formuler une déclaration commune sur l'affaire en question (*local EU statement*).

Cette déclaration reflète la préoccupation des États membres, qui somment le gouvernement ougandais de respecter la Constitution et de permettre aux médias concernés de reprendre leurs activités sans plus attendre. Aucune initiative exclusivement belge n'est prévue.

DO 2012201313966

Question n° 469 de madame la députée Ingeborg De Meulemeester du 23 juillet 2013 (N.) au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes:

Projet de construction d'une centrale hydroélectrique par la République démocratique du Congo d'ici à octobre 2015 (QO18064).

Nous avons appris le 21 mai 2013 que la République démocratique du Congo rêve de construire la plus grande centrale hydroélectrique du monde d'ici à octobre 2015. Elle serait deux fois plus grande que le barrage des Trois Gorges en Chine, serait dotée d'une capacité de 40.000 mégawatts et devrait fournir de l'électricité à la moitié du continent. Le budget provisoire est estimé à 62 milliards d'euros.

Le Congo est l'un des plus anciens pays partenaires de la Belgique. Je voudrais dès lors vous poser quelques questions sur la construction d'une telle centrale hydroélectrique.

1. Savez-vous si la construction d'une telle centrale hydroélectrique a déjà fait l'objet d'études d'incidence?

- a) incidence écologique;
- b) incidence sociale;
- c) incidence sur l'aménagement du territoire;
- d) incidence économique.

2. Des études ont-elles déjà été effectuées à propos des travaux d'infrastructure, d'électricité et d'aménagement du territoire nécessaires pour amener les indispensables technologies requises pour l'éventuelle construction d'une centrale de ce type?

2. Flagrante pogingen tot intimidatie of schending van de naleving van de bovengenoemde beginselen vereisen een doortastend optreden, wat ook gebeurd is in het geval van Oeganda. Daags na de grootschalige huiszoeking in de kantoren van de redacties van de dagbladen *Daily Monitor* en *Red Pepper* en naar aanleiding van het uitzendverbod dat tegen de betreffende radiozenders werd uitgevaardigd, zijn de vertegenwoordigers van de Europese lidstaten bijeengekomen om hieromtrent een gezamenlijke verklaring op te stellen (*local EU statement*).

In deze verklaring geven de lidstaten uitdrukking aan hun bezorgdheid en roepen zij de Oegandese regering ertoe op de grondwet te eerbiedigen en de desbetreffende media toelating te geven om hun activiteiten onmiddellijk te hervatten. Er is geen rechtstreeks Belgisch initiatief gepland.

DO 2012201313966

Vraag nr. 469 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Ingeborg De Meulemeester van 23 juli 2013 (N.) aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden:

De plannen van Congo om een waterkrachtcentrale te bouwen tegen oktober 2015 (MV 18064).

Op 21 mei 2013 raakte bekend dat Congo ervan droomt om tegen oktober 2015 de grootste waterkrachtcentrale ooit te bouwen. De centrale zou dubbel zo groot worden als de Drieklovedam in China en zou een vermogen van 40.000 megawatt krijgen. Het is de bedoeling dat deze centrale de helft van het continent van stroom zal voorzien. De voorlopige kosten werden geraamd om 62 miljard euro.

Congo is één van de oudste partnerlanden van België. Ik wil u dan ook enkele vragen stellen over de uitbouw van dergelijke waterkrachtcentrale.

1. Weet u of er reeds onderzoek werd uitgevoerd naar de impact van dergelijke waterkrachtcentrale?

- a) ecologische impact;
- b) sociale impact;
- c) ruimtelijke impact;
- d) economische impact.

2. Werd er reeds onderzoek uitgevoerd naar de nodige infrastructuurwerken, elektriciteitswerken en ruimtelijke werken om de eventuele bouw van dergelijke waterkrachtcentrale van de nodige technologie te voorzien?

3. a) Connaissez-vous la localisation de la future centrale?

b) Dans quelle région sera-t-elle installée?

c) La demande d'électricité à cet endroit est-elle la plus élevée et la plus urgente?

4. a) Avez-vous une idée de la manière dont le gouvernement congolais organisera concrètement la distribution de l'énergie produite dans les autres régions du pays et du continent?

b) Les travaux d'infrastructure nécessaires seront-ils réalisés?

c) Qui financera ces travaux? Les habitants des régions desservies, les pays voisins, le gouvernement congolais, les bailleurs de fonds de la coopération au développement, etc.?

5. Pour autant évidemment que le projet soit réalisable, la centrale assurera en priorité l'approvisionnement en électricité de la moitié du continent.

Savez-vous si elle servira dans le même temps à compenser l'approvisionnement en eau fluctuant affectant le Congo et l'ensemble du continent?

6. Dans le cadre de l'accord de coopération en matière de développement, la Belgique va-t-elle participer au financement de l'éventuelle construction de cette centrale hydroélectrique?

7. a) Comment le Congo compte-t-il organiser le suivi des travaux et l'entretien de la centrale?

b) Une construction de cette ampleur requiert d'énormes investissements dont la rentabilité n'est assurée qu'à moyen, voire à long terme. L'État congolais restera-t-il propriétaire de la centrale ou en confiera-t-il l'entretien et l'exploitation au secteur privé?

Réponse du ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes du 28 août 2013, à la question n° 469 de madame la députée Ingeborg De Meulemeester du 23 juillet 2013 (N.):

Le projet Inga 3 s'inscrit dans le cadre du vaste projet Grand Inga, qui prévoit également la réhabilitation des barrages existants Inga 1 et 2, ce qui permettrait au site de produire 40.000 mégawatts, soit deux fois plus que le barrage des Trois-Gorges en Chine.

3. a) Weet u waar deze waterkrachtcentrale gebouwd zal worden?

b) Welke regio?

c) Is de vraag naar elektriciteit in deze regio ook het hoogst en het meest dringend?

4. a) Weet u hoe de Congolese overheid de verspreiding van de opgewerkte energie naar andere delen van het land en het continent praktisch zal leiden?

b) Zullen de nodige infrastructuurwerken worden uitgevoerd?

c) Wie zal instaan voor de kosten van deze infrastructuurwerken? De inwoners van de bediende regio's, de buurlanden, de Congolese overheid, donoren inzake ontwikkelingssamenwerking, enzovoort?

5. Deze centrale zal in eerste instantie gebruikt worden om ongeveer de helft van het continent van stroom te voorzien, indien dit haalbaar zal zijn natuurlijk.

Weet u ook of deze centrale tegelijkertijd ook gebruikt zal worden om de fluctuerende watervoorraad ten eerste in Congo en ten tweede op het hele continent op te vangen?

6. Zal België in het kader van het samenwerkingsakkoord inzake ontwikkelingssamenwerking de eventuele opbouw van deze waterkrachtcentrale mee financieren?

7. a) Weet u hoe Congo de verdere opvolging en het verdere onderhoud van de centrale ziet?

b) Dergelijke bouw vergt een zeer grote kapitaalinvestering die zich slechts op middellange tot lange termijn laat terugverdienen. Zal de privésector verder instaan voor het onderhoud en de uitbating van de centrale of blijft dit in handen van de Congolese overheid?

Antwoord van de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden van 28 augustus 2013, op de vraag nr. 469 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Ingeborg De Meulemeester van 23 juli 2013 (N.):

Het project Inga 3 kadert in het grote project Grand Inga, dat eveneens voorziet in de rehabilitatie van de bestaande Inga-centrales 1 en 2, waardoor de site van Inga tot 40.000 megawatt zou kunnen leveren, tweemaal zo veel als de Chinese Drieklovdendam.

Après s'être rencontrés à Paris les 18 et 19 mai 2013, le gouvernement congolais, les donateurs et les entreprises candidates à l'exécution du projet ont décidé de lancer le projet Inga 3, à savoir la construction d'un tout nouveau barrage d'une capacité de 4.800 MW. Estimés à 7 milliards de dollars américains, les travaux devraient débuter en octobre 2015. Ces plans se fondent sur un projet d'accord en matière de coopération énergétique entre la RDC et l'Afrique du Sud.

1. Maintenant qu'on connaît l'identité des parties prenantes du projet, les préparatifs vont pouvoir commencer, dans le respect des procédures suivies par les grands donateurs tels que la Banque mondiale, la Banque africaine de développement et la Banque européenne d'investissement. Il s'agit de creuser un canal au départ d'un bras du fleuve Congo (en amont des deux barrages existants) et de construire un nouveau barrage (en aval), dans le but d'utiliser le dénivelé. Les conséquences devraient somme toute être limitées, avec approximativement 1000 personnes à déplacer. Des études devront néanmoins encore confirmer ces estimations.

2. La procédure standard des donateurs implique que les entreprises chargées de travaux respectent un cahier des charges et que le suivi des chantiers soit assuré par des ingénieurs de la Banque mondiale, de la Banque africaine de développement et de la Banque européenne d'investissement.

3. a) La centrale hydroélectrique sera construite dans la province du Bas-Congo, à proximité de la frontière avec l'Angola.

b) À l'instar des deux autres barrages Inga, la nouvelle construction est destinée à approvisionner la région en électricité. L'Afrique du Sud s'est ainsi engagée à acquérir pour son industrie minière 2.500 des 4.800 MW produits.

4. Tant les autorités congolaises que les donateurs internationaux et le secteur privé sont conscients de la nécessité de renforcer et de développer l'infrastructure de distribution. Actuellement, des études sont en cours pour examiner la possibilité d'une deuxième ligne à haute tension allant d'Inga aux sites miniers de Kolwezi.

5. Le fonctionnement de la centrale dépend du débit du fleuve Congo, qui est lié aux précipitations.

Op 18 en 19 mei 2013 ontmoetten de Congolese regering, donoren en bedrijven die kandidaat zijn voor de uitvoering van het project elkaar in Parijs. Resultaat is de politieke beslissing om het project Inga 3, de bouw een nieuwe stuwdam met een capaciteit van 4.800 megawatt, op te starten. De kostprijs wordt geraamd op 7 miljard USD, de eerste steenlegging is voorzien voor oktober 2015. De plannen zijn gebaseerd op een ontwerpakkoord over energiesamenwerking tussen de DRC en Zuid-Afrika.

1. Nu de belanghebbende actoren van het project werden geïdentificeerd, kunnen de voorbereidingen van start gaan, conform de geijkte procedures van de grote donoren als de Wereldbank, de Afrikaanse Ontwikkelingsbank en de Europese Investeringsbank. Het betreft een dam op een zijarm van de Congostroom (een lage waterval) met al bij al beperkte impact. Een ruwe schatting spreekt van 1000 personen die verplaatst zouden worden, het is echter wachten op onderzoek alvorens gissingen te kunnen bevestigen.

2. Volgens de standaardprocedure van de donoren zullen de uitvoerende bedrijven een lastenboek moeten volgen en zullen ingenieurs van de Wereldbank, Afrikaanse Ontwikkelingsbank en Europese Investeringsbank de werken ook opvolgen.

3. a) De waterkrachtcentrale wordt gebouwd in de provincie Beneden-Congo, nabij de grens met Angola.

b) De infrastructuur is - net als de vorige Inga-dammen - voorzien om de regio van elektriciteit te voorzien. Zo heeft Zuid-Afrika er zich toe verbonden 2.500 van de 4.800 megawatt af te nemen voor zijn mijnindustrie.

4. Zowel de Congolese overheid, de internationale donoren als de privésector zijn zich bewust van de noden om de distributie-infrastructure te versterken en uit te bouwen. Zo lopen er studies voor een tweede lijn van Inga naar de mijnsites van Kolwezi.

5. De centrale is zelf afhankelijk van de fluctuaties van de Congostroom die verbonden is met veranderende pluviometrie.

6. La Coopération belge au développement ne participe pas à ce projet puisqu'il ne s'inscrit pas dans le programme indicatif de coopération et que la contribution demandée dépasse de loin les ressources financières de la Belgique. De plus, ce type d'infrastructure de grande envergure ne rentre pas dans les priorités de la Coopération belge au développement, axée sur les petites infrastructures de base. Les projets de grande ampleur doivent respecter les directives internationales établies par la Commission mondiale des barrages visant à éviter les déplacements de la population locale, les conséquences négatives sur les écosystèmes et la biodiversité ainsi que l'émission de gaz à effet de serre.

7. Les détails sur l'entretien et la gestion du barrage ne sont pas encore connus. En outre, le secteur de l'électricité de la RDC a été libéralisé le 3 mai 2013, notamment pour permettre et favoriser les investissements privés ou les partenariats public-privé.

DO 2012201313968

Question n° 470 de madame la députée Ingeborg De Meulemeester du 23 juillet 2013 (N.) au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes:

Projets d'AB InBev visant à réduire la consommation d'eau par boisson produite en Bolivie et au Pérou (QO 18794).

À l'occasion de la Journée Mondiale de l'Environnement, le CEO d'AB Inbev a déclaré qu'il avait l'intention de réduire la consommation d'eau de son entreprise. L'objectif que s'est fixé Carlos Brito consiste à réduire les gaz à effet de serre en réduisant la consommation d'énergie et le poids des emballages.

Avec les parties prenantes locales, il entend améliorer la gestion de l'eau dans toutes les grandes régions de culture d'orge. Afin de préserver une certaine qualité d'eau, il compte prendre des mesures de protection des bassins fluviaux situés à proximité de ses installations implantées entre autres en Bolivie et au Pérou.

1. La protection des bassins fluviaux en Bolivie et au Pérou, deux pays partenaires de la coopération au développement fédérale, est un défi noble mais colossal pour une seule entreprise.

6. De Belgische ontwikkelingssamenwerking is niet verbonden met dit project, daar het niet kadert in het Indicatief samenwerkingsprogramma, en de gevraagde inbreng de Belgische financiële mogelijkheden ver overstijgen. Bovendien zijn dergelijke grote infrastructuurwerken niet prioritair voor de Belgische ontwikkelingssamenwerking die zich toespit op de basisinfrastructuur, die veel kleinschaliger is. Dergelijke grootschalige projecten moeten de internationale richtsnoeren van de Wereldcommissie Stuwdammen respecteren. De ontheemding van de lokale bevolking, de negatieve effecten op de ecosystemen, biodiversiteit en de uitstoot van broeikasgassen moeten vermeden worden.

7. Over het onderhoud en beheer zijn momenteel nog geen details bekend. Bovendien werd sinds 3 mei 2013 de elektriciteitssector van de DRC geliberaliseerd, vooral om privé-investeringen en/of *public private partnerships* mogelijk te maken en aan te moedigen.

DO 2012201313968

Vraag nr. 470 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Ingeborg De Meulemeester van 23 juli 2013 (N.) aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden:

De intentie van AB InBev om het waterverbruik per geproduceerde drank te verminderen in Bolivia en Peru (MV 18794).

Naar aanleiding van de wereldmilieudag heeft de CEO van AB InBev Carlos Brito verklaard dat hij het waterverbruik van zijn bedrijf sterk wil verminderen. Ook wil hij de broeikasgasemissies sterk verlagen samen met het energieverbruik en het gewicht van het verpakkingsmateriaal.

Samen met alle lokale stakeholders wil hij het waterbeheer verbeteren in alle belangrijke regio's waar gerst verbouwd wordt. Om de waterkwaliteit op peil te houden wil de brouwerij maatregelen nemen om in de buurt van haar faciliteiten in onder andere Bolivia en Peru de stroomgebieden te beschermen.

1. Het beschermen van de stroomgebieden in Bolivia en Peru, twee partnerlanden van de federale ontwikkelingssamenwerking, is een mooie maar zeer grote uitdaging voor slechts één bedrijf.

La coopération au développement fédérale interviendra-t-elle comme partie prenante et collaborera-t-elle sur place avec AB InBev? En Bolivie, en effet, l'autorité fédérale met en oeuvre des projets de plantation d'arbres et d'implantation de chaînes de production, ainsi que des projets liés à la gestion de l'eau.

2. Votre département dispose-t-il de plus d'informations sur la manière dont AB Inbev veut protéger les bassins fluviaux en Bolivie et au Pérou?

Réponse du ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes du 28 août 2013, à la question n° 470 de madame la députée Ingeborg De Meulemeester du 23 juillet 2013 (N.):

1. L'investissement d'InBev dans la protection des bassins versants au Pérou et en Bolivie est une initiative louable. Toutes les parties en ressortent incontestablement gagnantes, mais on peut se poser la question de savoir qui en profite le plus: InBev ou la population locale?

Vous n'êtes pas sans savoir que la qualité et la disponibilité continue de l'eau sont essentielles au brassage. Cependant, je ne dispose pas des informations nécessaires pour m'étendre davantage sur ce sujet.

Ces mesures de protection visant par exemple à lutter contre l'érosion, à préserver ou, le cas échéant, à restaurer la végétation naturelle bénéficieront également aux écosystèmes environnants et, dès lors, certainement à la population locale. Je trouve ceci tout à fait normal puisque InBev utilise intensivement les ressources offertes par les écosystèmes des alentours.

En signant le protocole de Nagoya sur l'accès et le partage des avantages le 20 septembre 2011, la Belgique s'est engagée au niveau international à respecter et à appliquer ce principe. Le Pérou a signé ce protocole le 5 avril 2011, au contraire de la Bolivie qui dispose de sa propre législation en la matière.

Dans les pays partenaires, la Coopération belge au développement travaille, dans le respect de leur souveraineté, avec les principaux ministères dont les compétences touchent à la gestion de l'eau.

Par conséquent, il revient aux instances locales d'inciter leurs entreprises à gérer l'eau de manière durable. La Coopération belge ne peut s'associer directement aux entreprises privées, mais la Belgique apportera malgré tout une contribution indirecte dans ce domaine par le biais du dialogue politique avec ses pays partenaires.

Zal de federale ontwikkelingssamenwerking als stakeholder optreden en ter plaatse samenwerken met AB InBev? In Bolivia werkt de federale overheid immers rond projecten rond bebossing, productieketens en water.

2. Beschikt uw departement over meer informatie over hoe de brouwerij de stroomgebieden in Bolivia en Peru wil beschermen?

Antwoord van de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden van 28 augustus 2013, op de vraag nr. 470 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Ingeborg De Meulemeester van 23 juli 2013 (N.):

1. Het is inderdaad een lovenswaardig initiatief van INBEV om te investeren in het beschermen van de stroomgebieden in Peru en Bolivia. Dit is hier duidelijk een geval van een win-winsituatie waarbij de vraag kan gesteld worden wie er het meeste belang bij heeft: INBEV of de lokale bevolking.

Zoals u weet, is de kwaliteit en de continue beschikbaarheid van water essentieel in het brouwproces. Maar ik beschik niet over de nodige gegevens om daar verder te kunnen op ingaan.

Door het nemen van beschermende maatregelen, zoals anti-erosiebestrijding, het behoud of indien nodig het herstel van de natuurlijke vegetatie beschermt INBEV tegelijkertijd de omliggende ecosystemen wat ongetwijfeld ten goede komt aan de lokale bevolking. Ik vind dat niet meer dan normaal. INBEV is namelijk een zeer grote gebruiker van de diensten die de omliggende ecosystemen leveren.

Door het ondertekenen (20 september 2011) van het Protocol van Nagoya inzake "Acces and Benefit Sharing" heeft België zich internationaal geëngageerd dit principe te respecteren en toe te passen. Peru ondertekende het Protocol op 5 april 2011. Bolivia heeft het Protocol niet ondertekend maar heeft haar eigen wetgeving.

De Belgische Ontwikkelingssamenwerking werkt in de partnerlanden met respect voor de soevereiniteit samen met de leidinggevende ministeries in de materie van waterbeheer.

Het is dan ook de taak van de lokale instanties om bedrijven in hun land te stimuleren om een duurzaam waterbeheer te bereiken. De Belgische samenwerking kan niet rechtstreeks samenwerken met privé bedrijven, maar onrechtstreeks zal België via de beleidsdialoog met onze partnerlanden wel bijdragen aan een duurzaam waterbeheer.

2. La Coopération au développement n'entretient pas de contacts directs avec AB InBev et ne dispose donc pas d'informations internes à cette entreprise.

DO 2012201313983

Question n° 479 de monsieur le député Damien Thiéry du 23 juillet 2013 (Fr.) au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes:

La malhonnêteté du gouvernement fédéral en matière de coopération universitaire au développement. - Les déclarations du recteur de l'ULG (QO 18862).

En commission le 21 mai 2013, vous aviez confirmé l'engagement par le gouvernement d'un budget pour la coopération universitaire au développement à hauteur de 43,2 millions d'euros, soit près de 67 % du budget.

Vous m'aviez également répondu que vous alliez être "particulièrement attentif à la continuité du financement de ces activités en 2013, et au-delà," et que vous alliez "recevoir les universités, tant francophones que néerlandophones, dans les tous prochains jours puisque l'application stricte des 66 ou 67 % pose un problème pour un certain nombre de programmes."

Or, dans la presse, le recteur de l'ULg Bernard Rentier a accusé le gouvernement fédéral de malhonnêteté, parce qu'il refuserait d'attribuer des bourses de cours internationaux 2013-2014 dans le cadre de la coopération universitaire au développement.

D'après le recteur, "la Direction générale Coopération développement à l'Université concernée humanitaire a décidé de ne pas autoriser, au sein des 67 % de budget alloué, l'attribution de bourses de cours internationaux 2013-2014 car cela entraînerait de facto des dépenses sur 2014".

Le recteur estime que le refus du gouvernement fédéral d'acquitter des dépenses que les universités ont engagées avec son accord et avec l'assurance d'un remboursement est une chose "parfaitement malhonnête".

1. Pourriez-vous confirmer que la Direction générale Coopération développement refuse d'autoriser l'attribution de bourse de cours internationaux pour 2013-2014?

2. Pourriez-vous me faire savoir ce qui est ressorti des réunions annoncées avec les universités francophones et néerlandophones?

2. Ontwikkelingssamenwerking heeft geen rechtstreekse contacten met AB InBev en beschikt dus ook niet over interne informatie van dit bedrijf.

DO 2012201313983

Vraag nr. 479 van de heer volksvertegenwoordiger Damien Thiéry van 23 juli 2013 (Fr.) aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden:

Oneerlijkheid van de federale regering met betrekking tot de universitaire ontwikkelingssamenwerking. - Verklaringen van de rector van de ULg. (MV 18862)

In de commissievergadering van 21 mei 2013 bevestigde u dat de regering een bedrag van 43,2 miljoen euro (ongeveer 67 procent van de oorspronkelijk geplande begrotingsmiddelen) heeft vastgelegd voor de universitaire ontwikkelingssamenwerking.

U antwoordde me tevens dat u nauwlettend zou toezien op de continuïteit van de financiering van die activiteiten in 2013 en daarna, en dat u eerlang een ontmoeting zou hebben met vertegenwoordigers van zowel de Franstalige als de Nederlandstalige universiteiten, aangezien de strikte toepassing van de norm van 66 of 67 procent voor bepaalde programma's problemen doet rijzen.

De rector van de ULg, de heer Bernard Rentier, heeft de federale regering in de pers evenwel van oneerlijkheid beschuldigd, omdat ze naar zijn zeggen weigert studiebeurzen voor internationale cursussen in 2013-2014 toe te kennen in het kader van de universitaire ontwikkelingssamenwerking.

Volgens de rector heeft de Directie-Generaal Ontwikkelingssamenwerking en Humanitaire Hulp (DGD) immers beslist om de studiebeurzen voor internationale cursussen in 2013-2014 uit de toegekende begrotingsmiddelen (die op zich slechts 67 procent van het oorspronkelijk geplande budget uitmaken) te schrappen, aangezien ze de facto uitgaven voor de begroting van 2014 zouden meebrengen.

De rector is voorts van mening dat de weigering van de federale regering om uitgaven die de universiteiten met haar instemming hebben gedaan zoals beloofd terug te betalen, ronduit oneerlijk is.

1. Kan u bevestigen dat de DGD geen toestemming verleent om studiebeurzen voor internationale cursussen in 2013-2014 toe te kennen?

2. Wat is het resultaat van de aangekondigde ontmoetingen met de Franstalige en Nederlandstalige universiteiten?

3. Pourriez-vous communiquer l'état d'avancement des discussions avec les Régions en ce qui concerne le transfert de la coopération universitaire au développement?

Réponse du ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes du 28 août 2013, à la question n° 479 de monsieur le député Damien Thiéry du 23 juillet 2013 (Fr.):

En réponse aux questions de l'honorable membre, j'ai l'honneur de me référer à ma réponse à la question écrite n° 478 de monsieur Georges Dallemagne du 23 juillet 2013, portant sur le même sujet (*Questions et Réponses* Chambre, 2012/2013, n° 125).

DO 2012201313998

Question n° 484 de monsieur le député David Geerts du 24 juillet 2013 (N.) au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes:

Les subventions de la Loterie Nationale au Fonds belge pour la sécurité alimentaire.

La Loterie Nationale versera 214 millions d'euros de subventions à diverses organisations. Successeur de la 'Loterie coloniale', la Loterie Nationale donne la priorité à l'engagement humanitaire et ses bénéficiaires légaux sont notamment le Fonds belge pour la sécurité alimentaire (FBSA), la Coopération belge au développement, les Communautés et la Caisse Nationale des Calamités. Le Fonds belge pour la sécurité alimentaire devrait toutefois recevoir moins de subventions que les années précédentes; je le déplore sincèrement étant donné qu'il s'agit d'un pilier important de la politique de coopération au développement. Actuellement, un milliard de personnes souffrent encore de la faim tous les jours parce que leur accès à la nourriture est insuffisant. Le FBSA mise par ailleurs également sur la disponibilité, la stabilité et la consommation d'aliments sains dans les dix-huit pays partenaires.

1. a) Est-il exact que le FBSA obtiendra cette année moins de subventions de la Loterie Nationale?

b) Quelle sera la diminution de ces subventions par rapport à 2012?

2. D'autres formes de financement seront-elles recherchées?

3. Cette diminution des subventions aura-t-elle une incidence sur le fonctionnement du FBSA?

3. Hoeveer staat het met de besprekingen met de Gewesten over de overdracht van de bevoegdheid inzake universitaire ontwikkelingssamenwerking?

Antwoord van de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden van 28 augustus 2013, op de vraag nr. 479 van de heer volksvertegenwoordiger Damien Thiéry van 23 juli 2013 (Fr.):

In antwoord op de vragen van het geachte lid heb ik de eer te verwijzen naar mijn antwoord op de schriftelijke vraag nr. 478 van de heer Georges Dallemagne van 23 juli 2013 over hetzelfde onderwerp (*Vragen en Antwoorden* Kamer, 2012/2013, nr. 125).

DO 2012201313998

Vraag nr. 484 van de heer volksvertegenwoordiger David Geerts van 24 juli 2013 (N.) aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden:

De subsidies van de Nationale Loterij aan het Belgisch Fonds voor Voedselzekerheid.

De Nationale Loterij zal 214 miljoen euro vrijmaken voor subsidies aan allerhande organisaties. Voor de Nationale Loterij, afstammend van de "Koloniale Loterij" is humanitair engagement nog steeds de prioriteit. Het Belgisch Fonds voor Voedselzekerheid (BFVZ) is, samen met de Belgische Ontwikkelingssamenwerking, de Gemeenschappen en de Nationale Kas voor Rampenschade, één van de wettelijke begunstigen. Het Belgisch Fonds voor Voedselzekerheid zou echter minder subsidies krijgen dan voorgaande jaren, wat ik ten zeerste betreurt, gezien het een belangrijke pijler betreft binnen het beleid van ontwikkelingssamenwerking. Momenteel hebben nog dagelijks steeds één miljard mensen honger, omdat ze onvoldoende toegang hebben tot voedsel. Eveneens zet het BFVZ ook in op beschikbaarheid, stabiliteit en gebruik van gezond voedsel in onze achttien partnerlanden.

1. a) Kloppen de beweringen dat het BFVZ dit jaar minder subsidies zal krijgen van de Nationale Loterij?

b) Hoeveel minder zullen deze subsidies bedragen ten opzichte van 2012?

2. Wordt er naar alternatieve vormen van financiering gezocht?

3. Zal deze vermindering van subsidies een impact hebben op de werking van het BFVZ?

Réponse du ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes du 28 août 2013, à la question n° 484 de monsieur le député David Geerts du 24 juillet 2013 (N.):

En réponse aux questions de l'honorable membre, j'ai l'honneur de me référer à ma réponse à la question écrite n° 454 de madame Kattrin Jadin du 22 juillet 2013, portant sur le même sujet (*Questions et Réponses* Chambre, 2012/2013, n° 123, p. 261).

DO 2012201314015

Question n° 486 de monsieur le député Wouter De Vriendt du 25 juillet 2013 (N.) au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes:

Le quatrième contrat de gestion de la CTB (QO 19297).

1. La Belgique négocie un quatrième contrat de gestion avec la CTB (la Coopération technique belge, agence belge de développement).

a) Où en sont ces négociations?

b) Quels sont les obstacles à la conclusion du contrat de gestion?

2. Comment ce quatrième contrat de gestion permettra-t-il d'apporter une solution au problème des lenteurs au niveau du degré d'engagement et d'utilisation en ce qui concerne la collaboration bilatérale, tel que signalé dans le rapport annuel de l'organisation 11.11.11.?

3. a) Où en est-on en ce qui concerne le renouvellement de la composition du conseil d'administration, renouvelé en 2012 par le Conseil des ministres pour un an au lieu de quatre?

b) Les douze mois de la reconduction sont déjà écoulés à ce jour. Souhaitez-vous un ou plusieurs représentants de la DGD (Direction générale de la Coopération au développement) au sein du conseil d'administration de la CTB, et pour quelles raisons?

c) Une certaine expertise en matière de coopération au développement est-elle requise pour siéger au sein du conseil d'administration?

d) Parviendrez-vous à maintenir la parité hommes-femmes?

4. a) Envisagez-vous d'adapter la loi relative à la CTB, comme demandé par le Conseil d'État et où en est ce dossier?

Antwoord van de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden van 28 augustus 2013, op de vraag nr. 484 van de heer volksvertegenwoordiger David Geerts van 24 juli 2013 (N.):

In antwoord op de vragen van het geachte lid heb ik de eer te verwijzen aan mijn antwoord op de schriftelijke vraag nr. 454 van mevrouw Kattrin Jadin van 22 juli 2013 over hetzelfde onderwerp (*Vragen en Antwoorden* Kamer, 2012/2013, nr. 123, blz. 261).

DO 2012201314015

Vraag nr. 486 van de heer volksvertegenwoordiger Wouter De Vriendt van 25 juli 2013 (N.) aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden:

BTC. - Vierde beheerscontract (MV 19297).

1. België onderhandelt een vierde beheerscontract met BTC (Belgische Ontwikkelingsagentschap).

a) Wat is de stand van zaken van deze onderhandeling?

b) Wat zijn de obstakels die maken dat het beheerscontract op zich laat wachten?

2. Hoe zal dit vierde beheerscontract de trage vastlegings- en bestedingsgraad van de bilaterale samenwerking zoals aangekaart in het Jaarrapport van 11.11.11 opvangen?

3. a) Wat is de stand van zaken met betrekking tot de hernieuwing van de samenstelling van de Raad van Bestuur, die door de Ministerraad in 2012 met een in plaats van vier jaar vernieuwd werd?

b) Intussen is dat jaar al overschreden. Wil u een of meerdere afgevaardigden van DGD (Directie-Generaal Ontwikkelingssamenwerking) in de raad van bestuur van BTC, en waarom?

c) Is deskundigheid op het vlak van ontwikkelingssamenwerking een vereiste om in de Raad van Bestuur te zeten?

d) Zal u erin slagen om het genderevenwicht te bewaren?

4. a) Overweegt u de wet betreffende BTC aan te passen, zoals ook gevraagd door de Raad van State, en wat is de stand van zaken hieromtrent?

b) Quand le parlement disposera-t-il du projet de loi du gouvernement à ce sujet?

c) Les membres du personnel de la CTB conserveront-ils leur statut actuel?

Réponse du ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes du 28 août 2013, à la question n° 486 de monsieur le député Wouter De Vriendt du 25 juillet 2013 (N.):

1. L'approbation du quatrième contrat de gestion est subordonnée à l'adaptation de la loi du 21 décembre 1998 portant création de la "Coopération technique belge" (sous la forme d'une société de droit public) (CTB). Les diverses modifications ont été approuvées au Conseil des ministres du vendredi 19 juillet (2013) et sont actuellement soumises à l'avis du Conseil d'État.

2. Une délimitation plus précise des responsabilités de la CTB et de la DGD (Direction générale de la Coopération au développement) peut réduire les doubles emplois et les temps d'attente inutiles. La CTB doit en outre voir sa responsabilité étendue en ce qui concerne l'exécution proprement dite; il convient aussi d'éviter les doubles procédures d'approbation.

3. La composition du conseil d'administration requiert un équilibre linguistique mais aussi une participation équilibrée des femmes et des hommes. La présence de la DGD dans le conseil d'administration répond à une observation du Comité d'aide au développement (CAD) de l'OCDE dans son examen par les pairs de la coopération belge au développement. La représentation de l'administration est prévue dans chaque pays donateur voisin de notre pays disposant d'une agence autonomisée, ce qui bénéficie à la cohérence entre les deux institutions. L'expertise dans le domaine de la coopération au développement est bien évidemment requise, comme le stipule en outre la loi portant création de la CTB. Je mettrai tout en oeuvre afin d'instituer une participation équilibrée des femmes et des hommes.

4. J'espère déposer le projet à l'automne auprès du Parlement. Les dispositions relatives au statut du personnel de la CTB restent inchangées.

b) Wanneer mag het parlement het wetsontwerp van de regering hierover verwachten?

c) Zullen de personeelsleden van BTC hun huidig personeelsstatuut behouden?

Antwoord van de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden van 28 augustus 2013, op de vraag nr. 486 van de heer volksvertegenwoordiger Wouter De Vriendt van 25 juli 2013 (N.):

1. Vooraleer het vierde beheerscontract te kunnen goedkeuren, dient de wet van 21 december 1998 houdende oprichting van de "Belgische Technische Coöperatie" (in de vorm van een vennootschap van publiek recht) (BTC) te worden aangepast. Deze verschillende aanpassingen werden door de Ministerraad van vrijdag 19 juli (2013) goedgekeurd en worden nu ter advies aan de Raad van State voorgelegd.

2. Door de verantwoordelijkheden tussen BTC en DGD (Directie-Generaal Ontwikkelingssamenwerking) beter af te bakenen, kunnen dubbel werk en nodeloze wachttijden gereduceerd worden. Ook moet BTC meer verantwoordelijkheid krijgen voor de uitvoering zelf, en moeten dubbele goedkeuringsprocedures vermeden worden.

3. De samenstelling van de Raad van Bestuur vereist een taal- en genderevenwicht. Opname van de DGD in de Raad van Bestuur beantwoordt aan een opmerking van de OESO-DAC (*Development Assistance Committee*) in haar *peer review* van de Belgische samenwerking. In alle ons omringende donorlanden met een verzelfstandigd agentschap is er een vertegenwoordiging van de administratie voorzien, dit komt te goede aan de coherentie tussen beide instellingen. Uiteraard is deskundigheid inzake ontwikkelingssamenwerking een vereiste - dit wordt overigens bepaald door de wet tot oprichting van de BTC. Ik zal alles in het werk stellen om ook het genderevenwicht te realiseren.

4. Ik hoop het ontwerp in het najaar te kunnen voorleggen aan het Parlement. Aan de bepalingen in verband met het personeelsstatuut van BTC wordt niet geraakt.

DO 2012201314016

Question n° 487 de monsieur le député Wouter De Vriendt du 25 juillet 2013 (N.) au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes:

Le schéma des dépenses en matière d'aide au développement à la suite des ajustements budgétaires (QO 19300).

À la mi-2013, de nombreuses décisions ayant une incidence sur les objectifs quantitatifs de notre coopération au développement ont été prises et/ou ont été annoncées, plus particulièrement notre obligation légale de consacrer 0,7 % de notre RNB (Revenu National Brut) à l'APD (aide publique au développement).

Dans le cadre d'un premier ajustement budgétaire, 25 millions d'euros ont été économisés et dans le cadre d'un deuxième ajustement, 50 millions d'euros. Par ailleurs, le ministre des Finances monsieur Koen Geens a annoncé que l'annulation de la dette du Zimbabwe n'aura pas lieu en 2013. Si nous déduisons ces mesures budgétaires des chiffres du budget 2013 initial (sans tenir compte des droits d'émission), notre pays peut consacrer 1.847,126 millions d'euros à l'APD dans le cadre d'une affectation maximale, ce qui revient à 0,47 (0,471205) % de notre RNB.

Nous ne disposons guère d'informations sur la manière dont le gouvernement entend y parvenir.

1. a) Quelles sont les différentes adaptations à apporter aux bilans de la coopération au développement et de l'APD à ce jour?

b) Hormis les deux ajustements budgétaires et une annulation de la dette qui n'a pas lieu, y a-t-il d'autres faits significatifs ayant une incidence sur le résultat budgétaire 2013 et le résultat de l'APD?

2. a) La projection chiffrée présentée ci-dessus est-elle exacte?

b) Dans la négative, quelle est votre évaluation du décompte final de 2013 pour une affectation à 100 %?

3. Quelles décisions ont déjà été prises en ce qui concerne les efforts à fournir par votre département en 2014?

4. Sur le terrain, quelles sont les répercussions concrètes des ajustements éventuels en 2013 et pour le budget 2014?

DO 2012201314016

Vraag nr. 487 van de heer volksvertegenwoordiger Wouter De Vriendt van 25 juli 2013 (N.) aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden:

Het groeipad voor ontwikkelingssamenwerking na de begrotingsaanpassingen (MV 19300).

Halverwege het jaar 2013 zijn al heel wat beslissingen genomen of en zaken bekend geworden die een impact hebben op de kwantitatieve doelstellingen van onze ontwikkelingssamenwerking, en meerbepaald onze wettelijke verplichting om 0,7 % van ons BNI (Bruto Nationaal Inkomen) aan ODA (officiële ontwikkelingshulp) te besteden.

In een eerste begrotingsaanpassing werd 25 miljoen euro bespaard, in een tweede 50 miljoen. Daarnaast maakte minister van Financiën Koen Geens bekend dat de schuldkwijtschelding aan Zimbabwe in 2013 niet door zal gaan. Als we deze budgettaire maatregelen in mindering brengen op de cijfers van de initiële begroting 2013 (waarbij we nog geen rekening houden met de emissierechten), dan kan ons land bij maximale besteding 1.847,126 miljoen euro aan ODA besteden, wat neerkomt op 0,47 (0,471205) % van ons BNI.

Het is niet duidelijk hoe de regering dit wil realiseren.

1. a) Wat zijn de verschillende aanpassingen die tot nu toe in de balansen van ontwikkelingssamenwerking en de ODA aangebracht moeten worden?

b) Zijn er, behalve de twee begrotingsaanpassingen en een schuldkwijtschelding die niet door gaat nog andere relevante feiten die een impact hebben op het begrotingsresultaat 2013 en het resultaat ODA?

2. a) Klopt de cijfermatige projectie die wij hierboven geschetst is?

b) Zo niet, wat is uw projectie voor de eindafrekening van 2013 bij 100 % besteding?

3. Wat is er al beslist wat betreft inspanningen door uw departement in 2014?

4. Wat zijn de concrete gevolgen op het terrein van de eventuele aanpassingen in 2013 en voor de begroting 2014?

Réponse du ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes du 28 août 2013, à la question n° 487 de monsieur le député Wouter De Vriendt du 25 juillet 2013 (N.):

Aucune autre mesure n'est prévue. La projection est exacte. Néanmoins, les dépenses réalisées en définitive dans le cadre de l'aide publique belge au développement (APD) en 2013 ne dépendent pas uniquement du budget de la Direction générale Coopération au développement (DGD); elles sont aussi liées aux contributions d'autres ministères et niveaux de pouvoir. Les dépenses en question ne sauraient donc jamais faire l'objet à l'avance d'une estimation définitive.

En 2014, le budget de la DGD enregistrera une économie supplémentaire de 125 millions d'euros.

Nous tentons dans la plus grande mesure possible de prévenir tout impact direct à court terme, sur le terrain, lors de la répartition des efforts budgétaires au sein du budget de la DGD. Certains versements peuvent ainsi être ajournés sans impact notable à court terme.

DO 2012201314021

Question n° 490 de monsieur le député Wouter De Vriendt du 25 juillet 2013 (N.) au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes:

Suppression des dépenses compressibles (QO19298).

En octobre 2012, le gouvernement a décidé de supprimer l'ensemble des dépenses compressibles. À cette date, de nombreux dossiers de votre département restaient encore en attente et 180 millions d'euros de dépenses ont pu être supprimés. Il serait dès lors intéressant de connaître le montant des moyens qui ont encore été liquidés car ils constituent une cible facile et pourraient éventuellement être à nouveau supprimés lors de prochains tours de vis budgétaires en 2013.

1. Quel est le montant des crédits de liquidation inscrits au budget ajusté 2013 (en juin 2012) pour (1) la coopération belge au développement et (2) pour les dépenses imputables à l'APD qui n'ont pas encore été liquidées?

2. Quel est plus particulièrement pour 2013, le montant des crédits de liquidation pour lesquels la CTB (Coopération technique belge) doit encore obtenir le feu vert du Conseil des ministres avant de pouvoir les libeller et les émettre?

Antwoord van de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden van 28 augustus 2013, op de vraag nr. 487 van de heer volksvertegenwoordiger Wouter De Vriendt van 25 juli 2013 (N.):

Er zijn geen andere maatregelen. De projectie klopt, maar de finale ODA-bestedingen (*Official development assistance*) in 2013 hangen niet enkel af van de begroting van DGD (Directie-Generaal Ontwikkelingssamenwerking), maar eveneens van bijdragen van andere ministeries en beleidsniveaus en kan nooit volledig sluitend op voorhand berekend worden.

Er zal in 2014 nog 125 miljoen euro bespaard worden op het DGD-budget.

Bij het verdelen van de besparingen binnen het DGD-budget trachten we zoveel mogelijk rechtstreekse impact op korte termijn op het terrein te vermijden. Sommige betalingen kunnen bijvoorbeeld uitgesteld worden zonder grote impact op korte termijn.

DO 2012201314021

Vraag nr. 490 van de heer volksvertegenwoordiger Wouter De Vriendt van 25 juli 2013 (N.) aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden:

Schrappen van samendrukbare uitgaven (MV 19298).

In oktober 2012 besliste de regering om alle samendrukbare uitgaven te schrappen. Voor het departement zaten toen nog heel wat dossiers in de pijplijn, en kon er 180 miljoen euro aan uitgaven geschrapt worden. Het is dan ook relevant om te weten hoeveel middelen er nog vereffend zijn, omdat deze middelen een zwak slachtoffer zijn en makkelijk opnieuw geschrapt kunnen worden in eventuele latere besparingsrondes in 2013.

1. Hoeveel middelen van de vereffeningskredieten uit de (in juni 2012) aangepaste begroting voor 2013 van de (1) Belgische ontwikkelingssamenwerking en (2) van de ODA-aanrekenbare uitgaven werden nog niet vereffend?

2. Specifiek, ter waarde van welk bedrag aan vereffeningskredieten moet BTC (Belgisch Ontwikkelingsagentschap) voor 2013 nog de toestemming krijgen van de Ministerraad om in formulering en uitbrenging te brengen?

3. Par rapport au montant total des crédits de liquidation inscrits au budget ajusté en juin 2012, quel pourcentage représentent les moyens non encore liquidés (pour la DGD, direction générale de la coopération au développement) et (pour les dépenses imputables à l'APD)?

4. En 2013, le gouvernement applique-t-il le principe de l'"ancre"? En d'autres termes a-t-il demandé au département de liquider un montant inférieur aux crédits de liquidation inscrits au budget?

Réponse du ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes du 28 août 2013, à la question n° 490 de monsieur le député Wouter De Vriendt du 25 juillet 2013 (N.):

1. et 3. Les crédits de liquidation de la direction générale Coopération au développement (DGD) s'élèvent à 1.328.989.000 euros après contrôle budgétaire, en tenant compte des blocages administratifs. Au 15 juillet 2013, 699.612.000 euros, soit 53 % des crédits, n'avaient pas encore été liquidés.

2. La Coopération technique belge (CTB) ne doit pas recevoir en la matière l'autorisation du Conseil des ministres.

Le budget alloué à la coopération au développement prévoit chaque année les crédits nécessaires au financement des activités de la CTB.

Les coûts opérationnels de la CTB sont réglés en quatre tranches. Si nécessaire, la quatrième déclaration de créance fait l'objet d'une réduction par la CTB sur la base des réalisations financières de l'année précédente.

4. L'utilisation du principe de l'ancre n'a pas été convenue. Cependant, 45 millions d'euros ont été bloqués par le SPF Budget pour tenter de parvenir à une sous-utilisation des crédits à concurrence de 800 millions d'euros.

3. Hoeveel procent van de totale vereffeningskredieten van de in juni aangepaste begroting 2012 vertegenwoordigen de nog niet vereffende middelen (voor DGD (Directie-Generaal Ontwikkelingssamenwerking) en voor de ODA-aanrekenbare uitgaven)?

4. Hanteert de regering het ankerprincipe in 2013, met andere woorden heeft de regering het departement de opdracht gegeven om minder te vereffenen dan voorzien in de vereffeningskredieten?

Antwoord van de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden van 28 augustus 2013, op de vraag nr. 490 van de heer volksvertegenwoordiger Wouter De Vriendt van 25 juli 2013 (N.):

1. en 3. Van de vereffeningkredieten van DGD (Directie-Generaal Ontwikkelingssamenwerking) - 1.328.989.000 euro na begrotingscontrole en rekening houdend met de blokkeringen - was er op 15 juli 2013, 699.612.000 euro of 53 % nog niet vereffend.

2. BTC moet hiervoor geen toestemming krijgen van de Ministerraad.

Het budget ontwikkelingssamenwerking voorziet jaarlijks de nodige kredieten voor de financiering van de activiteiten van BTC.

De operationele kosten van BTC worden in vier schijven uitbetaald, de vierde schuldvordering wordt door BTC zonodig verminderd op basis van de financiële realisaties van het voorgaande jaar

4. Er is geen ankerprincipe afgesproken, maar wel is er 45 miljoen euro geblokkeerd door de FOD Begroting in een poging om een onderbenutting van 800 miljoen te bereiken.

DO 2012201314023

Question n° 491 de monsieur le député Wouter De Vriendt du 25 juillet 2013 (N.) au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes:

Nouveaux modèles de financement pour les dépenses annuelles.

La publication du rapport annuel du CNC-D-11.11.11 a révélé clairement l'existence de contraintes sur le cycle budgétaire belge ainsi que sur le cycle de programmation dans les pays partenaires. Cette situation risque d'une part de comprimer les dépenses et d'autre part (*a fortiori* en temps de crise) d'exposer le budget à des mesures d'économie. Des pays comme les Pays-Bas et le Royaume-Uni envisagent de relâcher la pression annuelle sur les dépenses en instaurant un modèle de financement allongeant la période au cours de laquelle les moyens programmés restent disponibles.

Que pensez-vous de l'instauration d'un modèle de financement pour la coopération au développement dans lequel les moyens alloués resteraient disponibles plus d'un an?

Réponse du ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes du 28 août 2013, à la question n° 491 de monsieur le député Wouter De Vriendt du 25 juillet 2013 (N.):

Il est malaisé de mettre en oeuvre des modèles de financement alternatifs, surtout en période de discipline budgétaire renforcée.

La Coopération au développement recourait auparavant à un seul fonds. N'ayant pas été concluant, ce système a été abandonné, comme le veut l'orthodoxie budgétaire.

Le système des crédits dissociés, en vigueur pour les engagements pluriannuels, offre une certaine flexibilité en ce qui concerne les engagements. Par ailleurs, la direction générale Coopération au développement (DGD) et la Coopération technique belge (CTB) devront tenir compte d'autres dates butoirs pour l'approbation des dossiers. Ce changement requiert une approche nouvelle, qui est néanmoins réalisable.

DO 2012201314023

Vraag nr. 491 van de heer volksvertegenwoordiger Wouter De Vriendt van 25 juli 2013 (N.) aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden:

Alternatieve financieringsmodellen voor jaarlijkse bestedingen.

Naar aanleiding van het Jaarrapport van 11.11.11 is het duidelijk gebleken dat er een spanning zit op de Belgische budgettaire cyclus en de programmeringscyclus in de partnerlanden. Dit kan enerzijds leiden tot bestedingsdruk, anderzijds (zeker in tijden van crisis) tot kwetsbaarheid voor besparingen. In landen als Nederland en het Verenigd Koninkrijk wordt nagedacht over het loslaten van de jaarlijkse bestedingsdruk door een financieringsmodel te introduceren waarin beschikbare middelen over een langere periode beschikbaar worden.

Hoe staat u tegenover het introduceren van een financieringsmodel voor ontwikkelingssamenwerking waarbij de beschikbare middelen langer dan één jaar beschikbaar worden?

Antwoord van de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden van 28 augustus 2013, op de vraag nr. 491 van de heer volksvertegenwoordiger Wouter De Vriendt van 25 juli 2013 (N.):

Alternatieve financieringsmodellen liggen niet voor de hand, zeker niet in tijden van versterkte budgettaire discipline.

In het verleden werkte Ontwikkelingssamenwerking met een Fonds, dit is geen succes gebleken en omwille van de budgettaire orthodoxie weer afgeschaft.

Het systeem van gespitste kredieten, toegepast voor meerjarige verbintenissen, geeft al een zekere flexibilitéit voor wat betreft de vastleggingen. Verder zullen DGD (Directie-Generaal Ontwikkelingssamenwerking) en BTC (Belgische Technische Coöperatie) met andere deadlines moeten rekening houden voor de goedkeuring van de dossiers. Dit vraagt een heel andere aanpak, maar het is mogelijk.

DO 2012201314059

Question n° 492 de monsieur le député Tanguy Veys du 25 juillet 2013 (N.) au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes:

SNCB. - Report du réaménagement des abords de la gare d'Izegem (QO 18820).

Les abords de la gare d'Izegem vont être l'objet d'un réaménagement complet dans les prochaines années, dans le cadre d'un partenariat entre la SNCB-Holding, Infrabel, De Lijn et l'administration communale d'Izegem. En commission de l'Infrastructure, des Communications et des Entreprises publiques du 29 mai 2012, le ministre des Entreprises publiques, Paul Magnette, indiquait: "D'après le timing actuel, le réaménagement des abords de la gare est prévu pour 2016-2017".

En commission de l'Infrastructure, des Communications et des Entreprises publiques du 26 mars 2013, le ministre des Entreprises publiques, Jean-Pascal Labille, indiquait: "Dans la version actuelle du plan pluriannuel d'investissements, les travaux seront réalisés entre 2020 et 2023, à l'exception des travaux de suppression du passage à niveau, qui pourraient commencer un à deux ans plus tôt. Par ailleurs, le début des travaux à charge de la SNCB-Holding a été retardé d'un an en raison de la demande formulée par la ville et de l'incidence de cette dernière sur le calendrier. La SNCB-Holding et la ville se concerteront sous peu. La ville a également prévu des concertations avec les autres partenaires. Les concertations les plus récentes ont consisté en des réunions bilatérales entre le bureau d'études et les parties respectives. Elles avaient pour objet principal l'étude de mobilité et l'avant-projet. Il convient encore de mettre sur pied un groupe de pilotage rassemblant l'ensemble des parties impliquées. Celui-ci pourra discuter des choix de principe figurant dans l'accord de coopération et approuver l'avant-projet. La SNCB-Holding n'a pas encore pris de décision concernant le caractère payant ou non de l'aire de stationnement destinée aux navetteurs. Infrabel me signale que la fermeture du passage à niveau du Nederweg est prévue dans l'accord de coopération. Infrabel continue à défendre cette option" (*traduction*).

DO 2012201314059

Vraag nr. 492 van de heer volksvertegenwoordiger Tanguy Veys van 25 juli 2013 (N.) aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden:

NMBS. - Uitstel van de herinrichting van de stationsomgeving van Izegem (MV 18820).

De stationsomgeving van Izegem wordt de komende jaren volledig heringericht, met als partners de NMBS-Holding, Infrabel, De Lijn, en het stadsbestuur van Izegem. In de commissie voor de Infrastructuur, het Verkeer en de Overheidsbedrijven van 29 mei 2012 stelde de minister van Overheidsbedrijven, Paul Magnette, het volgende: "In de huidige timing is de herinrichting gepland voor 2016-2017".

In de commissie voor de Infrastructuur, het Verkeer en de Overheidsbedrijven van 26 maart 2013 stelde de minister van Overheidsbedrijven, Jean-Pascal Labille, het volgende: "Met de huidige versie van dit meerjarenplan hebben de werken plaats tussen 2020 en 2023, behalve voor de afschaffing van de overweg die eventueel 1 tot 2 jaar vroeger zouden kunnen starten. Anderzijds is de planning met betrekking tot de werken lastens de NMBS-Holding met een jaar verschoven als gevolg van het voormelde verzoek van de stad en de impact ervan op de planning. Een overlegmoment tussen de NMBS-Holding en de stad vindt binnenkort plaats. De stad heeft ook overlegmomenten gepland met de andere partners. De recentste overlegmomenten betroffen bilaterale vergaderingen tussen het studiebureau en de verschillende partijen afzonderlijk. Zij behandelden vooral de mobiliteitsstudie en het voorontwerp. Tevens dient ook nog een stuurgroep met alle partijen te worden georganiseerd. De bevestiging van de principiële keuzes uit de samenwerkingsovereenkomst en de goedkeuring van het voorontwerp kunnen hier worden besproken. Tot op heden heeft de NMBS-Holding nog geen beslissing genomen over het al dan niet betalend maken van de pendelparking. Infrabel deelt mij mee dat de sluiting van de overweg aan de Nederweg in de samenwerkingsovereenkomst is opgenomen. Infrabel blijft achter deze vraag staan."

Voici quelque temps, le conseil communal d'Izegem a toutefois décidé de mettre le réaménagement des abords de la gare entre parenthèses, de le reporter à la prochaine législature et de renoncer unilatéralement à la coopération avec les autres partenaires. D'après l'administration communale, les partenaires concernés ont approuvé cette décision. Mieux: il a été convenu que les partenaires réserveraient pour Izegem le budget qui était prévu pour ce réaménagement.

1. Que pensent la SNCB-Holding et Infrabel de la décision de reporter le projet?
2. La SNCB-Holding et Infrabel sont-elles prêtes à le poursuivre dans le futur?
3. Un budget sera-t-il réservé à cette fin en permanence?
4. Quelles seront les conséquences de cette décision sur la fermeture du passage à niveau du Nederweg?
5. Une décision a-t-elle déjà été prise concernant le caractère payant ou non de l'aire de stationnement destinée aux navetteurs?

Réponse du ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes du 28 août 2013, à la question n° 492 de monsieur le député Tanguy Veys du 25 juillet 2013 (N.):

1. à 3. Le projet est repris dans le projet de plan pluriannuel d'investissement 2013-2025.

La SNCB-Holding a pris note de la décision de la ville de remettre le projet pour des raisons budgétaires.

La SNCB-Holding est prête à continuer à coopérer et ce, dès que la ville et les autres parties souhaiteront reprendre le projet pour le quartier de la gare, afin de réaliser un projet autour de la gare d'Izegem, à condition que les budgets nécessaires puissent être mis à disposition.

Les budgets nécessaires ont été inscrits dans le projet de plan pluriannuel d'investissement pour la période 2017-2018 auprès de la SNCB-Holding. La possibilité de retarder les budgets doit encore être étudiée en tenant compte de la volonté des partenaires de réaliser le projet que des autres projets en cours.

4. La fermeture du passage à niveau fait partie de ce projet et constitue la première phase de réalisation du projet.

5. La SNCB-Holding n'a, à ce jour, pris aucune décision sur l'opportunité ou non de rendre le parking (navetteurs) payant.

Enige tijd geleden besliste het stadsbestuur van Izegem echter om de herinrichting van de stationsomgeving 'on hold' te zetten, door te schuiven naar de volgende legislatuur en de samenwerking met de andere partners eenzijdig op te zeggen. Volgens het stadsbestuur konden de betrokken partners zich vinden in deze beslissing van het college. Meer nog, er werd gesteld dat de partners het budget die voor deze herinrichting was voorzien verder zouden reserveren voor Izegem.

1. Wat is de visie van de NMBS-Holding en Infrabel op de beslissing tot uitstel?
2. Zijn de NMBS-Holding en Infrabel in de toekomst bereid om met dit project verder te gaan?
3. Wordt hiervoor nu blijvend een budget gereserveerd?
4. Wat heeft deze beslissing voor gevolg voor de sluiting van de overweg aan de Nederweg?
5. Werde reeds een beslissing genomen in verband met het al dan niet betalend maken van de pendelparking?

Antwoord van de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden van 28 augustus 2013, op de vraag nr. 492 van de heer volksvertegenwoordiger Tanguy Veys van 25 juli 2013 (N.):

1. - 3. Het project blijft opgenomen in het ontwerp-meerjareninvesteringsplan 2013-2025.

De NMBS-Holding heeft kennis genomen van de beslissing van de stad om het project omwille van budgettaire redenen uit te stellen.

NMBS-Holding is bereid, om van zodra de stad en de andere partijen het project voor de stationsomgeving opnieuw willen opstarten, verder mee te werken teneinde in de stationsomgeving van Izegem een project te realiseren, mits daartoe de nodige budgetten kunnen beschikbaar gemaakt worden.

Bij NMBS-Holding waren de nodige budgetten ingeschreven in het ontwerp-meerjareninvesteringsplan voor de periode 2017-2018. De haalbaarheid om de budgetten achteruit te schuiven, dient nog onderzocht te worden rekening houdende met enerzijds de bereidheid van de partners om het project alsnog te realiseren en anderzijds de andere projecten die lopende zijn.

4. Het sluiten van de overweg maakt deel uit van dit project en is voorzien als eerste fase bij realisatie van het project.

5. Tot op heden heeft de NMBS-Holding nog geen beslissing genomen over het al dan niet betalend maken van de (pendel)parking.

DO 2012201314061

Question n° 494 de monsieur le député Ronny Balcaen du 25 juillet 2013 (Fr.) au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes:

L'offre Thalys en desserte intérieure. (QO 19188)

Le ministre l'Économie a indiqué récemment qu'il était disposé à accéder à une suppression du Thalys entre Ostende et Bruxelles à condition que la dorsale wallonne passant par Namur, Charleroi et Mons subisse le même sort. Peut-être faut-il rappeler au ministre Vande Lanotte que, contrairement au Thalys venant d'Ostende, le Thalys wallon n'est pas un train fantôme. Son taux d'occupation n'est que "légèrement inférieur" à celui du Bruxelles-Paris, assurait en tout cas Thalys en novembre 2012.

J'ai regretté à plusieurs reprises ces dernières années l'allègement de l'offre puis la suppression durant cinq mois de la desserte wallonne du Thalys, qui avait fortement pénalisé les voyageurs de Liège, Namur, Charleroi et Mons. Après un débat au Parlement, on avait pu se réjouir de la reprise du trafic le 31 mars 2013 et l'engagement de la SNCB à garantir la pérennité du service. Car sans desserte wallonne, les utilisateurs du Thalys doivent passer par Bruxelles, ce qui double leur temps de parcours jusque Paris et augmente le coût du voyage. Ainsi, sans Thalys wallon, un voyageur montois mettra au moins 2 heures 30 pour rejoindre Paris au lieu d'1 heure 20.

Le Thalys wallon qui a aujourd'hui une utilité certaine risque donc d'être la victime de la vieille politique du gaulois qu'on croyait définitivement enterrée dans notre pays.

1. Quel est l'avenir des dessertes intérieures par Thalys?

2. Seriez-vous prêt à accepter une suppression, même partielle, de la desserte Thalys sur la dorsale wallonne en compensation d'une suppression du Thalys entre Ostende et Bruxelles?

DO 2012201314061

Vraag nr. 494 van de heer volksvertegenwoordiger Ronny Balcaen van 25 juli 2013 (Fr.) aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden:

Thalysaanbod voor binnenlandse bestemmingen. (MV 19188)

De minister van Economie Vande Lanotte heeft onlangs te kennen gegeven dat hij bereid was de Thalys tussen Oostende en Brussel af te schaffen op voorwaarde dat ook de verbinding op de Waalse as, die via Namen, Charleroi en Bergen loopt, wordt geschrapt. Misschien kan minister Vande Lanotte eraan worden herinnerd dat de Waalse Thalys, in tegenstelling tot diegene die in Oostende vertrekt, geen spooktrein is. Thalys zelf meldde in november 2012 immers dat de bezettingsgraad van de Waalse Thalys nauwelijks lager dan ligt dan die van de Thalys Brussel-Parijs.

Ik heb de jongste jaren al meermaals mijn ongenoegen geuit over de inkrimping van het aanbod en vervolgens ook over de afschaffing van de Waalse bestemmingen van de Thalys die vijf maanden duurde en voor veel overlast zorgde bij de reizigers uit Luik, Namen, Charleroi en Bergen. Nadat een en ander in het Parlement was besproken, werd het treinverkeer op 31 maart 2013 gelukkig opnieuw hervat en beloofde de NMBS de duurzaamheid van de dienstverlening te waarborgen. Als de Thalys immers geen Waalse bestemmingen aandoet, moeten de desbetreffende treingebruikers via Brussel reizen, waardoor hun reistijd tot Parijs verdubbelt en de kosten van hun reis stijgen. Zonder Waalse Thalys zal een reiziger uit Bergen er dus in plaats van 1.20 uur minstens 2.30 uur over doen om naar Parijs te sporen.

De Waalse Thalys, die vandaag toch zijn nut bewijst, dreigt dus het slachtoffer te worden van de Belgische wafelijzerpolitiek, waarvan men toch dacht dat die definitief begraven was.

1. Welke toekomst ziet u voor de binnenlandse bestemmingen van de Thalys?

2. Zou u instemmen met een (gedeeltelijke) afschaffing van de Thalys op de Waalse as, bij wijze van compensatie voor een afschaffing van de Thalysverbinding tussen Oostende en Brussel?

Réponse du ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes du 28 août 2013, à la question n° 494 de monsieur le député Ronny Balcaen du 25 juillet 2013 (Fr.):

L'article 23 du contrat de gestion entre l'État et la SNCB prévoit une desserte nationale avec des trains à grande vitesse. Le contrat de gestion prévoit cette possibilité pour des destinations différentes: pour les deux axes vers Paris, mais aussi pour Anvers - Amsterdam et Liège - Cologne. L'article 76 du même contrat de gestion prévoit une redevance pour la SNCB de 6.096.000 euros (2008) pour prendre en charge cette dotation.

Historiquement, les dessertes internes par trains à grande vitesse ont été intégrées dans la première mission de service public de la SNCB, à savoir le transport intérieur de voyageurs. Il s'agit d'une construction historique qui trouve son origine dans le développement des lignes à grande vitesse.

Comme je l'ai souvent mentionné dans le dossier Fyra, je n'ai pas la possibilité d'intervenir auprès de la SNCB pour qu'elle prenne l'une ou l'autre décision stratégique concernant le transport international. Cela relève de son autonomie de gestion.

Je suis d'avis que les situations de la dorsale flamande et de la dorsale wallonne sont différentes, tant au niveau des gains de parcours évoqués qu'en termes de fréquentation. La suppression de l'une ne devrait donc pas, selon moi, automatiquement entraîner la suppression de l'autre.

Historiquement, la mise en place d'une liaison internationale sur la dorsale wallonne s'est accompagnée de la suppression des trains conventionnels qui reliaient les villes wallonnes à Paris.

Je pense qu'il y a aura lieu d'évaluer la situation lors de la renégociation du contrat de gestion, en intégrant des données telles que les gains en temps de parcours, l'intérêt pour la région concernée ou les taux de fréquentation.

Antwoord van de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden van 28 augustus 2013, op de vraag nr. 494 van de heer volksvertegenwoordiger Ronny Balcaen van 25 juli 2013 (Fr.):

Het artikel 23 van het beheerscontract tussen de Staat en de NMBS voorziet een binnenlandse bediening met hogesnelheidstreinen. Het beheerscontract voorziet deze mogelijkheid voor verschillende bestemmingen: voor de twee assen naar Parijs maar ook voor Antwerpen - Amsterdam en Luik - Keulen. Het artikel 76 van hetzelfde beheerscontract voorziet een vergoeding voor de NMBS van 6.096.000 euro (2008) om deze dotatie op zich te nemen.

Historisch gezien werden de binnenlandse bedieningen met hogesnelheidstreinen in de eerste opdracht van openbare dienst van de NMBS, zijnde het binnenlands reizigersvervoer, geïntegreerd. Het gaat hier om een historische constructie die haar oorsprong vindt in het ontstaan van hogesnelheidslijnen.

Zoals ik vaak in het Fyradossier heb aangehaald, heb ik als minister niet de mogelijkheid bij de NMBS tussen te komen opdat ze deze of gene strategische keuze zou maken inzake internationaal vervoer. Dit valt binnen haar beheersautonomie.

Ik ben van mening dat de situaties op het Vlaamse gedeelte en het Waalse gedeelte verschillende zijn, zowel op het niveau van de vernoemde reistijdwinsten als in termen van frequentiegraad. De afschaffing van het ene zou dus volgens mij niet automatisch leiden tot de afschaffing van het andere.

Historisch gezien ging het opstellen van een internationale verbinding op het Waalse gedeelte gepaard met de afschaffing van de klassieke treinen die de Waalse steden met Parijs verbonden.

Ik denk dat er bij de heronderhandeling van het beheerscontract de situatie opnieuw geëvalueerd zal moeten worden door gegevens als reistijdwinst, het belang voor de betrokken regio of frequentiegraad te integreren.

DO 2012201314062

Question n° 495 de monsieur le député Tanguy Veys du 25 juillet 2013 (N.) au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes:

SNCB. - Malaise social persistant chez Infrabel. - Grèves (QO 18817).

En commission de l'Infrastructure, des Communications et des Entreprises publiques du 26 mars 2013, le ministre des Entreprises publiques, Jean-Pascal Labille, était interrogé sur une grève annoncée pour le 21 mars 2013 par le syndicat socialiste francophone des chemins de fer CGSP Cheminots, en raison d'une pénurie persistante de personnel chez Infrabel et de la charge de travail fortement accrue qui en résulte. Le syndicat demandait l'application de l'accord social 2008-2010 ainsi que des initiatives concrètes pour la revalorisation de la filière "voie".

L'accent était également mis sur le recrutement à bref délai de personnel statutaire pour l'ensemble des districts. Le ministre avait répondu ce qui suit: "Le Groupe SNCB me signale que le 1er janvier 2013, la pénurie de personnel à la direction Infrastructure chez Infrabel était de 500 agents. Afin de résorber la pénurie au sein des équipes "voies", un peu moins de 300 agents de métier "voies" spécialisés seront engagés à court terme".

Apparemment, un groupe de travail réunissant des collaborateurs d'Infrabel, de la SNCB-Holding et des organisations syndicales reconnues devait se pencher sur la rémunération du personnel, sur les conditions de travail ainsi que sur différents autres points. Le comité de direction se serait engagé à respecter les accords conclus par ce groupe de travail et la date butoir aurait été fixée au 1er juin 2013. Le syndicat socialiste francophone des chemins de fer CGSP Cheminots a toutefois déposé un nouveau préavis de grève, cette fois pour le 27 juin 2013, en raison du blocage des négociations sur la revalorisation de la filière "voie". Dans son communiqué, le syndicat socialiste "ne peut que déplorer le peu d'initiatives prises par Infrabel dans cette matière et émet des doutes quant à sa réelle volonté d'aboutir à des solutions tangibles. Dans ces conditions, nous considérons que le dialogue social est rompu. (...) Des actions perturberont la circulation des trains sur l'ensemble du réseau".

1. comment expliquez-vous "le peu d'initiatives prises par Infrabel" en vue de la valorisation de la filière "voie"?

2. La date butoir du 1er juin 2013 a-t-elle été respectée et, dans la négative, pourquoi?

DO 2012201314062

Vraag nr. 495 van de heer volksvertegenwoordiger Tanguy Veys van 25 juli 2013 (N.) aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden:

NMBS. - Aanhoudende sociale onrust bij Infrabel. - Stakingen (MV 18817).

In de commissie voor de Infrastructuur, het Verkeer en de Overheidsbedrijven van 26 maart 2013 werd de minister van Overheidsbedrijven, Jean-Pascal Labille, ondervraagd over een aangekondigde staking op 21 maart 2013 van de Franstalige socialistische spoorvakbond CGSP cheminots, ten gevolge de aanhoudende onderbezetting bij Infrabel met een sterk toegenomen werkdruk tot gevolg. De vakbond vroeg toen de toepassing van het sociaal akkoord 2008-2010 en concrete initiatieven voor de herwaardering van het filiaal Spoor.

Ook werd aangedrongen op een snelle aanwerving van statutair personeel voor alle districten. In zijn antwoord stelde de minister het volgende: "De NMBS-Groep meldt mij dat de onderbezetting bij de Directie Infrastructuur bij Infrabel op 1 januari 2013 een 500-tal personeelsleden bedraagt. Om het tekort weg te werken in de spoorploegen zal op korte termijn worden overgegaan tot de aanwerving van een kleine 300 gespecialiseerde vakbedienden sporen."

Blijkbaar zou ook een werkgroep met medewerkers van Infrabel, de NMBS-Holding en de erkende vakbondsorganisaties zich met de verloning van het personeel en de arbeidsomstandigheden bezighouden en een en ander onderzoeken. Ook het directiecomité zou zich geëngageerd hebben om de afspraken van de werkgroep na te komen en de deadline zou op 1 juni 2013 liggen. De Franstalige socialistische spoorvakbond CGSP cheminots diende echter een nieuwe stakingsaanzegging in, deze keer voor 27 juni 2013, ten gevolge de impasse waarin de gesprekken over een herwaardering van het filiaal Spoor zitten. De socialistische vakbond "betreurt dat Infrabel dermate weinig initiatieven neemt op dit vlak en twijfelt aan de oprechte wens van Infrabel om tot concrete oplossingen te komen. Gezien deze omstandigheden achten wij de sociale dialoog onderbroken. Deze acties gevolgen zullen hebben voor het treinverkeer op het hele net."

1. Hoe verklaart u dat Infrabel "dermate weinig initiatieven neemt om tot een herwaardering van het filiaal Spoor te komen"?

2. In welke mate werd de deadline van 1 juni 2013 gerespecteerd en zo neen, waarom niet?

3. Où en est le recrutement d'environ 300 agents de métier "voies" spécialisés?

4. Où en est l'évaluation de la rémunération du personnel et des conditions de travail chez Infrabel?

5. Quelles mesures ont été prises pour relancer le dialogue social?

6. Quelles mesures ont été prises pour réduire les conséquences d'une grève des chemins de fer pour les voyageurs?

Réponse du ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes du 28 août 2013, à la question n° 495 de monsieur le député Tanguy Veys du 25 juillet 2013 (N.):

Le Groupe SNCB m'a informé que la CGSP-ACOD Secteur Cheminots a déposé un préavis de grève le 6 mars (2013) pour le "Personnel de maintenance Voies" auprès de la direction Infrastructure d'Infrabel.

En ce qui concerne le recrutement, 64 des 76 agents de maintenance spécialisé voies demandés par Infrabel ont déjà été recrutés en 2013. En outre, 90 des 221 agents de maintenance spécialisés ont par ailleurs été recrutés.

En ce qui concerne l'évaluation des salaires, il a d'abord été examiné si une mise à niveau des barèmes du personnel de maintenance était une possibilité. Compte tenu de la crise économique, du fait que la révision des barèmes doit faire partie d'un protocole d'accord social et de l'enveloppe relativement limitée qui a été prévue par le Conseil d'Administration d'Infrabel, la piste d'une révision des échelles salariales a rapidement été écartée.

Il a finalement été décidé d'augmenter le montant de l'allocation attribuée pour les prestations d'entretien ou de renouvellement de l'infrastructure le samedi. En ce qui concerne les prestations du week-end, l'accord de 2006 a été reconfirmé. Cet accord prévoit que, dans une période de trois mois, des prestations peuvent être programmées jusqu'à un week-end sur deux. En dehors de cette période, il est fait appel à des bénévoles.

À propos des mesures prises pour redémarrer le dialogue social, Infrabel m'informe qu'une réunion de conciliation a été organisée le 20 juin. Les propositions n'ont toutefois pas satisfait l'organisation syndicale, qui n'a pas retiré son préavis.

3. In welke mate werd reeds werk gemaakt van de aanwerving van een kleine 300 gespecialiseerde vakbedienden sporen?

4. In welke mate werd reeds werk gemaakt van een evaluatie van de verloning van het personeel en de arbeidsomstandigheden binnen Infrabel?

5. Welke maatregelen werden genomen om de sociale dialoog opnieuw op te starten?

6. Welke maatregelen werden genomen om de gevolgen van de treinstaking voor de reizigers te beperken?

Antwoord van de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden van 28 augustus 2013, op de vraag nr. 495 van de heer volksvertegenwoordiger Tanguy Veys van 25 juli 2013 (N.):

De NMBS-Groep heeft mij gemeld dat de ACOD-CGSP Sector SPOOR op 6 maart 2013 een stakingsaanzegging indiende voor het "vakpersoneel Sporen" bij de directie Infrastructuur van Infrabel.

Voor wat betreft de aanwervingen, werden tot op vandaag in 2013, 64 van de 76 vakbedienden sporen, die door Infrabel gevraagd werden, aangeworven. Daarnaast werden ook al 90 van de 221 gespecialiseerde vakbedienden aangeworven.

Met betrekking tot de evaluatie van de verloning, werd in eerste instantie onderzocht of een opwaardering van de barema's van het vakpersoneel sporen tot de mogelijkheden behoorde. Rekening houdend met de economische crisis, met het feit dat de herziening van de barema's deel moet uitmaken van een protocol van sociaal akkoord en met de relatief beperkte enveloppe die door de Raad van Bestuur van Infrabel werd voorzien, werd de piste van een herziening van de weddeschalen snel afgevoerd.

Uiteindelijk werd gekozen om het bedrag van de toelage die toegekend wordt voor prestaties op zaterdag voor onderhoudswerken of vernieuwing van de infrastructuur te verhogen. Met betrekking tot de weekendprestaties werd het akkoord van 2006 herbevestigd. Dit akkoord bepaalt dat binnen een periode van drie maanden maximaal één weekend op twee prestaties kunnen worden gepland. Daarbuiten wordt een beroep gedaan op vrijwilligers.

Over de maatregelen die werden genomen om de sociale dialoog opnieuw op te starten informeert Infrabel mij dat er op 20 juni een verzoeningsvergadering werd georganiseerd. De voorstellen hebben de vakbondsorganisatie echter niet tevreden gesteld, die haar aanzegging niet introk.

En outre, un scénario a été prévu pour adapter le service de train dans une partie du pays et ce, en fonction des actions possibles.

Comme je l'ai indiqué le 27 juin dernier en séance plénière, je regrette que cette action ait touchée des milliers d'étudiants et d'élèves ayant prévu un voyage scolaire le 27 juin. (question n° P1915, *Compte Rendu Intégral*, Séance Plénière, 27 juin 2013, CRIV 53 PLEN 152, p. 21)

DO 2012201314063

Question n° 496 de monsieur le député Roel Deseyn du 25 juillet 2013 (N.) au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes:

Tracés Thalys. (QO 19170)

Rien de surprenant à ce que les voyageurs ne se bousculent pas au portillon pour embarquer à bord du Thalys à Ostende ou à Gand. Pour un tracé en ligne droite de 300 kilomètres, il n'est en effet pas logique de devoir faire un détour de près de 120 kilomètres. De plus, emprunter le train pour rejoindre Bruxelles-Midi et embarquer ensuite à bord du Thalys pour Paris ne rend pas le prix du voyage particulièrement compétitif. Le gain de temps limité ne compense nullement le prix excessif.

Il est par conséquent permis de s'interroger sur les arguments qui à l'époque, ont incité les responsables politiques à opter pour ce tracé. Effectivement, en ralliant Courtrai à partir des villes de Gand, Bruges et Ostende, les voyageurs ne sont plus qu'à 17 kilomètres du terminus du TGV-Nord à Tourcoing. De là, une heure de train suffit pour rejoindre Paris.

Si nous voulons proposer aux voyageurs un transport ferroviaire international attractif et concurrentiel, à long terme, il faut impérativement en adapter l'organisation en suivant l'exemple des moyens de transport privilégiés par les voyageurs. Le système d'"*Interlining*" (trafic en correspondance intercompagnies) mis en place par le secteur du transport aérien pourrait dans ce domaine être une source d'inspiration. Le voyageur peut choisir, toutes compagnies confondues, le parcours le plus intéressant, d'une durée raisonnable et proposé à un tarif compétitif par rapport au transport routier.

1. a) Quel est l'avenir du tracé ferroviaire Ostende - Bruxelles-Midi?

b) La ligne sera-t-elle maintenue, suspendue ou un parcours alternatif sera-t-il étudié?

Daarnaast werd een scenario voorzien waarbij de treindienst in functie van mogelijke acties in een deel van het land zou worden aangepast.

Zoals ik op 27 juni 2013 in plenaire zitting heb aangegeven, betreur ik dat deze actie duizenden studenten en scholieren heeft getroffen die op 27 juni een schooluitstap hadden voorzien. (vraag nr. P1915, *Integraal Verslag*, Plenumvergadering 27 juni 2013, CRIV 53 PLEN 152, blz. 21)

DO 2012201314063

Vraag nr. 496 van de heer volksvertegenwoordiger Roel Deseyn van 25 juli 2013 (N.) aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden:

De Thalystracés. (MV 19170)

Dat er amper reizigers te vinden zijn die in Oostende of Gent op het Thalystracé stappen, hoeft niet te verwonderen. Het is immers niet logisch dat voor een tracé van 300 km in rechte lijn zo'n 120 km extra moet worden omgerekend. Bovendien is de kostprijs allesbehalve concurrentieel met het nemen van een binnenlands spoortraject richting Brussel-Zuid om van daaruit de Thalys te nemen richting Parijs. De excessieve kostprijs weegt immers niet op tegenover de beperkte tijdswinst.

Het is dan ook gissen waarom de beleidsverantwoordelijken destijds geopteerd hebben voor dit tracé. Een verbinding van de betrokken steden Gent, Brugge en Oostende naar Kortrijk is immers slechts 17 km van de terminus van de TGV-Nord in Tourcoing verwijderd. Van daaruit is het slechts een uur sporen voor men in Parijs staat.

Willen we komen tot een internationaal reizigersvervoer via het spoor dat aantrekkelijk en concurrentieel is, dan moeten we de organisatie op lange termijn durven spiegelen aan vervoersmodi die de voorkeur genieten van de reiziger. Met name de sector van de luchtvaart kan hierbij een zeer mooi voorbeeld vormen door het principe van "*Interlining*". Hierbij wordt de mogelijkheid gecreëerd om als reiziger over alle vervoersmaatschappijen heen te kiezen voor het meest interessante tracé, binnen een aanvaardbaar tijdsbestek tegen prijzen die concurrentieel zijn met vervoer over de weg.

1. a) Wat zijn de toekomstperspectieven van het tracé Oostende - Brussel-Zuid?

b) Zal de lijn behouden blijven, zal ze worden opgeschort of zal er worden gekeken voor een alternatief traject?

c) Quelle sera l'incidence de ce choix sur les autres tracés du pays?

2. Que pensez-vous de la création d'un tracé en ligne droite qui via Courtrai proposerait une correspondance avec le terminus du TGV-Nord à Tourcoing?

3. a) Comment envisagez-vous l'éventuelle instauration du principe de l' "Interlining" (trafic en correspondance intercompagnies) dans le transport ferroviaire international?

b) Le cas échéant, quelles initiatives comptez-vous prendre pour le promouvoir?

Réponse du ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes du 28 août 2013, à la question n° 496 de monsieur le député Roel Deseyn du 25 juillet 2013 (N.):

En réponse aux questions de l'honorable membre, j'ai l'honneur de me référer à ma réponse à la question écrite n° 494 de monsieur Ronny Balcaen du 25 juillet 2013, portant sur le même sujet. (*Questions et Réponses* Chambre, 2012/2013, n° 126)

En outre, je suis d'avis qu'il conviendrait d'étudier la possibilité de faire passer la dorsale flamande par Courtrai.

DO 2012201314064

Question n° 497 de monsieur le député Tanguy Veys du 25 juillet 2013 (N.) au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes:

Résultats du plan d'action Ponctualité de la SNCB et Infrabel. (QO 18915).

Le rapport sur la ponctualité des trains publié par le gestionnaire de l'infrastructure Infrabel révèle qu'en mai 2013, la ponctualité des trains avait reculé par rapport à la même période de l'année dernière. En mai 2013, la ponctualité est retombée à 86,8%, alors qu'elle atteignait 87,2% en mai 2012. En mai 2013, 5.007 trains ont été supprimés; ils étaient 1.507 l'année dernière. En ce qui concerne les causes des retards enregistrés, 37,7% sont imputables à des "tiers", 18,6% à Infrabel et 35,2% à la SNCB. Or en 2004, avant la scission de la SNCB en 3 entités, l'entreprise enregistrait un taux de ponctualité de 92 %. Il est donc permis de s'interroger sur les promesses de ponctualité faites il y a deux ans par la SNCB et Infrabel dans le cadre d'un vaste plan d'action.

c) Welke gevolgen heeft dit voor de andere tracés in ons land?

2. Wat is uw visie aangaande de realisatie van een tracé in rechte lijn dat via Kortrijk aanknoping vindt op de terminus van TGV-Nord in Tourcoing?

3. a) Wat is uw visie op het implementeren van het principe van "Interlining" in het internationaal treinverkeer?

b) Welke stappen overweegt u desgevallend te zetten om dit doorgang te laten vinden?

Antwoord van de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden van 28 augustus 2013, op de vraag nr. 496 van de heer volksvertegenwoordiger Roel Deseyn van 25 juli 2013 (N.):

Als antwoord op de vragen van het geachte lid, heb ik de eer te verwijzen naar mijn antwoord op de schriftelijke vraag nr. 494 van de heer Ronny Balcaen van 25 juli 2013 over hetzelfde onderwerp. (*Vragen en Antwoorden Kamer*, 2012/2013, nr. 126)

Bovendien ben ik van mening dat de mogelijkheid onderzocht moet worden om het Vlaamse gedeelte door Kortrijk te laten gaan.

DO 2012201314064

Vraag nr. 497 van de heer volksvertegenwoordiger Tanguy Veys van 25 juli 2013 (N.) aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden:

Actieplan Stiptheid van NMBS en Infrabel. - Resultaten (MV 18915).

Uit het stiptheidsrapport van infrastructuurbeheerder Infrabel blijkt dat de treinen in mei 2013 minder stipt reden dan vorig jaar. Het stiptheidscijfer in mei 2013 daalde naar 86,8%, tegen 87,2% in mei vorig jaar. Het aantal afgeschafte treinen bedroeg in mei 2013 in totaal 5.007, tegenover 1.507 vorig jaar. De vertragingen die onder de noemer "derden" vallen zijn goed voor 37,7% van de vertragingen, Infrabel zelf is goed voor 18,6% van de vertragingen en de NMBS is goed voor 35,2% van de vertragingen. Nochtans bedroeg in 2004, voor de splitsing in verschillende delen van de NMBS, de stiptheid 92 %. De vraag rijst dan ook waar de resultaten blijven die twee jaar geleden werden beloofd, toen door de NMBS en Infrabel een groot actieplan werd aangekondigd om de stiptheid te verbeteren.

Le 23 avril 2013, en commission de l'Infrastructure, des Communications et des Entreprises publiques, le ministre Labille s'exprimait en ces termes: " Parallèlement aux mesures structurelles du plan stratégique, la SNCB et Infrabel ont élaboré un plan Ponctualité, visant des améliorations significatives à court et à moyen terme. [...]La ponctualité est l'un des critères qui pèse 15 % lors de l'évaluation. [...] Pour Infrabel, la ponctualité est l'un des 6 critères retenus pour l'évaluation du CEO. Infrabel n'a pas pu fournir les chiffres."

1. Pourquoi en date du 23 avril 2013, Infrabel n'a-t-elle pas pu indiquer dans quelle mesure les résultats en matière de ponctualité pour la période 2010-2013 avaient une incidence sur la rémunération variable de son CEO?

2. a) Avez-vous entre-temps reçu les chiffres?

b) Dans l'affirmative, quels sont les résultats?

c) Dans la négative, quelles ont été les mesures prises?

3. a) Considérez-vous que l'ambitieux plan d'action annoncé il y a deux ans par la SNCB et Infrabel a donné des résultats concrets?

b) Dans l'affirmative, quels sont les chiffres qui étayent ce constat?

c) Dans la négative, quelles ont été les mesures prises?

Réponse du ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes du 28 août 2013, à la question n° 497 de monsieur le député Tanguy Veys du 25 juillet 2013 (N.):

Conformément aux décisions du Conseil d'Administration de la société, la rémunération variable du CEO d'Infrabel dépend pour 20 % de son évaluation personnelle et pour 80 % des résultats objectifs de la société, répartis en six domaines.

Parmi ces domaines, la ponctualité et la sécurité sont les plus importantes. La ponctualité compte pour 20 % dans le calcul de la rémunération variable de l'administrateur délégué.

L'objectif de ponctualité a été fixé en 2008 par les Présidents des Conseils d'Administration des trois sociétés du groupe SNCB. L'objectif de ponctualité n'a pas été respecté en 2010, en 2011 ni en 2012, et la rémunération de l'administrateur général a été réduite en conséquence.

Infrabel et la SNCB m'informent que le plan d'action commun en matière de ponctualité de la SNCB et d'Infrabel est évalué en permanence et ajusté si nécessaire.

In de commissie voor de Infrastructuur, het Verkeer en de Overheidsbedrijven van 23 april 2013 stelde minister Labille het volgende: "Boven op de structurele maatregelen die in het strategisch plan voorgesteld worden, hebben de NMBS en Infrabel werk gemaakt van een actieplan Stiptheid, dat zichtbare verbeteringen op korte en middellange termijn beoogt. [...] De stiptheid is één van de criteria met een gewicht van 15 % die in aanmerking komen voor de evaluatie. [...] Bij Infrabel is stiptheid één van de zes beoordelingscriteria voor de evaluatie van de CEO. Infrabel heeft de cijfers niet kunnen leveren."

1. Waarom kon op 23 april 2013 Infrabel niet meedelen in welke mate de stiptheidscijfers voor de periode 2010-2013 gevolgen hadden voor de variabele verloning van hun CEO?

2. a) In welke mate heeft u de cijfers reeds ontvangen?

b) Zo ja, welke zijn die?

c) Zo neen, welke maatregelen werden genomen?

3. a) In welke mate bent u van oordeel dat het groot actieplan van twee jaar geleden dat door de NMBS en Infrabel werd aangekondigd zijn vruchten afwerpt?

b) Zo ja, op basis van welke cijfers?

c) Zo neen, welke maatregelen werden genomen?

Antwoord van de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden van 28 augustus 2013, op de vraag nr. 497 van de heer volksvertegenwoordiger Tanguy Veys van 25 juli 2013 (N.):

Conform de beslissingen van de Raad van Bestuur van het bedrijf hangt de variabele bezoldiging van de CEO van Infrabel voor 20 % af van zijn persoonlijke evaluatie en, voor 80 % van de in zes domeinen verdeelde objectieve resultaten van het bedrijf.

Binnen die domeinen is stiptheid, samen met veiligheid, de belangrijkste. Stiptheid weegt voor 20 % in de berekening van de variabele bezoldiging van de gedelegeerd bestuurder.

In 2008 werd de streefwaarde voor stiptheid vastgelegd door de Voorzitters van de Raden van Bestuur van de drie bedrijven van de NMBS-Groep. In 2010, 2011 en 2012 werd de stiptheidsdoelstelling niet gehaald en de bezoldiging van de gedelegeerd bestuur werd dus in overeenstemming daarmee verlaagd.

Infrabel en NMBS informeren mij dat het gemeenschappelijke stiptheidsactieplan van NMBS en Infrabel constant wordt geëvalueerd en bijgestuurd indien nodig.

Le nombre de minutes de retard sur base des rapports qui pouvaient être attribués à Infrabel s'élevaient à 22,6 % en 2011 et à 18,7 % en 2012. Pour la SNCB, une diminution de 3,44 % en minutes de retard était à noter, après une forte baisse en 2011.

Le plan d'action de la SNCB se concentre principalement sur le matériel. De nombreuses actions visant à accroître la fiabilité du matériel ne produiront leurs effets qu'à long terme. Grâce à l'afflux des Desiro et les mesures d'accompagnement, nous pouvons prévoir une amélioration des motrices pour le début de l'année prochaine.

Afin de résoudre plus rapidement les dérangements à l'infrastructure, Infrabel utilise le système "*Mean Time To Repair*" qui affiche le temps moyen de réparation d'un dérangement et ce, afin de motiver le personnel concerné.

De nombreux facteurs influencent d'autre part la ponctualité de façon négative.

La ponctualité était affaiblie pendant les premiers mois de l'année 2013 en raison des conditions hivernales.

La diminution de la ponctualité est donc liée à la rubrique des tiers, où le nombre de retards à charge de tiers a augmenté, en particulier les rubriques personnes sur les voies, vols de câbles, accidents de personnes, actes de malveillance, etc.

L'impact négatif par les vols de câble s'élève à 66.400 minutes de retard en 2012. Tous ces phénomènes sont inclus dans le Plan d'action en matière de ponctualité et des campagnes de sensibilisation sont lancées pour les combattre.

DO 2012201314066

Question n° 498 de monsieur le député Tanguy Veys du 25 juillet 2013 (N.) au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes:

SNCB. - L'"Adjudication innovante" pour le rechargement et la sécurisation des Blue-bikes (QO 19348).

Dans un certain nombre de grandes gares, la SNCB-Holding propose une centaine de vélos électriques aux voyageurs et aux membres du personnel des administrations communales. Cependant, quelque 80 % des vélos Blue-bike mis à la disposition des voyageurs par la SNCB-Holding ont des problèmes de cadenas accroissant ainsi les risques de vol.

Het aantal minuten vertraging op basis van de relazen dat kon toegewezen worden aan Infrabel bedroeg 22,6 % in 2011 en 18,7 % in 2012. Ook voor de NMBS was er daling van 3,44 % in de minuten vertraging te haren laste na al een sterke daling in 2011.

Het actieplan van NMBS is vooral op het materieel gericht. Talrijke acties die de betrouwbaarheid van het materieel moeten verhogen zullen maar resultaat boeken op een langere termijn. Door de instroom van de desiro's en de bijhorende maatregelen kunnen we bij de motorstellen een verbetering verwachten tegen begin volgend jaar.

Om storingen aan de infrastructuur nog sneller op te lossen gebruikt Infrabel het "*Mean Time To Repair*"-systeem dat de gemiddelde reparatietijd van een storing weergeeft aan het betrokken personeel en zo het personeel motiveert.

Anderzijds zijn er tal van factoren, die de stiptheid in negatieve zin bedreigen.

De stiptheid werd in de eerste maanden van 2013 negatief beïnvloed door de winterse omstandigheden.

De mindere stiptheid heeft dan ook te maken met de rubriek derden waar het aantal vertragingen ten laste van derden toenam, vooral in de rubrieken personen in het spoor, kabeldiefstallen, aanrijdingen van personen, daden van kwaadwilligheid, en zo meer.

De negatieve invloed door kabeldiefstallen bedraagt 66.400 minuten vertraging in 2012. Al deze fenomenen worden opgenomen in het Stiptheidsactieplan en er worden sensibiliseringacties ondernomen om deze te bestrijden.

DO 2012201314066

Vraag nr. 498 van de heer volksvertegenwoordiger Tanguy Veys van 25 juli 2013 (N.) aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden:

NMBS. - De "Innovatieve Aanbesteding" voor het opladen en beveiligen van de e-Blue-bikes (MV 19348).

De NMBS-Holding biedt in een aantal grote treinstations in totaal een 100-tal elektrische fietsen aan de reizigers en personeelsleden van stadsdiensten. Tot 80 % van de elektrische Blue-bikes die de NMBS-Holding ter beschikking stelt, heeft echter problemen met de sloten, wat de kans op diefstal verhoogt.

Pour remédier au problème, l'*Instituut voor Wetenschap en Technologie (IWT)* a été chargé de rédiger une "Adjudication innovante" qui prévoit l'octroi d'une aide financière aux candidats pour la construction d'un prototype que la SNCB-Holding veut mettre en service l'année prochaine. L'objectif consiste à transformer le câble de chargement du vélo en système de verrouillage et la facilité d'utilisation du système devrait réduire les risques de vol. Compte tenu du coût élevé du système, la borne de chargement du vélo doit impérativement être compatible avec 80 % des batteries commercialisées, un pourcentage largement supérieur aux 15 % de compatibilité actuellement enregistré à en croire l'IWT. Paul Van Aelst, porte-parole de l'Institut déclare "qu'un achat groupé, notamment par les villes et communes, devrait permettre de faire baisser les prix".

Le directeur de Blue-mobility, Sven Huysmans, affirme qu'une série d'imprécisions se sont glissées dans le dossier d'adjudication de l'e-Blue-bike. Il ne nie nullement les problèmes de verrouillage des vélos, mais le dossier d'adjudication de l'IWT confond plusieurs éléments: "Certes le verrouillage de certains vélos pose problème et certains verrous trop résistants empêchaient le client de détacher le vélo de la borne. Le chiffre de 80 % concerne les problèmes constatés sur les vélos de type Vélib' parisien, qui en 2009 ont fait couler beaucoup d'encre. [...] Le dossier d'adjudication a été rédigé sur la base d'une étude de l'IWT qui abordait également le système bruxellois Villo! qui a perdu 25 % de son parc de vélos l'année dernière. Tous ces chiffres ont probablement été mélangés et lors du résumé, certaines nuances ont disparu."

1. Comment expliquez-vous la découverte tardive des problèmes de verrouillage des premiers vélos électriques Blue-bike?

2. Quel est le pourcentage de vélos concernés? 80 % ou nettement moins?

3. Des erreurs relatives au Blue-bike électrique se sont-elles glissées dans la description de l'historique dans le dossier d'adjudication de l'IWT?

4. Dans l'affirmative, de quelles erreurs s'agit-il et comment expliquez-vous qu'elles n'aient pas été corrigées?

5. Dans la négative, comment expliquer la confusion?

6. Quel sera le surcoût occasionné par le dossier d'adjudication de l'IWT et à qui sera-t-il facturé?

Om de problemen aan te pakken werd het Instituut voor Wetenschap en Technologie (IWT) gevraagd om een "Innovatieve Aanbesteding" uit te schrijven, waarbij financiële steun wordt gegeven aan verschillende kandidaten om een prototype te bouwen dat de NMBS-Holding volgend jaar in gebruik wil nemen. De bedoeling is om de fiets meteen met de oplaadkabel vast te maken, waarbij door de gebruiksvriendelijkheid van het systeem de kans op diefstal moet dalen. Vanwege de hoog geschatte kostprijs van het systeem moet het fietslaadpunt compatibel zijn met 80 % van de batterijstandaarden op de markt, veel meer dan de 15 % die volgens het IWT momenteel gehaald wordt. Woordvoerder Paul Van Aelst: "Zo kan met een groepsaankoop - onder meer voor de fietsen van steden en gemeenten zelf - de prijs worden gedrukt."

Volgens Sven Huysmans, directeur van Blue-mobility, zijn er een aantal onnauwkeurigheden geslopen in de contextbeschrijving van het aanbestedingsdossier omtrent de e-Blue-bike. Hij ontkent niet dat er problemen met de sloten zijn, maar er zijn een aantal zaken in het IWT-aanbestedingsdossier door elkaar gehaald: "Er zijn inderdaad problemen met een aantal sloten. Sommige sloten waren zelfs te sterk, waardoor de klant de fiets niet kon meekrijgen. De 80 % waarvan sprake, sloeg op de problemen met fietsen van het Vélib'-systeem in Parijs, waar in 2009 wat over te doen was. [...] De aanbesteding werd opgesteld op basis van een studie die het IWT opmaakte. Daarin was ook sprake van het Brusselse Villo!-systeem waar vorig jaar tot 25 % van de fietsen verdween. De cijfers zijn wellicht een eigen leven gaan leiden. Wellicht zijn er bij het samenvatten nuances verloren gegaan."

1. Hoe verklaart u dat bij de oorspronkelijke e-Blue-bike de problemen met de sloten niet tijdig werden gedetecteerd?

2. Over hoeveel procent van de fietsen gaat het: 80 % of veel minder?

3. In welke mate zijn er onnauwkeurigheden geslopen in de contextbeschrijving van het IWT-aanbestedingsdossier omtrent de e-Blue-bike?

4. Zo ja, welke en hoe komt dit?

5. Zo neen, waarom niet?

6. Welke meerkost zal dit IWT-aanbestedingsdossier met zich meebrengen en ten laste van wie is dit?

Réponse du ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes du 28 août 2013, à la question n° 498 de monsieur le député Tanguy Veys du 25 juillet 2013 (N.):

1. Le Groupe SNCB m'informe que les vélos électriques Blue-Bikes ont été achetés via une consultation de marché. Le modèle choisi donne de bons résultats en Suisse depuis plusieurs années. La demande pour un "marché à vision innovante" par l'Institut pour la science et la technologie (IWT) vise à encourager le marché à développer des solutions qui améliorent la facilité d'utilisation.

2. Le Groupe SNCB me communique que les problèmes concernent la facilité d'utilisation que certains clients rencontrent quand ils retirent les e-Blue-bikes dans les stations de recharge automatique de vélos. Celles-ci sont actuellement uniquement situées à Hasselt (24 vélos) et Gand (18 vélos). Dans les autres points d'emprunt, l'enlèvement du vélo se fait par un employé du point vélo.

3. La description du contexte du dossier d'adjudication est un résumé de l'étude de l'IWT faisant correctement référence aux problèmes (jusqu'à 80 %) avec le système Vélib à Paris. Cette nuance est omise dans la description du contexte, donnant l'impression que ce taux s'applique également aux Blue-bikes électriques.

4. Selon le Groupe SNCB, le dossier d'adjudication n'entraîne pas de coûts supplémentaires.

DO 2012201314067

Question n° 499 de madame la députée Linda Musin du 25 juillet 2013 (Fr.) au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes:

SNCB. - L'identification à l'aide d'une carte SIS de voyageurs verbalisés. - La récupération des amendes qui découlent de ces verbalisations (QO 18144).

Les médias ont fait état, récemment, de l'expérience malheureuse vécue par un habitant d'Auvélais auquel la SNCB réclame une somme considérable.

Antwoord van de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden van 28 augustus 2013, op de vraag nr. 498 van de heer volksvertegenwoordiger Tanguy Veys van 25 juli 2013 (N.):

1. De NMBS Groep deelt me mee dat elektrische Blue-bikes via een marktconsultatie werden aangekocht. Het gekozen model levert al enkele jaren goede resultaten in Zwitserland. De vraag voor een "Innovatieve Aanbesteding" door het Instituut voor Wetenschap en Technologie (IWT) heeft tot doel om de markt te stimuleren om oplossingen te ontwikkelen die de gebruiksvriendelijkheid verhogen.

2. De NMBS Groep meldt dat de problemen het gebruiksgemak betreffen die sommige klanten ondervinden bij het afhalen van de e-Blue-bikes aan de automatische fietslaadstations. Die staan op dit moment alleen in Hasselt (24 fietsen) en Gent (18 fietsen). In de andere otleenpunten gebeurt de aflevering van de fiets door een medewerker van het fietspunt.

3. De contextbeschrijving van het aanbestedingsdossier is een samenvatting van de studie van het IWT die correct gewag maakt van de problemen (tot 80 %) met het Vélib-systeem in Parijs. In de contextbeschrijving valt die nuance weg, wat de indruk wekt dat dit percentage ook van toepassing is op de elektrische Blue-bikes.

4. Volgens de NMBS Groep brengt het aanbestedingsdossier geen meerkost mee.

DO 2012201314067

Vraag nr. 499 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Linda Musin van 25 juli 2013 (Fr.) aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden:

NMBS. - Identificatie, aan de hand van de SIS-kaart, van reizigers tegen wie proces-verbaal wordt gemaakt. - Invordering van de bijbehorende boetes (MV 18144).

In de media was er onlangs aandacht voor de kwalijke situatie van een inwoner van Auvélais, van wie de NMBS een aanzienlijke som vordert.

En avril 2013, sans envoi de courrier préalable, un huissier, en possession d'une liste reprenant une partie de trajets que cette personne aurait effectués, en train, sans payer, durant cinq mois, soit plus de cent verbalisations, se présente chez monsieur Laurent Smal pour lui réclamer 22.000 euros d'amendes, au nom de la SNCB.

Cette personne affirme ne jamais circuler en train. Il possède une voiture de société et son employeur atteste qu'il était sur le lieu de son travail aux jours et heures des verbalisations. Il ne pouvait donc se trouver dans un train à ces moments-là!

Ce monsieur semble avoir été victime d'une usurpation d'identité suite à la perte avérée de son portefeuille en 2011 et à une utilisation frauduleuse par une autre personne, de sa carte SIS qui n'a été bloquée que tardivement en 2012.

Selon le responsable communication de la SNCB, "La carte SIS, comme la carte d'identité, comme d'autres documents sont prévus dans une loi de 1992 et donc par conséquent, les accompagnateurs respectant la loi acceptent la carte SIS comme moyen de preuve de l'identité".

La SNCB veut bien croire à la bonne volonté du monsieur, mais n'en démord pas: elle demande des preuves supplémentaires.

Cette mésaventure n'est malheureusement pas un cas isolé. D'autres cas similaires impliquant la même attitude intransigeante de la part de la SNCB sont rapportés.

La carte SIS doit céder définitivement la place à la carte d'identité électronique eID dès 2014. En attendant, on peut s'interroger quant à la pertinence d'utiliser un document qui ne comporte pas de photo, pour établir - sans autre vérification - l'identité d'une personne.

1. Quelle force probante peut-on accorder à la carte SIS en la circonstance?

2. Par comparaison à d'autres situations similaires, serait-elle acceptée au guichet d'une banque pour retirer de l'argent?

3. N'est-il pas "anormal" que la personne concernée soit avertie directement par huissier - sans envoi de courriers préalables (une procédure qui semble se répéter) - après plus de cent verbalisations portant sur un montant vraiment considérable?

4. Une "sonnette d'alarme" n'aurait-elle pas dû fonctionner beaucoup plus tôt?

5. En l'occurrence ne peut-on reprocher à la SNCB, à défaut d'une faute, au moins une très grande négligence dans la gestion de ce dossier? Négligence dont la partie adverse pourrait se prévaloir?

In april 2013 bood zich bij de heer Laurent Smal een deurwaarder aan om namens de NMBS een boete van niet minder dan 22.000 euro in te vorderen. Tevoren had de heer Smal nooit enige brief in dat verband ontvangen. De deurwaarder was in het bezit van een lijst met een aantal verplaatsingen per trein die die persoon gedurende vijf maanden zou hebben gemaakt zonder te betalen, goed voor meer dan 100 processen-verbaal.

Volgens die persoon maakt hij echter nooit gebruik van de trein. Hij beschikt over een firmawagen en zijn werkgever bevestigt dat hij op de dagen en uren waarop er proces-verbaal werd opgemaakt, op het werk was. Hij kon zich op die momenten dus onmogelijk in een trein bevinden!

De man werd blijkbaar het slachtoffer van identiteitsdiefstal, nadat hij in 2011 zijn portefeuille was verloren. Een andere persoon maakte misbruik van zijn SIS-kaart, die hij pas in 2012 liet blokkeren.

Volgens de woordvoerder van de NMBS zijn de SIS-kaart, de identiteitskaart en een aantal andere documenten opgenomen in een wet van 1992 en aanvaard de treinbegeleiders, met inachtneming van de wet, de SIS-kaart als identiteitsbewijs.

De NMBS wil wel aanvaarden dat die heer te goeder trouw is, maar blijft extra bewijzen eisen.

Dit ongelukkige voorval is echter geen unicum. Vergelijkbare gevallen waarin de NMBS een even onverzettelijke houding aannam, kwamen me ter ore.

Vanaf 2014 ruimt de SIS-kaart definitief plaats voor de elektronische identiteitskaart (eID). De vraag rijst dan ook waarom men in afwachting gebruik blijft maken van een kaart zonder foto om - zonder nadere verificatie - de identiteit van een persoon vast te stellen.

1. Welke bewijskracht kan men in die omstandigheden aan de SIS-kaart ontlenu?

2. Zou een SIS-kaart, bijvoorbeeld, worden aanvaard aan een bankloket om geld af te halen?

3. Is het niet abnormaal dat die persoon meteen een deurwaarder over de vloer krijgt zonder dat hij ooit enige brief ontving (ook die procedure blijkt schering en inslag), zulks na meer dan 100 processen-verbaal voor een intussen duizelingwekkend bedrag?

4. Had er niet veel vroeger een belletje moeten rinkelen?

5. Kan men de NMBS in dezen, zij het geen fout, dan toch op zijn minst een zeer grote onachtzaamheid aanwrijven, waarop de tegenpartij zich zou kunnen beroepen?

6. Dans cette action, la SNCB apparaît comme la partie demanderesse.

a) La charge de la preuve ne devrait-elle pas lui incomber?

b) N'est-ce pas à la SNCB de prouver, de manière incontestable, l'identité du verbalisé et non l'inverse?

7. Dans plus de 2.500 cas entre 2011 et 2012, la SNCB admet reconnaître l'usurpation d'identité pour un préjudice total de plus de 500.000 euros.

a) Pourquoi la SNCB refuse-t-elle les témoignages de l'employeur qui innocentent la personne attaquée tout en semblant dignes de foi?

b) Quelles preuves supplémentaires la SNCB pourrait-elle exiger de la part de cette personne?

Réponse du ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes du 28 août 2013, à la question n° 499 de madame la députée Linda Musin du 25 juillet 2013 (Fr.):

Cette question ne relève pas de mes compétences en tant que ministre des Entreprises publiques. En effet, il s'agit de l'espèce de l'application de législations et de réglementations qui relèvent de mes collègues de la Justice (Question n° 1076 du 13 septembre 2013), de l'Intérieur (Question n° 1150 du 13 septembre 2013) et éventuellement, des Affaires sociales (Question n° 1209 du 13 septembre 2013).

Par ailleurs, il n'appartient pas non plus à un membre du pouvoir exécutif de commenter une affaire judiciaire en cours.

DO 2012201314068

Question n° 500 de madame la députée Linda Musin du 25 juillet 2013 (Fr.) au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes:

SNCB. - L'existence d'un trafic de billets Thalys à la gare du Midi à Bruxelles (MV 17879).

Selon le journal *Le Soir*, du 10 mai 2013, un véritable trafic de billets Thalys serait organisé au sein de la gare de Bruxelles-Midi.

Spécialement pour la ligne Paris-Bruxelles.

6. In dit geding treedt de NMBS op als eisende partij.

a) Zou de bewijslast niet bij haar moeten berusten?

b) Is het niet aan de NMBS om de identiteit van de persoon tegen wie proces-verbaal wordt gemaakt onomstotelijk vast te stellen, en niet omgekeerd?

7. De NMBS erkent dat er tussen 2011 en 2012 in meer dan 2.500 gevallen sprake was van identiteitsdiefstal. Het totale verlies liep op tot meer dan 500.000 euro.

a) Waarom weigert de NMBS de getuigenissen van de werkgever, die die persoon vrijpleiten, te aanvaarden, hoewel ze betrouwbaar lijken?

b) Welke extra bewijzen kan de NMBS van die persoon eisen?

Antwoord van de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden van 28 augustus 2013, op de vraag nr. 499 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Linda Musin van 25 juli 2013 (Fr.):

Deze vraag valt niet binnen mijn bevoegdheden als minister van Overheidsbedrijven. Het gaat inderdaad om de toepassing van wetgevingen en reglementeringen die onder de bevoegdheid vallen van mijn collega's van Justitie (Vraag nr. 1076 van 13 september 2013), van Binnenlandse Zaken (Vraag nr. 1150 van 13 september 2013) en eventueel van Sociale Zaken (Vraag nr. 1209 van 13 september 2013).

Het komt een lid van de uitvoerende macht overigens niet toe om commentaar te leveren op een lopende gerechtszaak.

DO 2012201314068

Vraag nr. 500 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Linda Musin van 25 juli 2013 (Fr.) aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden:

NMBS. - Illegale handel in Thalystickets in het Brusselse Zuidstation. (MV 17879)

Volgens *Le Soir* van 10 mei 2013 zou er in het Brusselse Zuidstation een illegale handel in Thalystickets zijn opgezet.

Er zouden vooral tickets voor de verbinding Parijs-Brussel worden verhandeld.

D'après un "livreur" qui opère sur place, le trafic se répartirait entre deux catégories d'opérateurs: le "fournisseur" et le "dispatcher".

Les commandes de billets seraient faites via le site de la firme, le fournisseur achetant de nombreux billets au moment des promotions, trois mois à l'avance, pour les revendre. Le dispatcher revendrait ensuite ces billets soit à un client qui le contacte et qu'il rencontre dans un lieu isolé de la gare, soit à des personnes directement interpellées au sein de la gare.

Les billets seraient imprimés en grande partie dans des cybercafés situés autour de la gare et proposés au prix unitaire de 40 euros.

L'administration de la SNCB semble tout ignorer de ce trafic.

Pour le voyageur, le recours à ce trafic - illégal - et à l'utilisation des billets nominatifs inadaptés, peut se conclure soit par le sentiment d'un gain appréciable sur le prix du trajet, soit par une amende supplémentaire de 100 euros en cas de contrôle.

1. Une enquête peut-elle confirmer la réalité des informations du journal *Le Soir*?

2. Dans l'affirmative:

a) Quelle est l'étendue de ce trafic de billets?

b) Quelles solutions la SNCB compte-t-elle de mettre en oeuvre afin de prévenir et/ou de faire cesser les activités de pareil trafic organisé?

c) Une collaboration avec la police fédérale serait-elle envisagée?

Réponse du ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes du 28 août 2013, à la question n° 500 de madame la députée Linda Musin du 25 juillet 2013 (Fr.):

En réponse aux questions de l'honorable membre, la SNCB m'informe que les pratiques frauduleuses mentionnées dans l'article du *Soir* du 10 mai 2013 lui sont bien connues. En effet, ces dernières ne sont pas nouvelles et existent également au niveau du transport aérien. Elles concernent l'achat de billets par téléphone et par Internet lors de l'ouverture des ventes afin de bénéficier des tarifs les plus avantageux. Ces billets sont ensuite revendus à des particuliers, soit dans les environs de la gare, dans la gare elle-même ou via un site de revente sur Internet.

L'étendue de ce trafic particulier est difficilement mesurable. En effet, l'achat de billets est ouvert à tous et rien n'empêche une personne d'acheter un billet pour un tiers.

Volgens een 'koerier' die ter plaatse opereert, zou de handel verdeeld zijn tussen twee categorieën operatoren: de 'leverancier' en de 'dispatcher'.

De tickets zouden worden besteld op de website van het bedrijf. De leverancier koopt drie maanden vooraf een hele reeks promotietickets, die achteraf worden doorverkocht door de dispatcher, hetzij aan klanten die zelf contact met hem opnemen en met wie hij afspreekt in een stille hoek van het station, hetzij aan mensen die rechtstreeks in het station worden geronseld.

De tickets zouden hoofdzakelijk worden afgedrukt in internetcafés in de stationsbuurt en zouden tegen 40 euro per kaartje worden aangeboden.

Bij de NMBS-administratie is men nergens van op de hoogte.

De reiziger die tickets koopt op de zwarte markt en dus gebruikt maakt van een ticket waarop zijn naam niet voorkomt, kan achteraf blij zijn dat hij flink heeft bespaard op zijn verplaatsing, maar wanneer hij controle krijgt, staat hem wel een boete van 100 euro te wachten.

1. Werd er al onderzocht of de informatie die in *Le Soir* is verschenen, klopt?

2. Zo ja:

a) Welke omvang neemt die illegale handel in tickets?

b) Welke maatregelen zal de NMBS nemen om die georganiseerde illegale handel te voorkomen en/of een halt toe te roepen?

c) Bestaan er plannen om een samenwerking met de federale politie op poten te zetten?

Antwoord van de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden van 28 augustus 2013, op de vraag nr. 500 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Linda Musin van 25 juli 2013 (Fr.):

Als antwoord op de vragen van het geachte lid, informeert de NMBS me dat de frauduleuze praktijken die in het artikel van *Le Soir* van 10 mei 2013 vernoemd worden wel degelijk gekend zijn. Ze zijn inderdaad niet nieuw en bestaan al op het niveau van het luchtvervoer. Het betreft de aankoop van biljetten per telefoon en internet bij de opening van de verkoop, om van voordelige tarieven te genieten. Deze biljetten worden dan aan particulieren doorverkocht, ofwel in de omgeving van het station, in het station zelf of via een herverkoopsite op het internet.

De omvang van deze bijzondere handel is moeilijk meetbaar. De aankoop van biljetten staat voor iedereen open en niets weerhoudt een persoon ervan een biljet voor een derde te kopen.

L'expérience montre que ces pratiques concernent les billets Thalys émis sous le format "*homeprint*". Ces billets sont nominatifs et le processus d'achat exige le nom de l'acheteur et du voyageur.

Selon le règlement en vigueur, les titres de transport nominatifs sont incessibles et le commerce de titres de transport par des passagers est interdit.

Dans le cas présent, tant l'acheteur (le revendeur) que le voyageur (le client de ce dernier) agissent donc dans l'illégalité.

La SNCB et Thalys m'informent qu'ils disposent d'un éventail de solutions qui sont déjà mises en oeuvre à divers niveaux:

- Dès l'ouverture des ventes des billets à 22 euros: Thalys examine si des achats groupés sont constatés;
- À la vente: le suivi des fraudes est une priorité permanente. Une équipe de trois employés expérimentés éprouve constamment les transactions en ligne et par téléphone au moyen des fonctionnalités offertes par le gestionnaire des transactions financières et empêche l'impression des billets dans les cas avérés ou lors de fortes suspicions de fraude;

- Lors du voyage: un passager voyageant avec un billet "*homeprint*" sur lequel ne figure pas son nom peut se voir régularisé par les TrainManagers à quai et/ou à bord du train.

Cette régularisation consiste en la perception immédiate d'un montant supplémentaire ou l'établissement d'un "constat d'irrégularité" avec perception différée et montant forfaitaire. Les TrainManagers sont compétents pour relever l'identité des passagers lorsqu'ils constatent une irrégularité du titre de transport et peuvent refuser l'accès au train d'un voyageur "irrégulier". Les TrainManagers sont compétents pour constater une infraction sur leur territoire national.

Toutefois, pour faire la lumière sur la fraude "supposée" révélée par *Le Soir*, il importe avant tout de mettre la main sur ces billets afin d'identifier le réseau émetteur (SNCB, NS ou autre réseau en ligne) et les fraudeurs qui l'utilisent. Une conjonction des divers moyens d'action est donc nécessaire.

Enfin, pour répondre à la question de l'honorable membre quant à une collaboration avec la Police fédérale, elle existe déjà lorsque celle-ci demande à la SNCB d'effectuer des recherches sur des transactions suspectes.

De l'expérience on voit que ces pratiques concernent les billets Thalys émis sous le format "*homeprint*". Ces billets sont nominatifs et le processus d'achat exige le nom de l'acheteur et du voyageur.

Selon le règlement en vigueur, les titres de transport nominatifs sont incessibles et le commerce de titres de transport par des passagers est interdit.

Dans le cas présent, tant l'acheteur (le revendeur) que le voyageur (le client de ce dernier) agissent donc dans l'illégalité.

La NMBS et Thalys m'informent qu'ils disposent d'un éventail de solutions qui sont déjà mises en oeuvre à divers niveaux:

- Dès l'ouverture des ventes des billets à 22 euros: Thalys examine si des achats groupés sont constatés;
- À la vente: le suivi des fraudes est une priorité permanente. Une équipe de trois employés expérimentés éprouve constamment les transactions en ligne et par téléphone au moyen des fonctionnalités offertes par le gestionnaire des transactions financières et empêche l'impression des billets dans les cas avérés ou lors de fortes suspicions de fraude;
- Lors du voyage: un passager voyageant avec un billet "*homeprint*" sur lequel ne figure pas son nom peut se voir régularisé par les TrainManagers à quai et/ou à bord du train.

Cette régularisation consiste en la perception immédiate d'un montant supplémentaire ou l'établissement d'un "constat d'irrégularité" avec perception différée et montant forfaitaire. Les TrainManagers sont compétents pour relever l'identité des passagers lorsqu'ils constatent une irrégularité du titre de transport et peuvent refuser l'accès au train d'un voyageur "irrégulier". Les TrainManagers sont compétents pour constater une infraction sur leur territoire national.

Toutefois, pour faire la lumière sur la fraude "supposée" révélée par *Le Soir*, il importe avant tout de mettre la main sur ces billets afin d'identifier le réseau émetteur (SNCB, NS ou autre réseau en ligne) et les fraudeurs qui l'utilisent. Une conjonction des divers moyens d'action est donc nécessaire.

Enfin, pour répondre à la question de l'honorable membre quant à une collaboration avec la Police fédérale, elle existe déjà lorsque celle-ci demande à la SNCB d'effectuer des recherches sur des transactions suspectes.

De l'expérience on voit que ces pratiques concernent les billets Thalys émis sous le format "*homeprint*". Ces billets sont nominatifs et le processus d'achat exige le nom de l'acheteur et du voyageur.

De l'expérience on voit que ces pratiques concernent les billets Thalys émis sous le format "*homeprint*". Ces billets sont nominatifs et le processus d'achat exige le nom de l'acheteur et du voyageur.

Selon le règlement en vigueur, les titres de transport nominatifs sont incessibles et le commerce de titres de transport par des passagers est interdit.

Dans le cas présent, tant l'acheteur (le revendeur) que le voyageur (le client de ce dernier) agissent donc dans l'illégalité.

La NMBS et Thalys m'informent qu'ils disposent d'un éventail de solutions qui sont déjà mises en oeuvre à divers niveaux:

- Dès l'ouverture des ventes des billets à 22 euros: Thalys examine si des achats groupés sont constatés;
- À la vente: le suivi des fraudes est une priorité permanente. Une équipe de trois employés expérimentés éprouve constamment les transactions en ligne et par téléphone au moyen des fonctionnalités offertes par le gestionnaire des transactions financières et empêche l'impression des billets dans les cas avérés ou lors de fortes suspicions de fraude;
- Lors du voyage: un passager voyageant avec un billet "*homeprint*" sur lequel ne figure pas son nom peut se voir régularisé par les TrainManagers à quai et/ou à bord du train.

Cette régularisation consiste en la perception immédiate d'un montant supplémentaire ou l'établissement d'un "constat d'irrégularité" avec perception différée et montant forfaitaire. Les TrainManagers sont compétents pour relever l'identité des passagers lorsqu'ils constatent une irrégularité du titre de transport et peuvent refuser l'accès au train d'un voyageur "irrégulier". Les TrainManagers sont compétents pour constater une infraction sur leur territoire national.

Toutefois, pour faire la lumière sur la fraude "supposée" révélée par *Le Soir*, il importe avant tout de mettre la main sur ces billets afin d'identifier le réseau émetteur (SNCB, NS ou autre réseau en ligne) et les fraudeurs qui l'utilisent. Une conjonction des divers moyens d'action est donc nécessaire.

Enfin, pour répondre à la question de l'honorable membre quant à une collaboration avec la Police fédérale, elle existe déjà lorsque celle-ci demande à la SNCB d'effectuer des recherches sur des transactions suspectes.

DO 2012201314069

Question n° 501 de madame la députée Linda Musin du 26 juillet 2013 (Fr.) au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes:

SNCB. - La procédure d'invitation de descendre de trains surchargés faite par les accompagnateurs (QO 18202).

Dans un train en gare de Namur, le jeudi 23 mai 2013, les voyageurs ont reçu, de la part de l'accompagnateur de train (chef de bord) de la SNCB, le message suivant:

"Mesdames et messieurs, suite à une surcharge de notre train, je vais demander aux voyageurs se trouvant dans les couloirs et les plateformes de bien vouloir descendre à quai afin de pouvoir démarrer."

La porte-parole de la SNCB indique qu'il s'agit d'une procédure connue de la SNCB: "Cela peut arriver. Le chef de bord est responsable du confort et de la sécurité des voyageurs. S'il estime que ces deux aspects ne sont pas respectés, l'accompagnateur peut inviter les passagers à quitter le train. L'accompagnateur est tenu de préciser l'heure d'arrivée du prochain train s'il invite les passagers à descendre".

C'est une invitation plus qu'une obligation: "Le chef de bord ne peut pas verbaliser si une personne ne quitte pas le wagon.". Suite à cette annonce, d'après les témoins, presque aucun voyageur n'est descendu et cette procédure a plutôt énervé ceux qui sont restés.

L'accompagnateur de train doit évidemment prendre toutes les mesures nécessaires afin d'assurer la sécurité des voyageurs. Cependant, cette "procédure connue" de la SNCB pose à mon sens quelques questions.

1. Cette procédure est-elle automatiquement déclenchée? De nombreux navetteurs habitués à s'engouffrer dans des trains bondés en heure de pointe m'indiquent en effet qu'ils n'ont jamais entendu pareil message de l'accompagnateur.

2. a) Une telle procédure a-t-elle un sens si elle se veut uniquement "de courtoisie"? En effet, si l'intervention de l'accompagnateur n'entraîne aucune réaction, on peut s'interroger sur son utilité.

b) Si des amendes paraissent inutiles - et surtout injustes -, ne pourrait-on pas trouver d'autres solutions, comme l'immobilisation temporaire du train?

c) En parallèle, la SNCB ne devrait-elle pas communiquer davantage vers ses voyageurs sur le pourquoi de cette procédure et les dangers d'un train en surcharge?

DO 2012201314069

Vraag nr. 501 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Linda Musin van 26 juli 2013 (Fr.) aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden:

NMBS. - Procedure waarbij treinbegeleiders reizigers van overvolle treinen verzoeken uit te stappen. (MV 18202)

Op donderdag 23 mei 2013 kregen de reizigers in een trein die stilstond in het station Namen de volgende boodschap van de treinbegeleider (boordchef) van de NMBS te horen:

"Dames en heren, wegens de overbezetting van onze trein vraag ik de reizigers die in de gangen en op de platforms staan, de trein te verlaten opdat we zouden kunnen vertrekken."

Volgens de woordvoerder van de NMBS gaat het om een procedure die bij de NMBS bekend is: "Dat kan gebeuren. De boordchef is verantwoordelijk voor het comfort en de veiligheid van de reizigers. Indien de treinbegeleider van oordeel is dat die twee voorwaarden niet vervuld zijn, kan hij de reizigers vragen de trein te verlaten. De treinbegeleider moet de aankomsttijd van de volgende trein meedelen als hij de reizigers verzoekt uit te stappen."

Het is eerder een verzoek dan een bevel: "De boordchef kan geen proces-verbaal opmaken als iemand weigert het rijtuig te verlaten." Volgens getuigen hebben slechts enkele reizigers gevolg gegeven aan dat verzoek en heeft die procedure vooral tot wrevel geleid bij de overige reizigers.

De treinbegeleider moet uiteraard alle nodige maatregelen treffen om de veiligheid van de reizigers te waarborgen. Niettemin roept die procedure, die bij de NMBS "bekend is", volgens mij heel wat vragen op.

1. Wordt die procedure automatisch geactiveerd? Heel wat forenzen, die het gewoon zijn in overvolle spitsuurtreinen om een plaatsje te moeten vechten, hebben me immers verteld dat ze nog nooit een dergelijke mededeling van de treinbegeleider gehoord hebben.

2. a) Heeft een dergelijke procedure wel zin als er enkel een beroep op de 'hoffelijkheid' wordt gedaan? Indien er geen gevolg wordt gegeven aan de oproep van de treinbegeleider, kan men aan het nut ervan twijfelen.

b) Boetes lijken niet alleen nutteloos, maar ook - en vooral - oneerlijk. Zou men daarom niet beter aan andere oplossingen denken, zoals het tijdelijk ophouden van de trein?

c) Zou de NMBS de reizigers tegelijkertijd niet beter moeten informeren over het waarom van die procedure en over de gevaren van een overbezette trein?

Réponse du ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes du 28 août 2013, à la question n° 501 de madame la députée Linda Musin du 26 juillet 2013 (Fr.):

En réponse aux questions de l'honorable membre, la SNCB m'informe qu'en cas de suroccupation, l'accompagnateur de train peut inviter les voyageurs à descendre du train en nombre suffisant afin d'effectuer la procédure de départ selon les règles de sécurité en vigueur. C'est notamment le cas si des voyageurs se trouvent sur les marches. Les alternatives de transport seront alors annoncées par le personnel d'accompagnement.

L'accompagnateur ne déclenche pas la procédure de départ tant que la sécurité n'est pas garantie.

Au cas où l'espace nécessaire n'est malgré tout pas libéré par les voyageurs, l'accompagnateur de train demande l'intervention du *Security Operations Center*, ou SOC, le service de sécurité des chemins de fer.

L'accompagnateur de train introduit dans son ordinateur portable chaque anomalie concernant la composition prévue du train. Cette information peut notamment être lue par le dispatching voyageur, le Trafic Control, et le personnel de gare afin de prendre les mesures pour éviter ce type de situations.

À titre d'information, treize cas de suroccupation impliquant la descente de passagers ont eu lieu en 2013. Dans tous les cas, le train a pu continuer son trajet.

DO 2012201314070

Question n° 502 de madame la députée Linda Musin du 26 juillet 2013 (Fr.) au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes:

SNCB. - Un éventuel projet baptisé "Astericq" (QO 18454).

Selon une presse récente, les partenaires du GEIE, le Groupement européen d'intérêt économique (exploitant les trains à grande vitesse reliant la Belgique aux Pays-Bas, à la France et à l'Allemagne) auraient le projet de transformer ce Groupement en une entreprise ferroviaire à part entière, autonome vis-à-vis de ses actionnaires, possédant ses propres conducteurs et son matériel roulant.

Ce projet, encore confidentiel, répondrait au nom de code "Astericq".

Antwoord van de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden van 28 augustus 2013, op de vraag nr. 501 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Linda Musin van 26 juli 2013 (Fr.):

Als antwoord op de vragen van het geachte lid, informeert de NMBS mij dat in geval van overbezetting de treinbegeleider een voldoende aantal reizigers kan verzoeven van de trein te stappen om de vertrekprocedure volgens de geldende veiligheidsmaatregelen te laten verlopen. Dat is met name het geval wanneer er zich reizigers op de opstaptrappen bevinden. De vervoersalternatieven worden dan door het begeleidingspersoneel aangekondigd.

De begeleider start de vertrekprocedure niet op zolang de veiligheid niet gegarandeerd is.

Indien de noodzakelijke ruimte ondanks alles niet door de reizigers wordt vrijgemaakt, vraagt de treinbegeleider de tussenkomst van het *Security Operations Center*, of SOC, de veiligheidsdienst van de spoorwegen.

De treinbegeleider introduceert in zijn draagbare computer elke afwijking met betrekking tot de voorziene samenstelling van de trein. Deze informatie kan met name gelezen worden door de reizigersdispatching, de Trafic Control, en het stationspersoneel, om maatregelen te nemen om dit type situaties te vermijden.

Ter informatie vonden in 2013, dertien gevallen van overbezetting plaats waarbij reizigers moesten afstappen. In elk van deze gevallen heeft de trein zijn reis kunnen verderzetten.

DO 2012201314070

Vraag nr. 502 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Linda Musin van 26 juli 2013 (Fr.) aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden:

NMBS.- Mogelijke bestaan van het project-Astericq.- (MV 18454).

Volgens recente persberichten zouden de partners in het Europese economische samenwerkingsverband (EESV) dat de hst-verbindingen tussen België en Nederland, Frankrijk en Duitsland exploiteert, plannen hebben om het EESV om te vormen tot een heuse spoorwegmaatschappij, met eigen treinbestuurders en eigen rollend materieel, die autonoom zou opereren ten aanzien van de aandeelhouders.

Dit vooralsnog confidentiële project zou de naam Astericq gekregen hebben.

Selon les sources citées par *L'Écho*, le projet "Astericq" viserait à permettre à Thalys de profiter davantage des opportunités de la privatisation.

Ce projet inquiète les syndicats qui craignent que la transformation de la société ait un impact négatif en Belgique.

La CGSP-Cheminots de Bruxelles a déjà annoncé qu'elle s'opposerait fermement à cette éventuelle opération de privatisation. Pourtant, une rencontre entre syndicats et direction de la SNCB serait prévue pour donner davantage d'explication aux représentants des cheminots.

1. Ces informations relayées par la presse sont-elles fondées?

2. Dans l'affirmative, quel est l'état d'avancement actuel du projet?

Réponse du ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes du 28 août 2013, à la question n° 502 de madame la députée Linda Musin du 26 juillet 2013 (Fr.):

Le trafic ferroviaire international de voyageurs est libéralisé depuis le 1^{er} janvier 2010. Il ne fait plus partie des missions de service public. La SNCB, en tant qu'entreprise publique autonome, dispose donc d'une autonomie de gestion pour décider de l'orientation future de ses partenariats internationaux.

La SNCB et la SNCF travaillent ensemble de manière étroite depuis vingt ans dans le domaine des liaisons ferroviaires à grande vitesse. Des évolutions sont possibles étant donné les mutations que connaît le secteur suite à la libéralisation et à l'arrivée annoncée de nouveaux acteurs ferroviaires sur le marché belge.

En tant que ministre de tutelle, je serai bien entendu vigilant par rapport au respect des accords internationaux passés avec les pays voisins et à ce que le management de la SNCB soit attentif à garantir une bonne concertation sociale avec les organisations syndicales en cas de modification de la structure des partenariats actuels.

Volgens bronnen die door de krant *L'Echo* worden geciteerd, zou hsl-operator Thalys met het project-Astericq meer kunnen profiteren van de kansen die een privatisering biedt.

De vakbonden zijn bang dat de omvorming van het bedrijf negatieve effecten zal hebben in België.

CGSP-Cheminots Bruxelles heeft al laten weten dat de vakbond zich krachtig tegen die sluipende privatisering zal verzetten. Wel zou er een ontmoeting tussen de vakbonden en de NMBS-directie gepland zijn om meer uitleg te geven aan de vakbondsvertegenwoordigers.

1. Zijn die persberichten waar?

2. Zo ja, hoever is dat project thans gevorderd?

Antwoord van de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden van 28 augustus 2013, op de vraag nr. 502 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Linda Musin van 26 juli 2013 (Fr.):

Het internationale reizigersvervoer per spoor is sinds 1 januari 2010 geliberaliseerd. Het maakt geen deel meer uit van de opdrachten van openbare dienst. De NMBS beschikt als autonoom overheidsbedrijf dus over een beheersautonomie om over de toekomstige oriëntering van haar internationale partnerschappen te beslissen.

De NMBS en de SNCF werken al twintig jaar nauw samen op het vlak van hogesnelheidsspoorwegverbindingen. Aangezien de mutaties die de sector in navolging van de vrijmaking kent en van de bekendgemaakte komst van nieuwe spoorwegactoren op de Belgische markt, zijn er evoluties mogelijk.

Als bevoegde minister zal ik natuurlijk aandacht hebben voor de naleving van de internationale akkoorden die met de buurlanden zijn gesloten, en opdat de NMBS zou toekijken op het garanderen van een goed sociaal overleg met de syndicale organisaties in geval van een wijziging van de structuur van de huidige partnerschappen.

DO 2012201314072

Question n° 503 de madame la députée Linda Musin du 26 juillet 2013 (Fr.) au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes:

SNCB. - L'avenir de la gare de Monceau (QO 18452).

Le 26 novembre 2011, Anthony Dufrane interrogeait madame Vervotte sur l'avenir de la gare de Monceau. En effet, un reportage télévisé avait mis en lumière l'état vieillot et quelque peu délabré du matériel de cette gare de triage. Monsieur Dufrane avait également fait mention d'un document de 2009 du SPF Mobilité et Transports; document qui mentionnait un projet et un nouveau schéma directeur prévoyant trois freins primaires et vingt-quatre voies de triage. Ce document du SPF Mobilité et Transports indiquait par ailleurs un planning s'étalant jusqu'à mi-2015.

La ministre Vervotte avait confirmé globalement ces informations: Infrabel confirmait qu'un nouveau schéma directeur était à l'étude pour la rénovation partielle des freins de voie de la gare de triage de Monceau. Selon la ministre, ces travaux devaient débiter fin 2012 et s'étaler sur trois à quatre ans. De plus, elle ajoutait que des travaux préparatoires de signalisation étaient planifiés en 2011 pour un montant de près d'un million d'euros.

Seul "bémol" affiché par la ministre, l'importance des travaux allait dépendre des choix stratégiques de la SNCB dans la réorganisation de B-Cargo; devenu aujourd'hui SNCB Logistics.

Or, plusieurs travailleurs ont mené une action le 4 juin 2013 sur la ligne 124 entre Luttre et Charleroi, ce qui a entraîné des retards de plusieurs dizaines de minutes. Ils souhaitaient manifester leurs inquiétudes quant aux investissements non réalisés sur le site de Monceau et quant à l'avenir même de la gare de triage.

1. Pouvez-vous faire le point sur les investissements réalisés - ou non - sur le site de Monceau-Sur-Sambre?

2. Et à travers ces investissements effectifs - ou non - pouvez-vous nous en dire plus quant aux choix stratégiques attendus pour SNCB Logistics?

DO 2012201314072

Vraag nr. 503 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Linda Musin van 26 juli 2013 (Fr.) aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden:

NMBS. - Toekomst van het station Monceau. (MV 18452)

Op 26 januari 2011 heeft de heer Anthony Dufrane toenmalig minister Vervotte ondervraagd over de toekomst van het station Monceau, naar aanleiding van een televisiereportage waarin er een triest beeld werd opgehangen van de verouderde en enigszins vervallen toestand van het materieel in dat rangeerstation. De heer Dufrane verwees toen ook naar een document uit 2009 van de FOD Mobiliteit en Vervoer, waarin er sprake was van een project en een nieuw masterplan, dat voorzag in drie primaire remmen en 24 rangeersporen. Dat document van de FOD Mobiliteit en Vervoer bevatte ook een planning, die liep tot medio 2015.

Minister Vervotte heeft die informatie toen in grote lijnen bevestigd. Infrabel bevestigde dat er een nieuw masterplan voor de gedeeltelijke vernieuwing van de railremmen van het rangeerstation Monceau in studie was. Volgens de minister zouden de werken eind 2012 beginnen en over drie tot vier jaar gespreid worden. Ze voegde er nog aan toe dat er in 2011 voorbereidende signalisatiewerken voor bijna een miljoen euro geprogrammeerd waren.

De minister wees er wel op dat de omvang van de werken zou afhangen van de strategische keuzes die de NMBS zou maken in het kader van de reorganisatie van B-Cargo, thans NMBS Logistics.

Op 4 juni 2013 hebben meerdere werknemers actie gevoerd op lijn 124 tussen Luttre en Charleroi, wat resulteerde in vertragingen van tientallen minuten. Ze wilden uiting geven aan hun bezorgdheid over het uitblijven van investeringen in de site te Monceau en over de toekomst van het rangeerstation zelf.

1. Kan u een stand van zaken geven met betrekking tot de al dan niet gedane investeringen in de site van Monceau-sur-Sambre?

2. Kan u ons in het licht van die investeringsbeslissingen nader informeren over de strategische keuzes inzake NMBS Logistics?

Réponse du ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes du 27 août 2013, à la question n° 503 de madame la députée Linda Musin du 26 juillet 2013 (Fr.):

1. Infrabel m'informe qu'une étude de rationalisation est actuellement en cours. Elle analyse l'opportunité de passer à un système de manoeuvres ordinaires commandé par le système de signalisation EBP-PLP plutôt que de continuer à travailler avec un système de triage par gravité auquel sont associés des freins de voies automatiques.

Cette étude sera bien entendu conditionnée par les décisions des entreprises ferroviaires actives dans le secteur cargo concernant la réorganisation potentielle de leurs activités de triage en Belgique, et tout spécialement SNCB Logistics, qui est actuellement le seul utilisateur de cette infrastructure de service.

2. SNCB Logistics, entreprise privée, est toujours en train de réaliser sa restructuration afin de pouvoir assurer son avenir durable. Depuis l'année dernière, les volumes ont baissé de manière significative, surtout dans le segment de l'acier et des métaux, et l'entreprise ne voit pas encore de reprise immédiate du trafic.

SNCB Logistics optimise le plus possible ses moyens et, dans ce cadre, s'organise selon le contexte économique et en fonction de la demande des clients dans chaque région. Étant donné le contexte concurrentiel dans lequel évolue SNCB Logistics, cette dernière ne souhaite pas exposer publiquement sa stratégie.

DO 2012201314075

Question n° 504 de madame la députée Linda Musin du 26 juillet 2013 (Fr.) au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes:

Infrabel. - La suppression des passages à niveau (QO 19169).

Outre les investissements en équipements automatiques de sécurité TBL1+ et ETCS, la suppression des passages à niveau constitue un point essentiel au niveau de la sécurité de note réseau ferroviaire.

Les chiffres sont en effet effrayants: 52 accidents l'an dernier, en Belgique; treize morts dont six rien que sur la ligne Bruxelles-Namur-Luxembourg.

Antwoord van de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden van 27 augustus 2013, op de vraag nr. 503 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Linda Musin van 26 juli 2013 (Fr.):

1. Infrabel informeert mij dat een rationaliseringsstudie lopende is. Die analyseert de opportuniteit om naar een gewoon manoeuvreersysteem te gaan dat bediend wordt door het EBP-PLP-signalatiesysteem, eerder dan te blijven werken met een sorteersysteem gebaseerd op de zwaartekracht waar automatische remmen aan worden gevoegd.

Deze studie zal natuurlijk worden bepaald door de beslissingen van de spoorwegondernemingen die actief zijn in de cargosector met betrekking tot de mogelijke beursorganisatie van hun sorteeractiviteiten in België, en in het bijzonder NMBS Logistics, dat vandaag de enige gebruiker is van deze dienstinfrastructuur.

2. Bij NMBS Logistics, een privébedrijf, loopt de herstructurering nog steeds om een duurzame toekomst te kunnen waarborgen. De volumes zijn sinds verleden jaar aanzienlijk afgenomen, in het bijzonder in de staal- en metaalsector, en het bedrijf ziet nog geen onmiddellijke heropleving van de vervoersactiviteit.

SNCB Logistics maximaliseert haar middelen zo goed mogelijk en organiseert zich in dat kader volgens de economische context en in functie van de vraag van de klanten in elke regio. Rekening houdend met de concurrentiële context waarin NMBS Logistics evolueert, wenst ze haar strategie niet openlijk te communiceren.

DO 2012201314075

Vraag nr. 504 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Linda Musin van 26 juli 2013 (Fr.) aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden:

Infrabel. - Afschaffing van overwegen. (MV 19169)

Naast de investeringen in de geautomatiseerde veiligheidssystemen TBL1+ en ETCS is het afschaffen van overwegen een belangrijke factor voor de veiligheid van ons spoorwegnet.

De cijfers zijn immers beangstigend: vorig jaar gebeurden er in België 52 ongevallen op overwegen. Daarbij vielen er dertien doden, van wie zes alleen al op de lijn Brussel-Namen-Luxembourg.

Et l'accident du 1^{er} juillet 2013 nous rappelle le danger que représente, bien souvent, les passages à niveau. Rappelons brièvement les faits. Un train est entré en collision avec un convoi exceptionnel à hauteur du passage à hauteur du passage à niveau d'Harchies, dans l'entité de Bernissart. L'accident n'a pas fait de blessés mais a provoqué une interruption totale du trafic. Il n'y a pas eu de victimes fort heureusement; ce qui apparaît, au vu des images, comme un petit miracle.

Infrabel avait établi un plan stratégique 2008-2015. Celui-ci avait pour but d'améliorer structurellement la sécurité aux passages à niveau et de réduire de 25 % par rapport à 2007, le nombre de blessés et de morts suite à des accidents aux passages à niveau. Dans ce plan, Infrabel prévoyait la suppression de 200 passages à niveau sur l'ensemble du réseau.

1. a) En sait-on plus désormais sur les causes de l'accident du 1^{er} juillet 2013?

b) Sait-on pourquoi le convoi exceptionnel s'est retrouvé bloqué à hauteur du passage à niveau?

c) Ce type d'accident impliquant des convois extraordinaire est-il fréquent?

2. a) Globalement, où en est Infrabel par rapport à son plan stratégique 2008-2015: le gestionnaire de l'infrastructure parvient-il (et parviendra-t-il) à respecter les objectifs fixés, notamment en termes de suppression de passage à niveau?

b) Le cas échéant, Infrabel s'est-il fixé d'autres objectifs particuliers au niveau de la suppression des passages à niveau?

Réponse du ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes du 27 août 2013, à la question n° 504 de madame la députée Linda Musin du 26 juillet 2013 (Fr.):

1. Le Groupe SNCB m'informe que les causes de l'immobilisation du transport routier sur le passage à niveau de Harchies, ayant provoqué un accident le 1^{er} juillet 2013, étaient les suivantes:

- il s'agissait d'un transport routier exceptionnel d'une hauteur importante et d'un poids de plus de 10 tonnes qui transportait une grue;

- du fait de travaux dans les environs, les véhicules de plus de 10 tonnes devaient suivre une déviation;

- Infrabel m'informe que la firme concernée n'avait pas introduit auprès d'Infrabel de demande pour un transport exceptionnel en hauteur;

Het ongeval van 1 juli 2013 confronteerde ons nog maar eens met het feit dat overwegen vaak black spots zijn. Toen reed een trein op de overweg te Harchies, een deelgemeente van Bernissart, in op een vrachtwagen voor uitzonderlijk vervoer. Bij dat ongeval vielen er geen gewonden, maar het verkeer raakte wel totaal ontwricht. Slachtoffers vielen er gelukkig niet te betreuren, wat, gelet op de beelden van het ongeval, een klein wonder mag heten.

Infrabel heeft een strategisch plan 2008-2015 opgesteld om de veiligheid op de overwegen structureel te verbeteren en het aantal doden en gewonden als gevolg van ongevallen op overwegen ten opzichte van 2007 met 25 procent te doen dalen. Dat plan voorziet in de afschaffing van 200 overwegen over het hele net.

1. a) Is er al meer bekend over de oorzaken van het ongeval van 1 juli 2013?

b) Weet men waarom de zware vrachtwagen voor uitzonderlijk vervoer op de overweg kwam vast te zitten?

c) Doen dergelijke ongevallen met voertuigen voor uitzonderlijk vervoer zich vaak voor?

2. a) Hoever is Infrabel meer in het algemeen met de uitvoering van het strategisch plan 2008-2015 gevorderd: slaagt de infrastructuurbeheerder erin de doelstellingen te bereiken, en zal dat ook in de toekomst lukken, met name met betrekking tot de afschaffing van overwegen?

b) Heeft Infrabel in voorkomend geval andere specifieke doelstellingen vastgesteld met betrekking tot het afschaffen van overwegen?

Antwoord van de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden van 27 augustus 2013, op de vraag nr. 504 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Linda Musin van 26 juli 2013 (Fr.):

1. De NMBS-Groep informeert me dat de oorzaken van de immobilisering van het vrachtvervoer op de overweg ter hoogte van Harchies, die op 1 juli 2013 een ongeval veroorzaakte, de volgende waren:

- het betrof een uitzonderlijk vrachtvervoer van een grote hoogte en van een gewicht van meer dan 10 ton dat een kraan vervoerde;

- door werken in de omgeving moesten de voertuigen van meer dan 10 ton een omleiding volgen;

- Infrabel informeert me dat de betrokken firma bij Infrabel geen aanvraag had ingediend voor een uitzonderlijk hoog vervoer;

- selon les riverains, le camion s'est arrêté sur le passage à niveau et le chauffeur a tenté au moyen d'un système hydraulique d'abaisser le plancher de chargement afin de pouvoir passer sous la caténaire;

- de ce fait, ledit plancher est descendu sur le revêtement du passage à niveau, qui est légèrement bombé, ce qui a bloqué le véhicule.

La conclusion d'Infrabel est donc que ce transport routier exceptionnel n'était pas autorisé à circuler via le passage à niveau du fait du poids (plus de 10 tonnes) et de la hauteur (aucune autorisation demandée). La raison de l'immobilisation du camion sur le passage à niveau fait également l'objet d'une enquête judiciaire de la part du Parquet, qui est descendu sur les lieux.

Selon Infrabel, les collisions entre des trains et des transports routiers exceptionnels sur des passages à niveau se produisent rarement.

La plupart des accidents avec des camions se produisent dans les zones portuaires, et il s'agit alors de transports routiers "normaux". En 2013, jusqu'au 1^{er} juillet inclus, il y a eu douze accidents impliquant des camions sur des passages à niveau, dont onze dans les zones portuaires. Étant donné la vitesse limitée sur les lignes de chemin de fer dans les zones portuaires, les conséquences d'un éventuel accident à ces endroits ne sont généralement que matérielles.

2. Infrabel m'informe que l'exécution du plan 2008-2015 de suppression de passages à niveau a eu pour effet la suppression de 81 passages à niveau fin 2012. 22 passages à niveau supplémentaires seront supprimés pour la fin 2013.

Pour les années à venir, les nouveaux objectifs pourront être fixés lorsque le plan d'investissements 2013-2025 aura été approuvé. En effet, le plan "passages à niveau 2008-2015" dépend, pour les années 2013-2015, des moyens disponibles dans le nouveau plan d'investissements en cours de négociation.

DO 2012201314076

Question n° 505 de monsieur le député André Frédéric du 26 juillet 2013 (Fr.) au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes:

SNCB. - La ponctualité des trains. - Les problèmes rencontrés à ce niveau sur "la ligne 37" (QO 18286).

- volgens de buurtbewoners stopte de vrachtwagen op de overweg en heeft de chauffeur geprobeerd om door het hydraulisch systeem de laadbodem te verlagen om onder de bovenleiding door te komen;

- daardoor kwam die laadbodem terecht op de bedekking van de overweg, die lichtjes gewelfd is, wat het voertuig heeft geblokkeerd.

De conclusie van Infrabel is dus dat dit uitzonderlijk vrachtvervoer door zijn gewicht (meer dan 10 ton) en de hoogte ervan (geen aanvraag ingediend) niet via de overweg mocht rijden. De reden van de immobilisering van de vrachtwagen op de overweg is ook het voorwerp van een gerechtelijk onderzoek door het parket, dat ter plaatse is gekomen.

Volgens Infrabel gebeuren er op overwegen zelden aanrijdingen tussen treinen en uitzonderlijk vrachtvervoer.

De meeste ongevallen met vrachtwagens gebeuren in havenzones, en het gaat dan om "normaal" vrachtvervoer. In 2013 gebeurden er, tot 1 juli inbegrepen, twaalf ongelukken met vrachtwagens op overwegen, waarvan elf in havenzones. Gezien de beperkte snelheid op de spoorweginlijnen in de havenzones, zijn de gevolgen van een eventueel ongeluk op deze plaatsen meestal slechts materieel.

2. Infrabel informeert me dat de uitvoering van het plan 2008-2015 voor de afschaffing van overwegen als gevolg heeft gehad dat 81 overwegen eind 2012 werden afgeschaft. Tegen eind 2013 zullen bijkomend 22 overwegen worden afgeschaft.

Voor de komende jaren zullen de nieuwe doelstellingen vastgelegd kunnen worden wanneer het investeringsplan 2013-2025 goedgekeurd zal zijn geworden. Het plan "Overwegen 2008-2015" hangt inderdaad af van de beschikbare middelen in het nieuwe investeringsplan, dat onderhandeld wordt.

DO 2012201314076

Vraag nr. 505 van de heer volksvertegenwoordiger André Frédéric van 26 juli 2013 (Fr.) aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden:

NMBS. - Stiptheid van de treinen. - Stiptheidsproblemen op lijn 37. (MV 18286)

Sans surprise, les derniers chiffres portant sur la ponctualité des trains sur le réseau ferroviaire belge sont loin d'être réjouissants. En effet, la ponctualité d'avril 2013 affiche un recul de plus de 2 % par rapport aux chiffres d'avril 2012 et quelques lignes sont (encore) plus touchées; à savoir celles de Herstal-Tournai (71,1 % de ponctualité), la ligne Ostende-Eupen (73,9 %) et la ligne Bruxelles midi/Luxembourg (76,3 %).

Pourtant, au-delà de ces trois lignes et d'une ponctualité "globale" en régression, je souhaiterais surtout vous interroger sur la ligne 37. Depuis début avril 2013, la mise à voie unique entre Trooz et Chénée entraîne de très nombreux désagréments, avec des retards moyens pour les trains IR de 20 minutes, souvent 30, voire même plus de 50 minutes. Et la durée prévue des travaux sur cette ligne - je pense aux tunnels de Verviers Central - est loin de rassurer les navetteurs... Preuve de cette inquiétude, une pétition a été lancée par le site "*navetteurs.be*" pour relayer les doléances des travailleurs et des étudiants qui se retrouvent piégés par des travaux entraînant des retards quasi systématiques.

Si les chiffres globaux de ponctualité sont certes interpellant, mes questions concerneront donc la problématique spécifique de la ligne 37. Selon les usagers et les associations telles que "*navetteurs.be*", des solutions existeraient pour diminuer les désagréments causés par les travaux en cours. Par exemple, via l'aménagement des horaires ou la fusion des trains "IRq" et "L" avec une capacité adaptée et une garantie de correspondance en gare de Verviers-Central.

1. La SNCB et Infrabel ont-elles conscience des difficultés engendrées par les travaux sur la ligne 37?

2. La fusion des trains "L" et "IRq" a-t-elle fait l'objet d'une réflexion auprès des Entreprises du Groupe SNCB?

3. D'autres solutions sont-elles à l'étude pour amoindrir ces difficultés?

Het zal niemand verbazen dat de jongste stiptheidscijfers van de Belgische spoorwegen niet bepaald opwekkend zijn. In vergelijking met de cijfers van april 2012 is de stiptheid er in april 2013 met meer dan twee procent op achteruitgegaan. Enkele lijnen doen het op dat vlak nog (veel) slechter, met name de lijnen Herstal-Doornik (71,1 procent), Oostende-Eupen (73,9 procent) en Brussel-Zuid - Luxemburg (76,3 procent).

Los van de stiptheidscijfers op die drie lijnen en de algemene verslechtering op dat punt, zou ik willen ingaan op de situatie op lijn 37. Het baanvak tussen Trooz en Chénée werd op één spoor gebracht, wat sinds begin april 2013 voor veel hinder zorgt. De IR-treinen rijden er gemiddeld met 20 en vaak zelfs met 30 of meer dan 50 minuten vertraging. En de geplande duur van de werken op die lijn - meer bepaald voor de tunnels in Verviers-Centraal - zal de forenzen ook niet geruïststellen... Zo werd er op de website *www.navetteurs.be* een petitie opgezet om lucht te geven aan de grieven van de werknemers en studenten die de gevolgen moeten ondergaan van werken die bijna systematisch tot vertragingen leiden.

De algemene stiptheidscijfers zijn zonder enige twijfel zorgwekkend, maar mijn vragen betreffen dus meer bepaald de specifieke problemen op lijn 37. Volgens de reizigers en verenigingen zoals '*navetteurs.be*' zou de hinder als gevolg van de lopende werkzaamheden beperkt kunnen worden, bijvoorbeeld via een aanpassing van de dienstregeling of het samenvoegen van de IRq- met de L-treinen, met een aangepaste capaciteit en een gewaarborgde aansluiting in het station Verviers-Centraal.

1. Zijn de NMBS en Infrabel zich bewust van de moeilijkheden die voortvloeien uit de werken op lijn 37?

2. Hebben de bedrijven van de NMBS Groep al nagedacht over een mogelijke samenvoeging van de IRq- en de L-treinen?

3. Worden er andere oplossingen bestudeerd om de hinder te beperken?

Réponse du ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes du 27 août 2013, à la question n° 505 de monsieur le député André Frédéric du 26 juillet 2013 (Fr.):

Le groupe SNCB m'informe que, depuis plusieurs années déjà, il a entrepris une rénovation complète de l'infrastructure ferroviaire, et notamment, des nombreux ponts et tunnels qui jalonnent la ligne entre Liège et Welkenraedt (ligne 37). La finalité de ces travaux est de permettre le passage de voitures à double étage (de type M6) afin d'améliorer le confort de la clientèle du rail en augmentant le nombre de places assises.

En raison des retards engendrés par ces travaux, le Groupe SNCB m'indique qu'il a effectué des adaptations horaires afin d'améliorer la régularité sur la ligne 37. Cependant, la fusion des relations IR q et L n'était pas souhaitable car elle impliquait la suppression de certains trains, ce qui aurait occasionné le mécontentement de la clientèle impactée par les suppressions.

Le Groupe SNCB ajoute que, dès septembre 2013, il débutera les travaux de renouvellement du tunnel de la Chic-Chac. Ces travaux se justifient par la vétusté de l'ouvrage d'art et par la nécessité d'en augmenter son gabarit pour le passage des voitures à double étage M6 dès le début 2014.

Ces travaux débuteront par une phase de démolition, les adaptations au service des trains ont été étudiées pour n'impacter que très légèrement la relation "L" Spa - Verviers - Welkenraedt. Ce chantier se poursuivra en 2014 et 2015.

Je comprends parfaitement que ces chantiers, par ailleurs indispensables pour assurer l'avenir d'un service de qualité, peuvent générer des situations difficiles pour les clients du chemin de fer. J'insiste auprès du Groupe SNCB pour qu'il offre les meilleures alternatives possibles aux voyageurs, d'une part dans les plus brefs délais et, d'autre part, dans le cadre du plan de transport qui doit entrer en vigueur en décembre 2014.

Antwoord van de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden van 27 augustus 2013, op de vraag nr. 505 van de heer volksvertegenwoordiger André Frédéric van 26 juli 2013 (Fr.):

De NMBS-Groep informeert me dat ze al meerdere jaren een complete renovatie van de spoorweginfrastructuur heeft ondernomen, en met name van de vele bruggen en tunnels die de lijn tussen Luik en Welkenraedt (lijn 37) afbakenen. Het uiteindelijke doel van deze werken is de doorstroming van dubbeldekrijtuigen (type M6) mogelijk te maken om het comfort van klanten te verbeteren en het aantal zitplaatsen te verhogen.

Door de vertragingen die deze werken met zich meebrengen, geeft de NMBS-Groep me aan dat ze aanpassingen heeft doorgevoerd aan de dienstregeling om de stiptheid op de lijn 37 te verbeteren. De fusie van de IRq en L-verbindingen was echter niet wensbaar omdat ze de afschaffing van sommige treinen impliceerde, wat bij de getroffen klanten tot ongenoegen zou hebben geleid.

De NMBS-Groep voegt daaraan toe dat ze, vanaf september 2013 met de vernieuwingswerken van de Chic-Chactunnel begint. Deze werken zijn gerechtvaardigd door de verouderde kunstwerken en door de noodzaak om de omvang ervan te vergroten voor de doorstroming van M6-dubbeldekrijtuigen vanaf begin 2014.

Deze werken starten met een afbraakfase, de aanpassingen aan de treindienst werden bestudeerd om de "L"-verbinding Spa - Verviers - Welkenraedt slechts licht te beïnvloeden. Deze werf zal in 2014 en 2015 voortgezet worden.

Ik begrijp volledig dat deze werven, die overigens noodzakelijk zijn om de toekomst van een kwaliteitsvolle openbare dienst te garanderen, voor de spoorwegklanten tot moeilijke situaties kan leiden. Ik dring er bij de NMBS-Groep op aan dat ze de best mogelijke alternatieven aan haar klanten zou bieden, enerzijds op een zo kort mogelijke tijd en anderzijds in het kader van een vervoersplan dat in december 2014 in werking moet treden.

DO 2012201314078

Question n° 506 de monsieur le député André Frédéric du 26 juillet 2013 (Fr.) au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes:

Infrabel. - La prise en considération du Code du Développement Territorial mis au point par la Région wallonne (QO 19221).

Lors des précédents débats concernant le projet de plan pluriannuel d'investissements du Groupe SNCB menés au sein de notre commission, vous indiquiez le début des concertations menées avec les Régions. Or, vous n'êtes pas sans savoir que la Région wallonne a mis au point un plan de développement nommé code du développement territorial (CoDT).

Ce plan reprend l'ensemble des lignes ferroviaires du réseau wallon étant donné le rôle majeur joué par le rail dans le développement économique (et sociale) d'une Région.

1. a) La concertation avec les Régions est-elle toujours en cours?

b) Le cas échéant, pouvez-vous dresser brièvement le bilan de cette concertation avec les différentes Régions?

2. La catégorisation des lignes, telle que prévue initialement par Infrabel, prévoyait que les lignes dites "C" ne seraient plus entretenues et donc, à terme, supprimées.

a) Confirmez-vous l'abandon de cette mesure vis-à-vis des lignes C et ce au minimum jusqu'en 2014?

b) Serait-il par ailleurs possible de nous communiquer les critères choisis par Infrabel pour arriver à cette catégorisation des lignes?

c) Est-il envisagé - ou est-il envisageable - d'introduire le Code du Développement Territorial dans les critères choisis par le gestionnaire de l'Infrastructure pour la catégorisation des lignes?

DO 2012201314078

Vraag nr. 506 van de heer volksvertegenwoordiger André Frédéric van 26 juli 2013 (Fr.) aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden:

Infrabel. - In aanmerking nemen van de Code du Développement Territorial van het Waals Gewest. (MV 19221)

Tijdens eerdere debatten over het ontwerpmeerjareninvesteringsplan van de NMBS-Groep in onze commissie heeft u verklaard dat het overleg met de Gewesten op gang was gebracht. U weet ongetwijfeld dat het Waals Gewest een ontwikkelingsplan heeft opgesteld, de zogenaamde Code du Développement Territorial (CoDT)

Dat plan omvat alle spoorlijnen in Wallonië. De spoorwegen spelen immers een belangrijke rol in de economische (en sociale) ontwikkeling van een Gewest.

1. a) Is het overleg met de Gewesten nog steeds gaande?

b) Kunt u in voorkomend geval kort de balans opmaken van dat overleg met de diverse Gewesten?

2. Op grond van de oorspronkelijke classificatie van de lijnen door Infrabel zouden de lijnen van categorie C niet langer onderhouden worden en dus uiteindelijk verdwijnen.

a) Kunt u bevestigen dat minstens tot in 2014 wordt afgezien van die plannen voor de lijnen van categorie C?

b) Op welke criteria is die classificatie van de lijnen door Infrabel gestoeld?

c) Is de infrastructuurbeheerder van plan de Code du Développement Territorial als een criterium voor de classificatie van de lijnen te gebruiken of behoort die denkpiste tot de mogelijkheden?

Réponse du ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes du 27 août 2013, à la question n° 506 de monsieur le député André Frédéric du 26 juillet 2013 (Fr.):

Des concertations intenses avec les trois Régions ont eu lieu durant le premier semestre de cette année. Elles avaient pour but de les aider à déterminer leurs priorités ferroviaires et d'examiner avec elles dans quelles mesures elles souhaitaient les cofinancer. Pour cela, le contenu du PPI (plan pluriannuel d'investissement) a été largement présenté ainsi que d'autres sujets connexes tels que le plan de transport, l'offre RER (Réseau Express Régional), la jonction nord-midi, etc.

Les Régions sont maintenant bien informées du cadre dans lequel elles peuvent travailler. Les Régions flamande et de Bruxelles-Capitale se sont prononcées officiellement sur leurs priorités et les cofinancements.

Par contre, la Région wallonne m'a juste communiqué une prise d'acte. Le Gouvernement fédéral a dès lors adopté le PPI 2013-2025 le 19 juillet 2013 en tenant compte des priorités (ou de l'absence de celles-ci) des gouvernements régionaux.

La catégorisation des lignes a été réalisée par Infrabel sur base de critères qu'elle a elle-même définis. Comme je l'ai déjà indiqué à de nombreuses reprises, j'ai demandé à Infrabel de garantir le maintien de l'ensemble du réseau, en particulier des lignes classées "C" desservant les zones les moins densément peuplées du pays afin de garantir un service public de qualité accessible à tous. Infrabel s'est engagée à maintenir pour toute la durée du plan, et en particulier les premières années, ces lignes en état tout en indiquant certaines balises à respecter.

DO 2012201314079

Question n° 507 de monsieur le député Steven Vandeput du 26 juillet 2013 (N.) au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes:

Indemnités de départ des membres de la direction du Groupe SNCB (QO 19305).

Si, le 1^{er} janvier 2014, les hauts dirigeants de la SNCB ne sont pas recasés dans les nouvelles structures de la SNCB, ils quitteront l'entreprise avec une généreuse indemnité de départ. Voilà ce qui ressort des rapports annuels de la SNCB et de la SNCB-Holding.

Antwoord van de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden van 27 augustus 2013, op de vraag nr. 506 van de heer volksvertegenwoordiger André Frédéric van 26 juli 2013 (Fr.):

Er vond tijdens het eerste semester van dit jaar intens overleg plaats met de drie Gewesten. Dat had tot doel hen te helpen bij de bepaling van de spoorwegprioriteiten en met hen te onderzoeken in welke mate ze deze wensten te cofinancieren. Daartoe werd de inhoud van het MIP (meerjareninvesteringsplan) uitvoerig voorgesteld, evenals andere verbonden onderwerpen zoals het vervoersplan, het GEN-aanbod (Gewestelijk Expres Net), de Noord-Zuid-verbinding, en zo meer.

De Gewesten zijn niet goed geïnformeerd over het kader waarbinnen ze kunnen werken. Het Vlaams en Brussels Hoofdstedelijk Gewest hebben zich officieel over hun prioriteiten en de cofinancieringen uitgesproken.

Het Waals Gewest daarentegen heeft me slechts laten weten dat ze nota had genomen van deze vraag. De Federale Regering heeft dan het MIP 2013-2015 op 19 juli 2013 aangenomen door rekening te houden met de prioriteiten (of het ontbreken ervan) van de gewestelijke overheden.

De categorisering van de lijnen werd door Infrabel gerealiseerd op basis van criteria die ze zelf heeft bepaald. Zoals ik al vaak heb aangegeven, heb ik Infrabel gevraagd het behoud van het volledige netwerk te garanderen, in het bijzonder van de als "C" geklasseerde lijnen, die de minder bevolkte gebieden van het land bedienen, om zo een kwaliteitsvolle openbare dienstverlening voor iedereen te waarborgen. Infrabel heeft zich ertoe verbonden om deze lijnen voor de hele duur van het plan, en in het bijzonder tijdens de eerste jaren, te behouden en vermeldde hiertoe de na te leven voorwaarden.

DO 2012201314079

Vraag nr. 507 van de heer volksvertegenwoordiger Steven Vandeput van 26 juli 2013 (N.) aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden:

De vertrekvergoedingen van de directieleden van de NMBS-Groep (MV 19305).

Als de toplui van het spoor op 1 januari 2014 geen nieuwe positie krijgen in de vernieuwde NMBS, nemen ze een fikse ontslagvergoeding mee. Dat blijkt uit de jaarverslagen van de NMBS en de NMBS Holding.

Jannie Haek par exemple, administrateur délégué de la SNCB-Holding peut compter sur une indemnité de départ équivalent à 18 mois de salaire, soit quelque 800.000 euros.

Le sort réservé à trois des quatre directeurs généraux de la Holding n'est pas moins enviable. Jusqu'au terme de leur mandat dans cinq ans ils conserveront leur grade de directeur et leur salaire continuera à leur être versé. La moyenne des salaires bruts mensuels est de l'ordre 34.000 euros, primes de gestion et voiture de société comprises, auxquels il faut encore ajouter une assurance de groupe. Les personnes bénéficiant de ce régime sont les anciens syndicalistes Michel Bovy, Sven Audenaert et Vincent Bourlard. Des régimes séparés ont été arrêtés pour Michel Allé et le directeur général contractuel de la SNCB.

C'est le Comité de nominations et de rémunération qui a défini ces règles en 2005 et elles ont été validées par le Conseil d'Administration. Le comité de nominations et de rémunération présidé par Jean-Claude Fontinoy, réunit en outre Luc Joris, Marianne Vergeyle et Jannie Haek en personne et à en croire une information publiée le 13 juin 2013 par les quotidiens du groupe Concentra, c'est ce dernier qui donne le la.

La SNCB aussi prévoit de plantureuses indemnités de départ. Son patron, Marc Descheemaeker peut espérer une indemnité de licenciement équivalent à deux années de rémunérations. Les deux directeurs généraux statutaires bénéficient du même régime que leurs trois collègues de la SNCB-Holding. Lors de son départ, le directeur général contractuel empochera une indemnité correspondant à dix-huit mois de salaire et d'indemnités.

Dans l'édition du 14 juin 2013 du quotidien *De Morgen*, votre porte-parole laissait entendre que ces contrats pouvaient encore être revus. Il déclarait à ce propos: "Il s'agit d'un problème juridique et nous risquons dans ce cas de devoir payer une amende dont le montant pourrait être supérieur à celui de l'indemnité de licenciement."

Le professeur Herman Matthijs ne voit pas où réside le problème et déclare dans la *Gazet van Antwerpen* du 13 juin 2013 qu'"en principe, s'il le souhaite, le gouvernement peut parfaitement revoir ces indemnités de licenciement".

1. Je n'ai trouvé aucune mention des règlements de départ dans le rapport annuel d'Infrabel. Comment se présente la situation dans cette entreprise?

2. Avez-vous entre-temps demandé une analyse sur la possibilité, d'un point de vue juridique, de revoir les indemnités de départ?

Zo heeft gedelegeerd bestuurder van de NMBS Holding Jannie Haek recht op een ontslagvergoeding van 18 maanden of zo'n 800.000 euro.

Ook voor drie van de vier directeurs-generaal van de Holding is een mooie regeling uitgewerkt. Ze behouden hun graad van directeur en worden aan hetzelfde loon doorbetaald tot aan het einde van hun mandaat, dat nog vijf jaar loopt. We spreken dan over een gemiddeld bruto maandloon van zo'n 34.000 euro, beheerpremies en bedrijfswagen inbegrepen, plus groepsverzekering. Het gaat om ex-vakbondsman Michel Bovy, Sven Audenaert en Vincent Bourlard. Voor Michel Allé en de contractuele directeur-generaal van de NMBS zijn aparte regelingen uitgewerkt.

De regeling is in 2005 uitgewerkt door het Benoemings- en Bezoldigingcomité en goedgekeurd door de Raad van Bestuur. Het Benoemings- en Bezoldigingscomité bestaat uit voorzitter Jean-Claude Fontinoy, Luc Joris, Marianne Vergeyle en Jannie Haek zelf. Volgens een bron van de Concentranten van 13 juni 2013 heeft de facto de heer Haek het er voor het zeggen.

Ook bij de NMBS zijn er royale vertrekvergoedingen voorzien. NMBS-baas Marc Descheemaeker kan rekenen op een ontslagvergoeding van twee jaarweddes. De twee statutaire directeurs-generaal genieten van een gelijkaardige regeling als hun drie collega's bij de Holding. De contractuele directeur-generaal ontvangt bij vertrek een vergoeding overeenstemmend met 18 maanden wedde en vergoedingen.

Uw woordvoerder liet in *De Morgen* van 14 juni 2013 de mogelijkheid open om deze contracten nog aan te passen. Hij zei daarover het volgende: "Dat is een juridisch vraagstuk. In dat geval lopen we het risico dat we een boete voor contractbreuk moeten betalen die nog groter is dan de ontslagvergoeding."

Volgens professor Herman Matthijs vormt dit geen probleem. "In principe kan de regering, indien zij dat wenst, die ontslagvergoedingen nog veranderen", zegt Matthijs in de *Gazet van Antwerpen* van 13 juni 2013.

1. In het jaarverslag van Infrabel vond ik niets terug over de vertrekregelingen. Hoe is de situatie daar?

2. Heeft u ondertussen laten onderzoeken of een aanpassing van de vertrekvergoedingen juridisch mogelijk is?

Réponse du ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes du 27 août 2013, à la question n° 507 de monsieur le député Steven Vandeput du 26 juillet 2013 (N.):

Les parties 8a et 8b du rapport de rémunération qui sont incluses dans le rapport annuel 2012 d'Infrabel contiennent des informations concernant l'indemnité de départ et la base pour le calcul de ces indemnités pour les membres du comité de direction, tant pour les directeurs généraux que l'administrateur délégué.

Les règles en vigueur sont celles convenues entre le Conseil d'Administration et les mandataires, suite à leur nomination. En ce qui concerne l'administrateur délégué d'Infrabel, elles datent du 21 janvier 2005.

Ces règles sont résumées comme suit dans le rapport annuel:

I. En cas de licenciement pendant le mandat ou le non-renouvellement de celui-ci:

- un directeur général est remplacé au niveau de directeur;
- l'administrateur délégué est lui-même remplacé au niveau de directeur général.

Ce remplacement est effectué sous les conditions financières du niveau auquel le mandataire est remplacé.

II. En cas de résiliation du mandat avant l'échéance normale à la suite d'un licenciement par le Conseil d'Administration, à moins que le Conseil d'Administration considère cet avantage comme non fondé, l'intéressé conserve sa situation financière à l'égard de ses fonctions jusqu'à la fin de son terme normal et est ensuite remplacé de la manière que j'ai décrite.

En ce qui concerne la modification de l'indemnité de départ, nonobstant toute convention entre les parties, il n'est pas prévu que les mesures pour la limitation des rémunérations, qui sont incluses dans le projet de loi actuellement discuté au sein du gouvernement, soient appliquées aux contrats en cours. Aucun préjudice ne sera ainsi fait aux droits acquis par la conclusion d'un contrat et aucune action ne pourra être prise sur base de la sécurité juridique.

Antwoord van de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden van 27 augustus 2013, op de vraag nr. 507 van de heer volksvertegenwoordiger Steven Vandeput van 26 juli 2013 (N.):

Delen 8a en 8b van het remuneratieverslag dat opgenomen is in het jaarverslag 2012 van Infrabel bevatten informatie met betrekking tot de vertrekvergoedingen en tot de grondslag voor de berekening van deze vergoedingen voor de leden van het directiecomité, of het nu algemene directeurs of de gedelegeerd bestuurder betreft.

De regels van toepassing zijn de regels die overeengekomen zijn tussen de Raad van Bestuur en de mandatarissen in navolging van hun benoemingen. Voor wat de gedelegeerd bestuurder van Infrabel betreft, dateren ze van 21 januari 2005.

Deze regels zijn als volgt in het jaarverslag samengevat:

I. In geval van ontslag tijdens het mandaat of de niet-verlenging ervan:

- wordt een algemeen directeur op het niveau van directeur teruggeplaatst;
- wordt de gedelegeerd bestuurder zelf op het niveau van algemeen directeur teruggeplaatst.

Deze vervanging gebeurt tegen de financiële voorwaarden van het niveau waarop de mandataris wordt vervangen.

II. In geval van beëindiging van het mandaat vóór de normale einddatum als resultaat van afzetting door de Raad van Bestuur, en tenzij de Raad van Bestuur dit voordeel als ongegrond acht, behoudt de geïnteresseerde zijn financiële situatie met betrekking tot zijn functie tot het normale einde van zijn termijn, en wordt dan vervangen op de wijze die ik al beschreven heb.

Met betrekking tot de wijziging van de vertrekvergoeding, onverminderd enige overeenkomst tussen de betrokken partijen, wordt niet voorzien dat de maatregelen voor de beperking van de bezoldigingen, die opgenomen zijn in het voorontwerp van wet dat ik momenteel binnen de regering bespreek, op de lopende contracten toegepast zouden worden. Op deze manier zal geen afbreuk gedaan worden aan rechten die verworven zijn door het afsluiten van een contract, en zal geen enkele actie op basis van de schending van de rechtszekerheid kunnen ondernomen worden.

DO 2012201314080

Question n° 508 de madame la députée Rosaline Mouton du 26 juillet 2013 (N.) au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes:

SNCB. - Travaux sur la ligne ferroviaire 73. (QO 18261)

Du 23 septembre au 15 novembre 2013 inclus, la circulation ferroviaire entre La Panne et Gand (ligne 73) sera fortement perturbée en raison de travaux entre La Panne et Dixmude.

Un service de navettes de bus devrait être organisé entre La Panne et Dixmude. La première navette de bus quitterait La Panne au moment du départ du premier train. Les personnes qui veulent prendre la navette n'arriveront donc jamais à temps pour le premier train, ce qui aura des conséquences évidentes sur leur journée de travail.

1. a) Confirmez-vous cet horaire?

b) Des adaptations sont-elles encore possibles?

2. Apparemment, pendant le week-end, il serait possible de prendre le train jusqu'à la gare de La Panne.

Les travaux ne sont-ils généralement pas entrepris le week-end pour en limiter les répercussions sur le trafic entre le domicile et le lieu de travail?

3. En raison des travaux, de nombreuses personnes se rendront probablement à Dixmude en voiture, alors que l'offre de places de stationnement y est actuellement limitée.

Des dispositions ont-elles été prises à ce sujet?

4. Les personnes qui ne peuvent pas utiliser leur abonnement à la suite des travaux bénéficieront-elles d'une compensation?

5. Cette situation ne posera-t-elle pas de problèmes pour le personnel de la SNCB qui doit emprunter la ligne ferroviaire en question pour rejoindre la gare de départ ou la gare terminus?

Réponse du ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes du 27 août 2013, à la question n° 508 de madame la députée Rosaline Mouton du 26 juillet 2013 (N.):

Infrabel m'informe qu'il y aura, à l'automne 2013, une interruption totale de la ligne entre La Panne et Dixmude et ce, afin de permettre à Infrabel de renouveler la voie et neuf passages à niveau entre Dixmude et Furnes et pour réaliser des travaux dans la gare de La Panne.

DO 2012201314080

Vraag nr. 508 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Rosaline Mouton van 26 juli 2013 (N.) aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden:

NMBS. - Werken op spoorlijn 73. (MV 18261)

Vanaf 23 september tot en met 15 november 2013 zal het spoorverkeer tussen De Panne en Gent (spoorlijn 73) ernstige hinder ondervinden door spoorwerken tussen De Panne en Diksmuide.

Blijkbaar zou het de bedoeling zijn pendelbussen in te leggen tussen De Panne en Diksmuide. De eerste pendelbus zou in De Panne vertrekken op het ogenblik dat de eerste trein reeds vertrekt. De personen welke gebruik willen maken van de pendeldienst zullen derhalve nooit de eerste trein kunnen halen, hetgeen evident gevolgen zal hebben op de uren van hun werkdag.

1. a) Kunt u bevestigen dat een dergelijke regeling werd uitgewerkt?

b) Zijn hier nog aanpassingen mogelijk?

2. Blijkbaar zou men in het weekend wel kunnen sporen tot in het station De Panne.

Worden werken niet meestal in weekends uitgevoerd zodat de gevolgen voor het woon-werkverkeer minimaal zijn?

3. Vermoedelijk zullen de werken tot gevolg hebben dat vele personen zich met de auto verplaatsen naar Diksmuide, alwaar het huidige aanbod aan parkeerplaatsen beperkt is.

Wordt hieromtrent in een regeling voorzien?

4. Krijgen de personen die ten gevolge van de werken geen gebruik kunnen maken van hun abonnement een compensatie?

5. Brengt dit geen problemen met zich voor het personeel van de NMBS dat van de kwestieuze spoorlijn gebruik moet maken om naar het begin- of eindstation te sporen?

Antwoord van de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden van 27 augustus 2013, op de vraag nr. 508 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Rosaline Mouton van 26 juli 2013 (N.):

Infrabel deelt me mij dat er in het najaar van 2013 een totale lijnonderbreking tussen De Panne en Diksmuide zal zijn om Infrabel toe te laten om het spoor en negen overwegen te vernieuwen tussen Diksmuide en Veurne en om werken uit te voeren in het station van De Panne.

La section en question entre Dixmude et La Panne est une ligne unique. Le trafic ferroviaire doit par conséquent être complètement interrompu pendant le travail. La mise en oeuvre des travaux est prévue entre le 23 septembre et le 31 octobre. Ils auront lieu en permanence en semaine, du lundi à partir de 8.20 heures au vendredi à 11.30 heures.

Nous avons délibérément choisi cette période pour réduire au minimum les inconvénients pour les clients pendant la période touristique, étant donné que de nombreux voyageurs prennent alors le train vers Plopsaland et la côte.

Compte tenu de la rentabilité et du rendement du travail, il a été opté pour des interruptions de voies relativement longues. De cette façon, la durée totale des travaux peut être considérablement réduite.

L'objectif est de prévoir des bus de remplacement entre La Panne et Dixmude. Le service ferroviaire prévu sera d'application pendant le week-end.

Les réunions entre Infrabel et la SNCB sont actuellement encore en cours pour élaborer un règlement définitif. Les voyageurs concernés seront informés en temps utile.

Les abonnements non utilisés seront remboursés gratuitement. Les utilisateurs de bus ont droit à une indemnité comme prévu à l'article 33 du Contrat de Gestion. Les heures de référence seront celles annoncées au cours des travaux.

À l'heure actuelle, plus de 90 % de la capacité du parking de Dixmude est utilisée. Selon le groupe SNCB, la réalisation d'une extension temporaire du parking à la gare Dixmude n'est pas réalisable. Dans le cadre de futurs plans de renouvellement de la zone autour de la gare, une zone a déjà été désignée pour l'expansion de la capacité du parking. Dans sa configuration actuelle, le site n'est pas accessible aux voitures sans avoir à construire une nouvelle route d'accès et sans déplacement de pylônes électriques (caténaire ferroviaire). En outre, les fondations ne sont actuellement pas adaptées aux voitures. La construction d'un parking temporaire dans le cadre des travaux d'Infrabel engendrerait des coûts importants pour lesquels aucun budget n'a actuellement été réservé.

Het betrokken baanvak tussen Diksmuide en De Panne is een enkelspoorlijn. Daardoor dient het treinverkeer volledig onderbroken te worden tijdens de werken. De uitvoering van deze werken is gepland tussen 23 september en 31 oktober. Ze zullen doorlopend plaatsvinden op weekdagen, vanaf maandag om 08.20 uur tot vrijdag 11.30 uur.

Er is bewust voor deze periode gekozen om de hinder voor de klanten tijdens de toeristische periode te beperken omdat er dan heel wat reizigers de trein nemen naar Plopsaland en de kust.

Met het oog op de rendabiliteit en het rendement van de werken, werd gekozen voor relatief langere spooronderbrekingen. Op die manier kan de totale duur van de werken immers drastisch worden beperkt.

De bedoeling is vervangingsbussen te voorzien tussen De Panne en Diksmuide. Tijdens het weekend zal de voorziene treindienst van toepassing zijn.

Momenteel zijn de vergaderingen tussen Infrabel en de NMBS nog bezig om een definitieve regeling uit te werken. De betrokken reizigers zullen ten gepaste tijde geïnformeerd worden.

Niet-gebruikte abonnements zullen kosteloos worden terugbetaald. Wie de bus neemt, heeft recht op een compensatie zoals bepaald in artikel 33 van het Beheerscontract. Als referentie-uren gelden de uren die bekendgemaakt worden tijdens de werken.

Momenteel wordt meer dan 90 % van de capaciteit van de parking van Diksmuide gebruikt. Volgens de NMBS-Groep is de realisatie van een tijdelijke uitbreiding van de parking aan het station Diksmuide niet haalbaar. In kader van toekomstige plannen om de omgeving van het station te vernieuwen werd al een terrein aangeduid voor uitbreiding van de parkeercapaciteit. In de huidige opstelling van het terrein is het terrein niet betreedbaar met een wagen zonder eerst een nieuwe toegangsweg aan te leggen en masten van hoogspanningskabels (bovenleiding spoorweg) te verplaatsen. Bovendien is de ondergrond momenteel niet geschikt om met een wagen te rijden. De tijdelijke aanleg van een parking in kader van de werken Infrabel zou grote kosten genereren waarvoor momenteel geen budget gereserveerd is.

DO 2012201314081

Question n° 509 de monsieur le député Tanguy Veys du 26 juillet 2013 (N.) au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes:

Mesures en ce qui concerne les salaires les plus élevés et les indemnités de départ au sein des entreprises publiques. (QO 18640).

L'accord de gouvernement du 1er décembre 2011 stipule notamment ce qui suit: "Dans les entreprises publiques (entreprises publiques autonomes et les sociétés anonymes de droit public), l'écart entre les salaires les plus élevés et les plus bas doit être raisonnable. Le gouvernement prendra les initiatives nécessaires à cet effet en évitant que la position concurrentielle des entreprises ne s'en trouve affectée. Lors de l'attribution des mandats des administrateurs délégués et des membres des comités de direction des entreprises publiques (entreprises publiques autonomes et les sociétés anonymes de droit public), les rémunérations et autres avantages seront limités. De même la partie variable sera plafonnée à maximum 30 % de la partie fixe au regard des exigences de la fonction, des objectifs en matière de prestation de service public et de la satisfaction des clients."

Par ailleurs, on peut lire ce qui suit dans la Note de politique générale 2012 pour les Entreprises publiques: "Dans les entreprises publiques (entreprises publiques autonomes et les sociétés anonymes de droit public), l'écart entre les salaires les plus élevés et les plus bas doit être raisonnable. Le gouvernement prendra les initiatives nécessaires à cet effet en évitant que la position concurrentielle des entreprises ne s'en trouve affectée."

Il ressort de la lecture du récent rapport annuel 2012 de la SNCB-Holding que si le CEO Jannie Haek ne devait plus occuper de fonction dans la nouvelle structure qui doit être mise en place au 1er janvier 2014, il bénéficierait d'une indemnité de 800.000 euros.

Le sort réservé à trois des quatre directeurs généraux n'est pas moins enviable: alors qu'ils devront le cas échéant quitter leur fonction en 2014, ils continueront à percevoir leur traitement jusqu'au terme de leur mandat de cinq ans. Nous parlons ici d'un traitement mensuel brut moyen de 34.000 euros, primes de gestion et voiture de société comprises, auxquels il convient encore d'ajouter une assurance de groupe.

DO 2012201314081

Vraag nr. 509 van de heer volksvertegenwoordiger Tanguy Veys van 26 juli 2013 (N.) aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden:

Aanpak van de toplonen en ontslagvergoedingen binnen overheidsbedrijven (MV 18640).

In het Regeerakkoord van 1 december 2011 staat het volgende: "Het verschil tussen de hoogste en de laagste lonen in de overheidsbedrijven (autonome overheidsbedrijven en de publiekrechtelijke naamloze vennootschappen) moet redelijk zijn. De regering zal daartoe de nodige initiatieven nemen en daarbij vermijden dat dit de concurrentiepositie van de bedrijven aantast. Bij het toekennen van de mandaten van de gedelegeerd bestuurders en de leden van de directiecomités van de overheidsbedrijven (autonome overheidsbedrijven en de publiekrechtelijke naamloze vennootschappen), zullen de vergoedingen en andere voordelen beperkt worden. Het variabele deel zal ook beperkt worden tot maximum 30 % van het vaste deel naargelang de functievereisten, de doelstellingen inzake dienstverlening en de klantentevredenheid."

In de Algemene Beleidsnota 2012 voor Overheidsbedrijven staat het volgende: "In de overheidsbedrijven (autonome overheidsbedrijven en naamloze vennootschappen van publiek recht) moet de loonkloof tussen de laagste en de hoogste lonen redelijk zijn. De regering zal daartoe de nodige initiatieven nemen, zonder dat dit de concurrentiepositie van de bedrijven aantast."

Recentelijk bleek uit het jaarverslag van 2012 van de NMBS-Holding dat als CEO Jannie Haek geen nieuwe plaats krijgt in de nieuwe structuur die vanaf 1 januari 2014 in voege treedt, dat hij een vergoeding van 800.000 euro zou krijgen.

Ook voor drie van de vier directeurs-generaal zou een mooie regeling uitgewerkt zijn; hoewel ze in 2014 mogelijk weg moeten, worden ze doorbetaald tot aan het einde van hun mandaat, dat nog vijf jaar loopt. We spreken dan over een gemiddeld bruto maandloon van 34.000 euro, beheerspremies en bedrijfswagen inbegrepen, plus groepsverzekering.

Jannie Haek a pour sa part touché en 2012, 512.103,74 euros bruts, à savoir le traitement le plus élevé des trois CEO du groupe SNCB. Ce montant inclut une prime de gestion pour 2011 de 100.000 euros, accordée sur la base de treize critères qu'il a lui-même définis par l'entremise du Comité de nominations et de rémunération.

Jannie Haek s'évaluerait d'ailleurs lui-même et fixerait lui-même sa prime et son éventuelle indemnité de départ. Le conseil d'administration approuverait toutes ces décisions sans disposer de toutes les informations nécessaires. Le conseil ne recevrait ainsi jamais de document motivé et doit décider sur la base d'un exposé oral présenté par le Comité de nominations et de rémunération de la Holding.

Le premier ministre, monsieur Di Rupo, affirmait ce qui suit en séance plénière du 13 juin 2013: "Les montants dont question ici demeurent exagérés. Aussi, le ministre des Entreprises publiques déposera-t-il prochainement un projet de loi visant à limiter les salaires et les indemnités de départ des CEO des entreprises publiques."

1. Quand des mesures seront-elles prises pour limiter les salaires les plus élevés et les indemnités de départ au sein des entreprises publiques?

2. Quel calendrier est prévu en la matière et dans quelle mesure les nouvelles dispositions s'appliqueront-elles aux salaires et indemnités de départ existants?

3. Pouvez-vous confirmer:

a) que le CEO de la SNCB-Holding s'auto-évalue et détermine lui-même le montant de sa prime et de son éventuelle indemnité de départ;

b) que le conseil d'administration de la SNCB approuve toutes ces décisions sans disposer de toutes les informations nécessaires et sans pouvoir consulter un document motivé et qu'il doit décider sur la base d'un exposé oral présenté par le Comité de nominations et de rémunération de la Holding?

4. Dans la négative, pourquoi et dans l'affirmative, quelles mesures sont prises à cet égard?

Réponse du ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes du 27 août 2013, à la question n° 509 de monsieur le député Tanguy Veys du 26 juillet 2013 (N.):

Ce projet est aujourd'hui bien avancé. Un texte est actuellement soumis à concertation et à négociation au sein du gouvernement. Des réunions bilatérales ont encore été organisées fin juillet.

Jannie Haek zélf verdiende in 2012 bruto 512.103,74 euro, meteen het hoogste bedrag van de drie CEO's binnen de NMBS-Groep. Daarin zit een beheerspremie voor 2011 van 100.000 euro - toegekend op basis van dertien criteria die hij zelf via het Benoemings- en Bezoldigingscomité heeft opgesteld.

Jannie Haek zou trouwens zichzelf evalueren en zou zelf zijn premie en zijn eventuele vertrekvergoeding bepalen. De raad van bestuur zou dat allemaal goedkeuren zonder over de nodige informatie te beschikken. Zo zou de raad nooit een motiverend document krijgen, maar moet die beslissen op basis van een mondelinge uiteenzetting door het Benoemings- en Bezoldigingscomité van de Holding.

In de plenaire vergadering van 13 juni 2013 stelde premier Di Rupo het volgende: "De bedragen waarover wij het hier hebben, blijven overdreven. In die context zal de minister van Overheidsbedrijven binnenkort een wetsontwerp voorstellen om de salarissen en de vertrekvergoedingen van de CEO's van de overheidsbedrijven te beperken."

1. Wanneer worden de toplonen en ontslagvergoedingen binnen overheidsbedrijven aangepakt?

2. Welke planning is voorzien en in welke mate zal dit gelden voor de bestaande toplonen en ontslagvergoedingen?

3. In welke mate klopt het dat:

a) de CEO van de NMBS-Holding zichzelf evalueert en zelf zijn premie en zijn eventuele vertrekvergoeding bepaalt;

b) de raad van bestuur van de NMBS-Holding dat allemaal goedkeurt zonder over de nodige informatie te beschikken en zonder enig motiverend document te zien krijgen, maar moet beslissen op basis van een mondelinge uiteenzetting door het Benoemings- en Bezoldigingscomité van de Holding?

4. Zo neen, waarom niet en zo ja, welke maatregelen werden genomen?

Antwoord van de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden van 27 augustus 2013, op de vraag nr. 509 van de heer volksvertegenwoordiger Tanguy Veys van 26 juli 2013 (N.):

Dit project is nu goed gevorderd. Een tekst ligt momenteel voor overleg en onderhandeling voor binnen de regering. Eind juli vonden er nog bilaterale bijeenkomsten plaats.

Il n'existe pas à ce jour de circonstances particulières qui pourraient être invoquées pour justifier la rétroactivité de cette loi. Alors, pour éviter tout risque de recours fondés sur l'atteinte à la sécurité juridique, les mesures limitant les rémunérations seront appliquées aux nouveaux contrats. De cette manière, il ne sera pas porté atteinte à des droits acquis par la conclusion d'un contrat.

En ce qui concerne l'administrateur délégué de la SNCB-Holding, sur la base des informations qui m'ont été communiquées par l'entreprise, il n'est pas exact d'affirmer que celui-ci fixe lui-même le montant de son indemnité de départ.

La méthode de calcul de cette indemnité est fixée dans la convention particulière du 1^{er} février 2005 négociée entre le Conseil d'Administration de la SNCB-Holding et l'administrateur délégué suite à sa nomination. S'il est mis fin à son mandat, l'administrateur délégué a droit, selon cette convention conclue en 2005, à une indemnité correspondant à 18 mois de l'intégralité de sa rémunération.

Sur la base des informations qui m'on été communiquées, il n'est pas non plus exact d'affirmer que l'administrateur délégué s'auto-évalue et que le conseil d'Administration de la SNCB-Holding approuve tout sans disposer des informations et documents nécessaires.

L'évaluation de l'administrateur délégué consiste en un exercice mathématique réalisé chaque année, à la demande du président du Conseil d'Administration, par le Service d'Audit Interne de l'entreprise en vue de la détermination de la partie variable de sa rémunération.

Cette évaluation se base sur treize critères objectifs et mesurables pour lesquels une valeur cible est fixée.

Les conclusions de cette instance sont discutées en l'absence de l'administrateur délégué au sein du Comité de Nominations et de Rémunérations et du Conseil d'administration.

Il m'a été certifié que cette évaluation est largement documentée et qu'un rapport complet demeure à la disposition des membres du Conseil d'Administration.

Er bestaan vandaag geen bijzondere omstandigheden die aangevoerd zouden kunnen worden om de terugwerkende kracht van de wet te rechtvaardigen. Dus, om elke actie op basis van de schending van de rechtszekerheid te voorkomen, zullen de maatregelen die de bezoldigingen beperken op de nieuwe contracten toegepast worden. Op deze manier zal geen afbreuk gedaan worden aan de rechten die verworven werden door het sluiten van een overeenkomst.

Wat betreft de gedelegeerd bestuurder van de NMBS-Holding, is het op basis van de informatie die mij door de maatschappij werd verstrekt niet juist te zeggen dat hij zelf de hoogte van zijn vertrekvergoedingen bepaalt.

De berekeningswijze van deze vergoeding wordt vastgesteld in de bijzondere overeenkomst van 1 februari 2005 onderhandeld tussen de Raad van Bestuur van de NMBS-Holding en de gedelegeerd bestuurder in navolging van zijn benoeming. Indien zijn mandaat beëindigd wordt, heeft de gedelegeerd bestuurder op grond van deze overeenkomst van 2005 recht op een vergoeding gelijk aan 18 maanden van de volledige bezoldiging.

Op basis van de informatie die ik heb ontvangen, is het ook niet juist te zeggen dat de gedelegeerd bestuurder zichzelf beoordeelt en de Raad van Bestuur van de NMBS-Holding alles goedkeurt zonder over de nodige informatie en documenten te beschikken.

De evaluatie van de gedelegeerd bestuurder is een wetenschappelijke oefening die jaarlijks wordt verricht, op verzoek van de Voorzitter van de Raad van Bestuur, door de Dienst Interne Audit van het bedrijf, om het variabele deel van zijn bezoldiging te bepalen.

Deze evaluatie is gebaseerd op dertien objectieve en meetbare criteria waarvoor een streefwaarde wordt bepaald.

De bevindingen van deze procedure worden besproken in afwezigheid van de gedelegeerd bestuurder in het Benoemings- en Bezoldigingscomité en in de Raad van Bestuur.

Er werd mij verzekerd dat deze evaluatie goed wordt gedocumenteerd en dat een volledig verslag beschikbaar blijft voor de leden van de Raad van Bestuur.

DO 2012201314082

Question n° 510 de madame la députée Miranda Van Eetvelde du 26 juillet 2013 (N.) au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes:

Le cinquième contrat de gestion conclu entre bpost et l'État belge. (QO 18260)

Le Conseil des ministres du 24 mai 2013 a adopté le 24 mai 2013 le tant attendu cinquième contrat de gestion entre bpost et l'État belge. Le contrat de gestion, couvrant la période 2013-2015, n'a pu être validé qu'après une concertation approfondie et la conclusion d'un accord avec la Commission européenne sur l'aide de l'État accordée. L'État belge a en outre promis pour 2016 le lancement d'une procédure d'adjudication concurrentielle, transparente et non-discriminatoire pour la distribution des journaux et des périodiques.

1. a) Quand le contrat de gestion sera-t-il soumis pour approbation au conseil d'administration de bpost?

b) Quand entrera-t-il alors définitivement en vigueur?

2. Les membres de la commission pourraient-ils prendre connaissance du contrat de gestion?

3. a) Quelles sont les règles contenues dans le contrat de gestion, notamment en ce qui concerne l'estimation du montant accordé chaque année à titre d'aide de l'État?

b) Sur quels points le cinquième contrat de gestion se différencie-t-il du quatrième?

4. a) Le lancement d'une adjudication publique pour la distribution des journaux et des périodiques est-il prévu dans le contrat de gestion?

b) Quelles en sont les modalités plus précises, notamment sur le plan du calendrier et des critères?

c) Comment garantira-t-on une adjudication concurrentielle, transparente et non-discriminatoire?

Réponse du ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes du 27 août 2013, à la question n° 510 de madame la députée Miranda Van Eetvelde du 26 juillet 2013 (N.):

1. Le 5e Contrat de Gestion a été approuvé le 17 mai par le Conseil d'Administration de bpost et le 24 mai 2013 par le gouvernement. Il a été publié comme annexe à l'arrêté royal du 29 mai 2013 dans le *Moniteur belge*.

2. Il a été publié au *Moniteur belge* le 7 juin 2013.

DO 2012201314082

Vraag nr. 510 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Miranda Van Eetvelde van 26 juli 2013 (N.) aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden:

De vijfde beheersovereenkomst tussen bpost en de Belgische Staat. (MV 18260)

De Ministerraad van 24 mei 2013 keurde de langverwachte vijfde beheersovereenkomst tussen bpost en de Belgische Staat goed. Het beheerscontract, dat geldt voor de periode 2013-2015, kwam pas tot stand na grondig overleg met en een akkoord van de Europese Commissie betreffende de toegestane staatssteun. Bovendien werd door de Belgische Staat beloofd dat tegen 2016 een concurrerende, transparante en non-discriminatoire aanbesteding zal worden uitgeschreven met betrekking tot de verdeling van kranten en tijdschriften.

1. a) Wanneer zal de beheersovereenkomst ter validatie worden voorgelegd aan de raad van bestuur van bpost?

b) Wanneer zal deze dan definitief van kracht zijn?

2. Kan de leden van de commissie inzage worden verschaft in de beheersovereenkomst?

3. a) Wat zijn de nadere regels van de beheersovereenkomst, onder meer met betrekking tot het begrote bedrag dat jaarlijks wordt toegekend als staatssteun?

b) Op welke punten verschilt de vijfde beheersovereenkomst van de vierde beheersovereenkomst?

4. a) Maakt het uitschrijven van een openbare aanbesteding inzake de verdeling van kranten en tijdschriften deel uit van de beheersovereenkomst?

b) Wat zijn de nadere regels hiervan, onder meer met betrekking tot de timing en de criteria?

c) Op welke wijze zal gegarandeerd worden dat de aanbesteding op een concurrerende, transparante en non-discriminatoire wijze zal gebeuren?

Antwoord van de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden van 27 augustus 2013, op de vraag nr. 510 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Miranda Van Eetvelde van 26 juli 2013 (N.):

1. Het Vijfde beheerscontract werd op 17 mei 2013 door de Raad van Bestuur van bpost goedgekeurd, en op 24 mei 2013 door de regering goedgekeurd. Het was als bijlage aan het koninklijk besluit van 29 mei 2013 in het *Staatsblad* gepubliceerd.

2. Het werd op 7 juni 2013 in het *Staatsblad* gepubliceerd.

3. En échange de la mise en oeuvre de ces missions de service public, bpost reçoit une compensation annuelle d'environ 300 millions d'euros.

Par rapport au 4e Contrat de Gestion, le 5e Contrat de Gestion définit notamment la mission de proximité territoriale, qui est plus précisément remplie par le réseau des bureaux de poste.

Bpost a désormais de nouvelles obligations en matière de couverture du territoire: le réseau doit être structuré de façon à ce que 95 % de la population se trouve à moins de 5 km (par la route) d'un service postal (bureau de poste ou point poste) et 98 % à moins de 10 km.

Le nombre de points de service postaux sera maintenu à 1300 pendant toute la durée du contrat.

Enfin, le Contrat de Gestion détermine le mécanisme de compensation et il introduit des objectifs de qualité pour les principales missions de service public - le temps d'attente devra par exemple être inférieur à cinq minutes pour au moins 80 % des visites. Si un objectif n'est pas atteint, bpost devra payer une amende.

4. L'État belge a en effet promis de lancer une procédure de sélection publique pour la distribution de journaux et de magazines en Belgique. L'opérateur qui sera sélectionné à la suite de cette procédure, obtient une concession pour exécuter ces services à partir du 1er janvier 2016. Il est impossible à ce stade de se prononcer sur les modalités d'application de cette procédure d'appel d'offres.

DO 2012201314083

Question n° 511 de monsieur le député Jef Van den Bergh du 26 juillet 2013 (N.) au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes:

Le "Thalys fantôme" (QO 18813).

Chaque jour, vers 6 heures du matin, un Thalys circule quasi à vide entre Ostende et Paris, via Bruxelles. Le billet Thalys coûte cinq fois plus cher qu'un billet ordinaire Ostende-Bruxelles et le trajet dure en outre plus longtemps. Il n'est donc guère étonnant que ce train circule quasiment à vide et est dès lors surnommé "le Thalys fantôme".

L'exploitation de ce train accuse une énorme perte se chiffant à 1,7 million d'euros par an. L'actuel contrat de gestion conclu entre les pouvoirs publics et la SNCB prévoit toutefois cette liaison.

3. In ruil voor de uitvoering van deze taken van openbare dienst krijgt bpost jaarlijks een compensatie van ongeveer 300 miljoen euro.

In vergelijking met het 4e Beheerscontract definieert het 5e Beheerscontract met name de opdracht van territoriale nabijheid, die door het netwerk van postkantoren wordt vervuld, op preciezere wijze.

Bpost heeft voortaan nieuwe verplichtingen inzake territoriale dekking: het netwerk moet op zodanige wijze gevestigd zijn, dat 95 % van de bevolking zich op minder dan 5 km (via de weg) van een postaal servicepunt (postkantoor of postpunt) en 98 % zich op minder dan 10 km zou bevinden.

Het aantal postale servicepunten zal tijdens de contractperiode op 1300 behouden worden.

Tot slot bepaalt het Beheerscontract het compensatiemechanisme en voert het kwaliteitsdoelstellingen in voor de voornaamste opdrachten van openbare dienst - zo zal bijvoorbeeld de wachttijd voor minimaal 80 % van het aantal bezoeken minder dan vijf minuten moeten bedragen. Indien een doelstelling niet gehaald wordt, zal bpost een boete opgelegd krijgen.

4. De Belgische staat heeft inderdaad toegezegd een openbare selectieprocedure te lanceren voor de bezorging van kranten en tijdschriften in België. De operator die als gevolg van deze selectieprocedure zal worden geselecteerd, krijgt een concessie om die diensten vanaf 1 januari 2016 te gaan verrichten. Het is onmogelijk om nu reeds commentaar te geven bij de uitvoeringsmodaliteiten van deze aanbestedingsprocedure.

DO 2012201314083

Vraag nr. 511 van de heer volksvertegenwoordiger Jef Van den Bergh van 26 juli 2013 (N.) aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden:

De "spook-Thalys" (MV 18813).

Dagelijks rijdt er om 6 uur een bijna lege Thalys vanuit Oostende via Brussel naar Parijs. De Thalys kost aan de reiziger het vijfvoudige van een gewone rit Oostende-Brussel en hij doet er nog eens langer over ook. Niet moeilijk dat er amper mensen op de trein zitten en hij de "spook-Thalys" genoemd wordt.

De trein rijdt met een enorm verlies van 1,7 miljoen euro per jaar. Maar het huidige beheerscontract tussen de overheid en de NMBS voorziet de verbinding.

En Wallonie, une liaison similaire est assurée le matin au départ de Namur à destination de Paris, via Bruxelles. Ce train connaît une fréquentation un peu plus importante mais son exploitation se solde tout de même par une perte de 4,3 millions d'euros.

On peut se poser la question de savoir s'il ne conviendrait pas dans ce pays de fixer des priorités autres que celle d'assurer des liaisons à grande vitesse pour des voyageurs inexistantes.

1. Combien de voyageurs a-t-on comptabilisé pour toute l'année 2012 sur le Thalys assurant la liaison Ostende-Bruxelles et sur le Thalys assurant la liaison Namur-Bruxelles?

2. a) Est-il justifié de faire circuler ces trains alors que leur exploitation accuse de telles pertes?

b) Dans l'affirmative, pourquoi?

3. Quels sont les projets relatifs à cette ligne dans le cadre du nouveau contrat de gestion prévu pour cet automne?

4. a) Les trains à grande vitesse pour le réseau intérieur sont-ils une priorité pour la SNCB?

b) Ne serait-il pas plus opportun d'utiliser cet argent pour améliorer la qualité de l'offre sur les trains ordinaires et je pense ici spontanément à la ligne Anvers-Noorderkempen?

Réponse du ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes du 27 août 2013, à la question n° 511 de monsieur le député Jef Van den Bergh du 26 juillet 2013 (N.):

L'article 23 du contrat de gestion entre l'État et la SNCB prévoit une desserte intérieure avec des trains à grande vitesse. Le contrat de gestion prévoit cette faculté pour différentes destinations: les deux dorsales vers Paris mais aussi pour Anvers vers Amsterdam et Liège vers Cologne. L'article 76 du même contrat de gestion prévoit une compensation pour la SNCB de 6.096.000 euros (2008) en vue de prendre en charge cette dotation.

Historiquement, les dessertes intérieures avec des trains à grande vitesse ont été incluses dans la première mission de service public de la SNCB, à savoir transporter les voyageurs en trafic national. Il va de soi que ce n'est pas et que ce ne doit pas être une priorité pour la SNCB. Il s'agit ici d'une construction historique qui trouve sa source dans la mise en place des lignes à grande vitesse.

In Wallonië is er een gelijkaardige verbinding die 's morgens vanuit Namen een rechtstreekse verbinding verzorgt met Brussel en Parijs. Op deze trein zitten iets meer reizigers, maar maakt een verlies van 4,3 miljoen euro.

De vraag is of er geen andere prioriteiten gesteld kunnen worden in ons land dan lege hogesnelheidsverbindingen verzorgen.

1. Hoeveel reizigers waren er in heel 2012 voor de Thalys tussen Oostende en Brussel en voor de Thalys tussen Namen en Brussel?

2. a) Is het gerechtvaardigd om deze treinen met zulke verliezen te laten rijden?

b) Zo ja, waarom?

3. Wat zijn de plannen met de lijn in de nieuwe beheersovereenkomst die dit najaar opgesteld wordt?

4. a) Zijn binnenlandse hogesnelheidstreinen een prioriteit voor de NMBS?

b) Kan het geld niet beter gebruikt worden voor een kwalitatiever aanbod op de reguliere treinen, ik denk spontaan aan de lijn Antwerpen - Noorderkempen?

Antwoord van de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden van 27 augustus 2013, op de vraag nr. 511 van de heer volksvertegenwoordiger Jef Van den Bergh van 26 juli 2013 (N.):

Het artikel 23 van het beheerscontract tussen de Staat en de NMBS voorziet een binnenlandse bediening met hogesnelheidstreinen. Het beheerscontract voorziet deze mogelijkheid voor verschillende bestemmingen: voor de twee assen naar Parijs maar ook voor Antwerpen - Amsterdam en Luik - Keulen. Het artikel 76 van hetzelfde beheerscontract voorziet een vergoeding voor de NMBS van 6.096.000 euro (2008) om deze dotatie op zich te nemen.

Historisch gezien werden de binnenlandse bedieningen met hogesnelheidstreinen in de eerste opdracht van openbare dienst van de NMBS, zijnde het binnenlands reizigersvervoer, geïntegreerd. Het spreekt vanzelf dat dit voor de NMBS geen prioriteit is en mag zijn. Het gaat hier om een historische constructie die haar oorsprong vindt in het ontstaan van hogesnelheidslijnen.

La répartition des dotations pour le trafic intérieur a évolué et ont été légèrement réduites au cours du temps. En ce qui concerne les statistiques sur les pertes et les voyageurs en 2012, la SNCB n'a pas souhaité communiquer de chiffres car ils estiment qu'il s'agit de données sensibles pour des dessertes qui sont effectuées sur un marché libéralisé.

J'estime, pour ma part, les chiffres peu pertinents en 2012 étant donné qu'en raison d'une décision de la société Thalys, la liaison sur les deux dorsales a été suspendue du 8 au 20 février, du 14 au 25 août et à partir du 11 novembre. Il va de soi que durant ces périodes la dotation de l'État ne sera pas versée.

En ce qui concerne la conformité de ce financement avec les règles européennes, le financement de trains à grande vitesse ne porte que sur le trafic intérieur de voyageurs. Il entre dans le champ du règlement 1370/2007 qui prévoit pour les États la faculté de financer des obligations de service public. Ni mes prédécesseurs ni moi-même n'avons eu de signal de la Commission européenne estimant que le financement pourrait être de nature à fausser la concurrence sur le marché international libéralisé.

Comme ministre, et je l'ai souvent rappelé dans le dossier FYRA, je n'ai pas la faculté d'intervenir sur la SNCB pour qu'elle fasse tel ou tel choix stratégique en matière de transport international. Cela relève de son autonomie de gestion.

Je n'ai donc pas de position à avoir quant à l'opportunité de lancer ou non une liaison internationale à partir de Knokke ou d'utiliser telle ou telle rame pour organiser la liaison vers Amsterdam.

En ce qui concerne l'avenir, que ce soit pour le renforcement de certaines lignes, comme celle vers Noorderkempen que pour la poursuite du financement du trafic intérieur, cela devra être rediscuté, après la réforme du groupe, dans le cadre des négociations sur le prochain contrat de gestion avec la SNCB.

De verdeling van de dotaties voor het binnenlands verkeer is geëvolueerd en werden doorheen de tijd licht verlaagd. Voor wat betreft de statistieken over de verliezen en de reizigers in 2012, wenste de NMBS geen cijfers mee te delen omdat ze van mening is dat het om gevoelige informatie gaat voor verbindingen die op een vrijgemaakte markt plaatsvinden.

Zelf meen ik dat de cijfers voor 2012 weinig relevant zijn, omdat de verbinding op de twee assen, door een beslissing van de maatschappij Thalys, werd onderbroken van 8 tot 20 februari, van 14 tot 25 augustus en vanaf 11 november. Het spreekt vanzelf dat de staatsdotatie voor deze perioden niet gestort zal worden.

Met betrekking tot de overeenstemming van deze financiering met de Europese regels, betreft de financiering van de hogesnelheidstreinen enkel het binnenlandse reizigersvervoer. Het kadert in het reglement 1370/2007 die voor de staten de mogelijkheid voorziet verplichtingen van openbare dienst te financieren. Noch mijn voorgangers noch ikzelf hebben een signaal ontvangen van de Europese Commissie volgens dewelke de financiering de concurrentie op de internationale vrijgemaakte markt zou kunnen vervalsen.

Zoals ik vaak in het Fyradossier heb aangehaald, heb ik als minister niet de mogelijkheid bij de NMBS tussen te komen opdat ze deze of gene strategische keuze zou maken inzake internationaal vervoer. Dit valt binnen haar beheersautonomie.

Het is dus niet aan mij om positie in te nemen over de mogelijkheid om al dan niet vanuit Knokke een internationale verbinding te lanceren of om een bepaald treinstel te gebruiken om de verbinding naar Amsterdam te organiseren.

Wat de toekomst betreft, of het nu gaat om de versterking van bepaalde lijnen, zoals die naar Noorderkempen, als voor het verdere verloop van de financiering van het binnenlands vervoer, zal dit na de hervorming opnieuw besproken moeten worden in het kader van de onderhandelingen over het volgende beheerscontract met de NMBS.

DO 2012201314084

Question n° 512 de monsieur le député Tanguy Veys du 26 juillet 2013 (N.) au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes:

Le "Thalys fantôme" circulant sur la ligne Ostende-Bruges-Gand-Bruxelles (QO 18803).

Le 14 décembre 1997, deux trains Thalys ont été mis en service; le premier circule en Flandre, entre Ostende et Paris, et s'arrête à Bruges, Gand et Bruxelles; le second circule en Wallonie sur la ligne Liège-Charleroi-Paris.

Chaque matin, toutefois, le Thalys serait quasi vide lors de son départ d'Ostende vers Paris. Ce train surnommé "le Thalys fantôme" accuse des pertes depuis plusieurs années déjà parce qu'il ne transporte pratiquement aucun voyageur avant d'arriver à Bruxelles. Cette situation n'a rien d'étonnant puisque ce train roule à la vitesse d'un train Intercity normal, alors que le billet coûte cinq fois plus qu'un billet normal; un ticket pour Bruxelles coûte 83 euros, en effet, alors que le tarif standard est de 16,40 euros.

Il était déjà apparu en 2004 que Thalys perdait environ 125 euros par voyageur sur la desserte régionale. L'actionnaire français, la SNCF, voulait "arrêter les frais" mais la SNCB, qui est également actionnaire, a usé de son droit de veto au conseil d'administration de Thalys.

Alors qu'il était ministre des Entreprises publiques, monsieur Johan Vande Lanotte a déclaré ce qui suit à propos de ce train: "La fréquentation moyenne est de quatre passagers par jour et nos classes moyennes trouvent qu'il faut le conserver, car il est important pour notre ville." En contrepartie du maintien du Thalys, le gouvernement fédéral s'est engagé à verser une subvention dont le montant a été fixé dans le contrat de gestion de la SNCB, et qui s'élève à environ 6,1 millions d'euros par an depuis 2010.

D'après une source anonyme interne aux chemins de fer, deux millions d'euros seraient destinés au Thalys flamand alors que, fin 2011, tous les trains "normaux" transportant moins de 40 voyageurs ont été supprimés pour des raisons budgétaires.

De plus, la majorité des habitants de Flandre occidentale prennent le Thalys à Lille par facilité et par souci d'économie.

Des voix s'élèvent aussi contre le fait que le gouvernement subventionne le transport international de voyageurs, ce qui est interdit depuis la libéralisation du rail en janvier 2010.

DO 2012201314084

Vraag nr. 512 van de heer volksvertegenwoordiger Tanguy Veys van 26 juli 2013 (N.) aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden:

De "SpookThalys" op de lijn Oostende-Brugge-Gent-Brussel (MV 18803).

Op 14 december 1997 werden twee Thalysen gelanceerd; eentje in Vlaanderen van Oostende naar Parijs, met haltes in Brugge, Gent en Brussel, en eentje in Wallonië, op de lijn Luik-Charleroi-Parijs.

Elke ochtend zou echter in Oostende een bijna lege Thalystrein vertrekken richting Parijs. De zogenaamde "spookthalys" maakt al jaren verlies omdat bijna niemand opstapt voordat de trein in Brussel aankomt. Niet verwonderlijk, want de trein rijdt niet sneller dan een gewone Intercity, terwijl een biljet toch vijf keer duurder is dan een klassiek ticket; een biljet naar Brussel kost 83 euro terwijl het standaardtarief 16,40 euro is.

In 2004 al bleek dat Thalys zowat 125 euro per passagier verliest aan de regiotrein. De Franse hoofdaandeelhouder SNCF wou de stekker uittrekken, maar dat was buiten aandeelhouder NMBS gerekend die een beroep deed op haar vetorecht in de raad van bestuur van Thalys.

Toenmalig minister van Overheidsbedrijven Johan Vande Lanotte verklaarde ter zake: "Gemiddeld zijn er vier reizigers per dag. De plaatselijke middenstand is voorstander van het behoud van die trein, omwille van zijn belang voor onze stad." In ruil voor de Thalys beloofde de federale regering de verliezen bij te passen via een subsidie die werd vastgelegd in de beheersovereenkomst van de NMBS, hetgeen sinds 2010 zo'n 6,1 miljoen euro per jaar bedraagt.

Volgens een anonieme spoorbron zou een kleine 2 miljoen euro naar de Vlaamse Thalys gaan, terwijl eind 2011 nog alle "gewone" treinen met minder dan 40 passagiers van de tabellen zijn geschrapt uit besparingsoverwegingen.

Bovendien nemen de meeste West-Vlamingen de Thalys in Rijsel omdat dit makkelijker en goedkoper is.

Er is ook kritiek dat de regering internationaal reizigersverkeer subsidieert wat sinds januari 2010 verboden is door de liberalisering.

À présent que le Fyra est sur une voie de garage, d'aucuns réclament la mise en service du Thalys, qui est largement déficitaire, sur la ligne Bruxelles-Amsterdam. De nombreux navetteurs voyagent, en effet, de part et d'autre de la frontière.

Par ailleurs, la cité balnéaire Knokke-Heist caresse aussi l'ambition de voir partir le Thalys vers Bruxelles et Paris depuis sa gare.

1. À combien s'élèvent les pertes annuelles enregistrées sur la liaison Thalys Ostende- Bruges-Gand-Bruxelles et sur la liaison Thalys Liège-Charleroi-Paris, ainsi que les subventions qui y sont allouées respectivement?

2. Dans quelle mesure la subvention fédérale allouée à ces lignes ferroviaires internationales est-elle contraire aux dispositions européennes relatives à la libéralisation du rail?

3. a) Êtes-vous favorable à la suppression de la ligne Thalys Bruges-Gand-Bruxelles?

b) Dans l'affirmative, quelles mesures sont-elles prises et selon quel échéancier?

c) Dans la négative, pourquoi?

4. a) Êtes-vous favorable au remplacement du Fyra par un Thalys sur la ligne Bruxelles-Amsterdam?

b) Dans l'affirmative, quelles mesures sont-elles prises et selon quel échéancier?

c) Dans la négative, pourquoi?

5. Dans quelle mesure êtes-vous favorable à l'idée de faire partir un Thalys de Knokke?

Réponse du ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes du 27 août 2013, à la question n° 512 de monsieur le député Tanguy Veys du 26 juillet 2013 (N.):

En réponse à vos questions, je m'en réfère à ma réponse à la question écrite n° 511 de monsieur Jef Van den Bergh du 26 juillet 2013 portant sur le même sujet. (*Questions et Réponses* Chambre, 2012/2013, n° 126)

Nu de Fyra op een zijspoor staat, gaan stemmen op om de zwaar verlieslatende Thalys in te zetten op de lijn Brussel-Amsterdam. Daar klinkt de vraag een stuk luider door de vele grenspondelaars.

Ook Knokke-Heist speelt met het ambitieuze idee om de Thalys richting Brussel en Parijs te laten vertrekken vanuit de kuststad.

1. Hoeveel bedraagt het jaarlijks verlies op de Thalys-lijn Oostende- Brugge-Gent-Brussel en op de Thalys-lijn Luik-Charleroi-Parijs en hoeveel wordt hierbij telkens bijgepast?

2. In welke mate is de federale subsidiëring van deze internationale spoorwegverbindingen in strijd met de Europese bepalingen inzake de liberalisering van het spoor?

3. a) In welke mate bent u voorstander van de afschaffing van de Thalys-lijn Brugge-Gent-Brussel?

b) Zo ja, welke maatregelen werden genomen en welke planning is voorzien?

c) Zo neen, waarom niet?

4. a) In welke mate bent u voorstander om ter vervanging van de Fyra een Thalys in te zetten op de lijn Brussel-Amsterdam?

b) Zo ja, welke maatregelen werden genomen en welke planning is voorzien?

c) Zo neen, waarom niet?

5. In welke mate bent u voorstander om een Thalys vanuit Knokke te laten vertrekken?

Antwoord van de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden van 27 augustus 2013, op de vraag nr. 512 van de heer volksvertegenwoordiger Tanguy Veys van 26 juli 2013 (N.):

Als antwoord op uw vragen verwijs ik naar mijn antwoord op de schriftelijke vraag nr. 511 van de heer Jef Van den Bergh van 26 juli 2013 over hetzelfde onderwerp. (*Vragen en Antwoorden Kamer*, 2012/2013, nr. 126)

DO 2012201314088

Question n° 516 de madame la députée Katrin Jadin du 26 juillet 2013 (Fr.) au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes:

SNCB. - La lenteur des trains. (QO 18809)

Les dernières données relatives à la vitesse commerciale des trains entre la capitale et les grandes villes du pays sont assez pessimistes.

Les moyennes en km/h, calculées entre chaque ville et la première gare de Bruxelles de la jonction Nord-Midi à laquelle elle est reliée, présentent de grandes disparités.

Liège par exemple, grâce à la ligne TGV que son IC peut emprunter, est atteinte depuis Bruxelles à une vitesse de 132 km/h,

- tandis que la moyenne est de 64 km/h pour Namur et

- 43 km/h pour Wavre.

Dans certains cas, ces vitesses ont diminué au cours du temps, et dans tous les cas, ces vitesses théoriques ne sont parfois pas atteintes, en cas de retards dus à des travaux ou à d'autres problèmes ponctuels sur les lignes.

Les navetteurs se sont exprimés vivement au sujet de ces statistiques.

1. a) Comment expliquez-vous ces disparités?

b) Nous avons cité la présence de lignes TGV dans certains cas.

Existe-t-il d'autres justifications?

2. Comment expliquez-vous le ralentissement des trains au fil des années?

3. Les navetteurs se positionnent en faveur de plus d'investissements et d'entretiens sur les infrastructures.

Quelle est votre réaction à cette proposition?

4. Le plan pluriannuel de la SNCB prévoit-il des mesures en faveur de l'augmentation de la vitesse commerciale, du moins pour les lignes les plus touchées?

Réponse du ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes du 27 août 2013, à la question n° 516 de madame la députée Katrin Jadin du 26 juillet 2013 (Fr.):

En réponse aux questions de l'honorable membre, le Groupe SNCB m'informe que les raisons des disparités des vitesses commerciales entre la capitale et les grandes villes du pays sont multiples.

DO 2012201314088

Vraag nr. 516 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Katrin Jadin van 26 juli 2013 (Fr.) aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden:

NMBS. - Traagheid der treinen. - (MV 18809)

De jongste gegevens met betrekking tot de commerciële snelheid van de treinen op de lijnen tussen de hoofdstad en de grote steden van het land zijn behoorlijk teneerdrakkend.

Zo zijn er grote verschillen in gemiddelde snelheid die gehaald wordt tussen elke stad en het eerste station van Brussel op de Noord-Zuidverbinding op het traject.

Naar Luik bijvoorbeeld spoort men vanuit Brussel met een snelheid van 132 km/h - dat is mogelijk doordat de IC-trein op de hogesnelheidslijn kan rijden -

- maar op het traject naar Namen bedraagt de gemiddelde snelheid 64 km/h en

- naar Waver bedraagt de gemiddelde snelheid 43 km/h.

In sommige gevallen is de snelheid mettertijd achteruitgegaan, en in alle gevallen wordt die theoretische snelheid soms niet eens bereikt wegens vertragingen door werken of andere plaatselijke problemen op het spoorwegnet.

De reizigers hebben al fel gereageerd op die statistieken.

1. a) Hoe verklaart u die grote verschillen?

b) In sommige gevallen is er een hsl in het spel.

Zijn er nog andere verklaringen?

2. Hoe komt het dat de treinen mettertijd trager zijn gaan rijden?

3. De reizigers willen meer investeringen in en een regelmatig onderhoud van de infrastructuur.

Hoe staat u daartegenover?

4. Voorziet het meerjarenplan van de NMBS in maatregelen met het oog op de verhoging van de commerciële snelheid, althans voor de lijnen waarop deze problematiek het meest aan de orde is?

Antwoord van de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden van 27 augustus 2013, op de vraag nr. 516 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Katrin Jadin van 26 juli 2013 (Fr.):

Als antwoord op de vragen van het geachte lid, informeert de NMBS-Groep mij dat de redenen voor de ongelijkheden in de commerciële snelheden tussen de hoofdsteden en de grote steden van het land talrijk zijn.

En effet, un réseau ferroviaire homogène à grande vitesse (uniquement exploité par des trains rapides) tel qu'il existe en France, en Angleterre et en Allemagne, offre l'avantage d'une vitesse moyenne d'exploitation élevée. La ponctualité y est par ailleurs presque optimale.

Le réseau belge, de dimension beaucoup plus réduite, présente nécessairement une offre qui répond aux différentes exigences de la clientèle. C'est la raison pour laquelle notre réseau est en même temps utilisé par des TGV, des trains rapides, semi rapides, locaux et marchandises, qui ne circulent pas à la même vitesse. La vitesse commerciale des différents convois est aussi fonction du nombre de voitures, du type de locomotive, etc.

Les vitesses de référence sont établies selon les configurations et l'état des installations. Ces vitesses de référence ne sont pas atteintes par tous les trains car cela dépend de leur catégorie (rapide - semi rapide - local - marchandises).

La vitesse commerciale sur une ligne est également conditionnée par le nombre d'arrêts commerciaux qu'un opérateur souhaite insérer. Plus les arrêts imposés à un train seront nombreux, moins sa vitesse commerciale sera élevée.

En outre, depuis plusieurs années, les axes principaux du réseau ferroviaire accueillent un nombre considérable de chantiers. On peut citer les travaux du RER sur les lignes 161, 124 et 50A, ainsi que la construction d'une troisième et d'une quatrième voie sur le trajet Gand - Bruges, ou encore la modernisation de l'axe Bruxelles - Luxembourg. Pendant l'exécution des travaux, des minutes de battement sont prévues aux horaires. Une fois les travaux terminés, celles-ci n'auront plus de raison d'être. Certains de ces travaux déboucheront notamment sur une vitesse de référence plus élevée sur une ligne. D'une manière générale, tous les travaux d'infrastructure sont étudiés de manière à obtenir la vitesse de référence la plus élevée possible.

C'est ainsi par exemple que l'axe Bruxelles - Luxembourg pourra être parcouru à une vitesse de 160 km/h. L'achèvement de ces travaux d'extension s'inscrit dans le projet de PPI (plan pluriannuel d'investissement) 2013-2025 d'Infrabel.

Zo biedt een homogeen hogesnelheidsnetwerk (enkel door snelle treinen bediend) zoals in Frankrijk, Groot-Brittannië en Duitsland inderdaad het voordeel van een hoge gemiddelde exploitatiesnelheid. De stiptheid is er overigens bijna optimaal.

Het veel kleinere Belgische netwerk biedt noodzakelijkerwijs een aanbod dat aan de verschillende vereisten van de klant beantwoordt. Dat is de reden waarom ons netwerk zowel door HST-, snel-, halfsnelle, lokale en goederentreinen wordt gebruikt, die er niet dezelfde snelheid op nahouden. De commerciële snelheid van de verschillende treinen staat ook in functie van het aantal wagons, het type locomotief enzovoort.

De referentiesnelheden worden opgesteld volgens de configuraties en de toestand van de installaties. Deze referentiesnelheden worden niet door alle treinen gehaald, omdat dit van hun categorie afhangt (snel, halfsnel, lokaal, goederen).

De commerciële snelheid op een lijn wordt ook bepaald door het aantal commerciële stopplaatsen dat een operator wenst in te lassen. Hoe talrijker de stopplaatsen, hoe kleiner de commerciële snelheid.

Bovendien vinden er op de belangrijkste assen van het spoorwegnetwerk een groot aantal werven plaats. Hierbij vermelden we de GEN-werven op de lijnen 161, 124 en 50A, evenals de bouw van een derde en een vierde spoor op het traject Gent - Brugge, of de modernisering van de as Brussel - Luxembourg. Tijdens de uitvoering van de werken worden er in de dienstregeling reserveminuten voorzien. Eens de werken af zijn, zullen deze minuten geen bestaansreden meer hebben. Sommige van deze werken zullen een grotere referentiesnelheid op een bepaalde lijn tot gevolg hebben. Algemeen beschouwd worden alle infrastructuurwerken zo uitgewerkt om een zo hoog mogelijke referentiesnelheid te bekomen.

Zo zal de as Brussel - Luxembourg bijvoorbeeld aan een snelheid van 160 km/h kunnen worden afgelegd. De afwerking van deze uitbreidingswerken kadert in het ontwerp van MIP (meerjareninvesteringsplan) 2013-2025 van Infrabel.

Au fil des années, le nombre de voyageurs n'a cessé d'augmenter sur le réseau ferroviaire national. Pour pouvoir absorber ce flux croissant de voyageurs, il a été nécessaire de renforcer l'offre de train et l'achat de matériel roulant supplémentaire est également prévu au PPI. Cette offre croissante de tout type de train (rapide - semi rapide - local) entraîne une surcharge de certaines lignes, comme la ligne 161 (Namur - Bruxelles) qui a atteint le nombre maximum de trains pouvant y circuler.

La combinaison de ces différents types de trains a un impact direct sur la vitesse de certaines relations. Si un incident, même minime, survient sur une ligne comme la ligne Namur-Bruxelles où la succession de trains est importante, on enregistre rapidement des répercussions en matière de retard sur un grand nombre de trains.

C'est pourquoi, Infrabel a retenu l'axe "*punctuality-safety*", c'est-à-dire des investissements dans des renouvellements des composantes infra de la voie, comme deuxième priorité (après la sécurité) dans le cadre de son projet de PPI 2013-2025.

DO 2012201314089

Question n° 517 de monsieur le député Carl Devlies du 26 juillet 2013 (N.) au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes:

SNCB. - Liaisons ferroviaires internationales depuis la gare de Louvain. (QO18726)

Le taux de fréquentation de la gare de Louvain est parmi les plus élevés du pays. Pourtant, aucun des nombreux trains internationaux qui transitent par la gare de Louvain ne s'y arrête. La communauté internationale est largement représentée dans cette ville universitaire qui accueille également de grandes entreprises internationales actives sur le marché européen. Comparée à d'autres gares du pays où des trains internationaux s'arrêtent, la situation de Louvain n'est dès lors pas forcément logique.

Le Thalys qui relie Paris à Cologne en passant par Louvain ne marque que deux arrêts (Bruxelles-Midi et Liège) et celui qui traverse la vallée mosane s'arrête à Mons, Charleroi et Liège.

Les rames du train à grande vitesse à destination de Paris sont préparées à Louvain et c'est là aussi que l'équipage monte à bord du train.

Le remplacement des distributeurs de titres de transport vieux de dix ans était annoncé pour 2012.

Doorheen de jaren is het aantal reizigers op het nationale spoornetwerk blijvend toegenomen. Om deze stijgende stroom reizigers aan te kunnen, moest het treinaanbod verhoogd worden en de aankoop van bijkomend rollend materiaal is ook in het MIP voorzien. Dit toenemende aanbod van alle treintypes (snel, halfsnel, lokaal) leidt op bepaalde lijnen tot een overbezetting, zoals op de lijn 161 (Namen - Brussel) die het maximum aantal treinen heeft bereikt.

De combinatie van deze verschillende type treinen heeft een rechtstreekse impact op de snelheid van sommige verbindingen. Indien er een, zelfs miniem, incident gebeurt op een lijn zoals de lijn Namen - Brussel, waarop de opeenvolging van treinen groot is, heeft dit snel vertragende gevolgen voor een groot aantal treinen.

Dat is waarom Infrabel de as "*punctuality-safety*", zijnde investeringen in de vernieuwing van lagere elementen van het spoor, als tweede prioriteit (na de veiligheid) in het kader van haar ontwerp-MIP 2013-2025 heeft opgenomen.

DO 2012201314089

Vraag nr. 517 van de heer volksvertegenwoordiger Carl Devlies van 26 juli 2013 (N.) aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden:

NMBS. - Internationale treinverbindingen vanuit het station van Leuven. (MV 18726)

Het reizigersaantal in het station van Leuven is een van de hoogste van het land. Ondanks het feit dat er verschillende internationale treinen door het station van Leuven rijden, houdt er geen enkele halt in het station van Leuven. Leuven is een universiteitsstad met een grote internationale gemeenschap en belangrijke bedrijven die spelen op de Europese markt. Als men dit vergelijkt met andere stations van België waar internationale treinen wel halt houden, dan ziet men dat dit niet noodzakelijk logisch is.

De Thalys van Parijs naar Keulen die rijdt via Leuven heeft slechts twee tussenstops (Brussel-Zuid en Luik), deze die rijdt langs de Maasvallei stopt in Bergen, Charleroi, Namen en Luik.

In Leuven worden de HST-treinenstellen richting Parijs klaargemaakt en gaat de bemanning aan boord.

De vervanging van de tien jaar oude ticketautomaten was gepland voor 2012.

1. a) Quel est le pourcentage de tickets internationaux vendus à des habitants de la province du Brabant flamand?

b) Quel est le pourcentage de tickets internationaux vendus ou retirés à la gare de Louvain?

2. a) Quand les nouveaux distributeurs seront-ils opérationnels?

b) Les voyageurs internationaux pourront-ils y programmer leur voyage, prendre connaissance des horaires et acheter des billets nationaux et internationaux à l'aide d'une carte de paiement internationale?

c) En 2010, 2011 et 2012, en gare de Louvain et dans toutes les autres gares du pays, combien de pannes de ces distributeurs automatiques ont-elles été signalées?

d) En moyenne, combien de temps a pris leur réparation?

3. Un arrêt intermédiaire du Thalys à Louvain est-il moins rentable ou prend-il plus de temps qu'un arrêt à Namur ou Mons?

4. Que pensez-vous de la proposition d'un arrêt du train ICE vers l'Allemagne, alternativement à Louvain et à Liège?

5. L'embarquement à bord du TGV de voyageurs à destination de Paris est-il envisageable à Louvain?

Réponse du ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes du 27 août 2013, à la question n° 517 de monsieur le député Carl Devlies du 26 juillet 2013 (N.):

En réponse aux questions de l'honorable membre, le groupe SNCB me communique les éléments suivants:

1. La plupart des billets qui sont achetés auprès de SNCB Europe ne sont pas nominatifs et l'adresse du client est donc souvent inconnue.

Pour les voyages internationaux en Thalys ou ICE, 12.049 billets ont été vendus à la gare de Louvain en 2012. Cela représente 2,63 % du volume des ventes dans les gares et 0,60 % du volume des ventes de SNCB Europe.

2. L'installation des nouveaux distributeurs de billets à Louvain est prévue pour les 26, 27 et 28 août 2013. Ces machines permettent uniquement l'achat de billets pour le trafic intérieur et frontalier, pas de billets internationaux. La consultation d'horaires ou l'information en temps réel sur le trafic n'est pas prévu. Les machines acceptent les cartes de crédit nationales, ainsi que les cartes de crédit internationales les plus fréquentes.

1. a) Welk percentage van internationale tickets wordt verkocht aan mensen woonachtig in de provincie Vlaams-Brabant?

b) Welke percentage van internationale tickets wordt verkocht of afgehaald in het station van Leuven?

2. a) Wanneer zullen de nieuwe ticketautomaten in gebruik genomen worden?

b) Laten deze internationale reizigers toe hun reis te plannen en de dienstregeling te verkennen en binnenlandse en internationale tickets aan te kopen met een internationale betaalkaart?

c) Hoeveel defecten werden er gemeld aan de automaten respectievelijk in het station van Leuven en in alle stations in 2010, 2011 en 2012?

d) Wat is de gemiddelde duur voor een herstelling?

3. Is een tussenstop van de Thalys in Leuven minder rendabel of neemt deze meer tijd in beslag dan een tussenstop in Namen of Bergen?

4. Hoe evalueert u het voorstel om de ICE richting Duitsland altemnerend te laten stoppen in Leuven en Luik?

5. Wordt de mogelijkheid overwogen om reizigers richting Parijs toe te laten reeds in Leuven op de HST stappen?

Antwoord van de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden van 27 augustus 2013, op de vraag nr. 517 van de heer volksvertegenwoordiger Carl Devlies van 26 juli 2013 (N.):

In antwoord op de vragen van het geachte lid, deelt de NMBS-Groep me de volgende elementen mee:

1. De meeste biljetten die bij NMBS Europe worden aangeschaft zijn niet op naam en het adres van de klanten is dan ook niet dikwijls gekend.

Voor internationale reizen met Thalys of ICE werden in het station van Leuven 12.049 biljetten verkocht in 2012. Dit vertegenwoordigt 2,63 % van het volume van de verkoop in de stations en 0,60 % van het volume van de verkoop van NMBS Europe.

2. De installatie van de nieuwe ticketautomaten in Leuven is voorzien op 26, 27 en 28 augustus 2013. Deze automaten laten enkel de aankoop van biljetten binnenverkeer en grensverkeer toe, geen internationale biljetten. Het raadplegen van dienstregelingen of real time info over het treinverkeer is niet voorzien. De automaten aanvaarden binnenlandse kredietkaarten, alsook de meeste internationaal uitgegeven kredietkaarten.

En 2010, 2011 et 2012, le nombre de défauts pour lequel une intervention de l'entreprise Prodata a été nécessaire s'élevait respectivement à 114, 97 et 58. Sur l'ensemble du réseau, le nombre total de défauts nécessitant une intervention était de 1514, 1482 et 1096.

L'intervention pour une réparation se fait normalement dans les 24 heures suivant la notification du problème.

3. Il n'y a que peu de marge dans le sillon entre Bruxelles et Louvain. La minute gagnée en roulant à 200 km/h entre Bruxelles et Louvain est en principe utilisée pour rattraper les retards éventuels.

En outre, le Thalys et l'ICE circulent en principe à 160 km/h à travers Louvain, un arrêt supplémentaire entraînerait une perte de temps importante.

4. En ce qui concerne l'ICE, la SNCB n'est pas le transporteur mais uniquement le prestataire de service. L'exploitation de ce train et toutes les décisions commerciales sont la seule responsabilité de la *DB Fernverkehr AG*. La SNCB ne peut donc se prononcer sur les arrêts de l'ICE.

5. Louvain est en effet un arrêt technique pour un Thalys par jour vers l'aéroport, il s'agit donc de rames vides qui ne peuvent pas transporter de voyageurs. Toutefois, la deuxième fréquence qui circule vers l'aéroport l'année prochaine, ne passera pas par Louvain. Il ne sera donc pas possible de faire arrêter ces deux trains pour le transport de voyageurs à Louvain.

DO 2012201314090

Question n° 518 de madame la députée Miranda Van Eetvelde du 26 juillet 2013 (N.) au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes:

Bpost. - Ouverture éventuelle d'un Point Poste supplémentaire à Turnhout (QO 18638).

L'actuel bureau de poste de Turnhout situé sur la Grand-Place, va bientôt déménager vers le site Anco quelque peu excentré le long du *Nieuwe Kaai*. Les services postaux de base seront dès lors moins facilement accessibles à de nombreux habitants de la ville plus âgés ou moins valides. Le bourgmestre, M. Brentjens aurait déjà demandé à bpost d'étudier la possibilité d'ouvrir un Point Poste dans le centre de la ville.

1. a) L'administration communale a-t-elle été avisée en temps utile des projets de déménagement de l'actuel bureau de poste?

Er waren in 2010, 2011 en 2012 respectievelijk 114, 97 en 58 defecten aan de automaten in Leuven waarvoor een interventie van de firma prodata noodzakelijk was. Op het ganse net was het totaal aantal defecten waarvoor een interventie noodzakelijk was 1514, 1482 en 1096.

De interventie voor een herstelling gebeurt normaal binnen de 24 uur na melding van het probleem.

3. Er zit weinig rek in het rijpad van Thalys tussen Brussel en Leuven. De minuut die wordt gewonnen door aan 200 km/u te rijden tussen Brussel en Leuven wordt in principe gebruikt om eventuele vertragingen op te vangen.

Bovendien rijden Thalys en ICE in principe aan 160 km/u door Leuven, een extra halte zou dus veel tijdverlies met zich meebrengen.

4. Wat betreft ICE is NMBS niet vervoerder maar enkel onderaannemer en dienstverlener. De uitbating van deze trein en alle commerciële beslissingen zijn uitsluitend de verantwoordelijkheid van *DB Fernverkehr AG*. NMBS kan zich dus niet uitspreken over de haltes van de ICE.

5. Leuven is inderdaad een technische stopplaats voor één Thalys per dag richting luchthaven, het betreft hier dus ledige stellen die geen reizigers mogen vervoeren. De tweede frequentie die volgend jaar naar de luchthaven rijdt, passeert echter niet meer via Leuven. Het zal dus niet mogelijk zijn om deze twee treinen in Leuven te laten stoppen voor het reizigersvervoer.

DO 2012201314090

Vraag nr. 518 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Miranda Van Eetvelde van 26 juli 2013 (N.) aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden:

Bpost. - Een eventueel extra postpunt in Turnhout (MV 18638).

Binnenkort verhuist het huidige postkantoor in Turnhout, dat gevestigd is op de Grote Markt, naar de Anco-site aan de Nieuwe Kaai. Het gaat hierbij om een locatie die gelegen is aan de buitenrand van de stad. Hierdoor zal het voor heel wat oudere of minder mobiele inwoners van de stad moeilijk zijn om gebruik te maken van de basisdiensten. Burgemeester Brentjens zou bpost reeds verzocht hebben te onderzoeken of een postpunt in het centrum van de stad een mogelijkheid is.

1. a) Werd het stadsbestuur tijdig geïnformeerd over de beslissing tot verhuis van het huidige postkantoor?

b) À quelle date, bpost a-t-elle pris la décision officielle et quand les autorités communales en ont-elles été informées?

c) L'administration communale a-t-elle pu faire valoir ses observations?

2. a) L'ouverture éventuelle d'un Point Poste au centre ville sera-t-elle examinée par bpost?

b) Quand la décision en la matière devrait-elle tomber?

c) A-t-on déjà enregistré la candidature de commerces disposés à accueillir un Point Poste?

d) Dans l'affirmative, quels sont les candidats et une suite sera-t-elle réservée à leur offre?

3. a) Quand interviendra le déménagement du bureau de poste?

b) Le bureau de poste sera-t-il inaccessible durant une période transitoire?

c) À qui devront alors s'adresser les habitants de la commune?

4. Le déménagement du bureau de poste aura-t-il une incidence sur l'emploi?

Réponse du ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes du 27 août 2013, à la question n° 518 de madame la députée Miranda Van Eetvelde du 26 juillet 2013 (N.):

1. à 3. Bpost m'a donné les informations suivantes. Au cours du mois de janvier (2013), une première rencontre a eu lieu avec le bourgmestre et le management local, annonçant le déménagement du bureau de poste de Grote Markt à la Coppenslaan et les raisons de celui-ci. La situation peu agréable des guichets (derrière un bâtiment, accessible uniquement par un long couloir), et l'accessibilité difficile (zone de circulation réduite, pas de parking) ont par exemple été soulevées. Le nouvel emplacement est également situé à proximité d'un nouveau quartier urbain dense en développement.

Fin février, la ville a fait savoir regretter la décision de bpost. Il a par ailleurs été demandé d'ouvrir un Point Poste près de la Grote Markt.

Dans un second entretien avec le bourgmestre, le déménagement a été confirmé.

Bpost se penche actuellement sur la demande de la ville de compléter le réseau composé d'un bureau de poste et de deux Points Poste par un Point Poste supplémentaire.

4. Le déménagement n'a pas d'impact sur l'emploi du personnel.

b) Wanneer werd de formele beslissing door bpost genomen en wanneer werd het stadsbestuur hierover ingelicht?

c) Heeft het stadsbestuur de mogelijkheid gehad haar opmerkingen te geven?

2. a) Zal bpost de mogelijkheid voor het openen van een postpunt in het centrum onderzoeken?

b) Binnen welke termijn zal hierover beslist worden?

c) Zijn er reeds winkels die zich kandidaat stelden om een postpunt in te vestigen?

d) Zo ja, welke en zal hierop worden ingegaan?

3. a) Wanneer zal de verhuis van het postkantoor een feit zijn?

b) Zal er een overgangperiode zijn waarin de bewoners geen beroep kunnen doen op het kantoor?

c) Waar moeten zij dan terecht voor de dienstverlening?

4. Zal de verhuis van het postkantoor een impact hebben op het personeel, wat hun tewerkstelling betreft?

Antwoord van de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden van 27 augustus 2013, op de vraag nr. 518 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Miranda Van Eetvelde van 26 juli 2013 (N.):

1. - 3. Bpost heeft me de volgende informatie gegeven. In de loop van januari (2013) was er een eerste gesprek met de burgemeester en het lokale management waarin de verhuis van het postkantoor van de Grote Markt naar de Coppenslaan werd aangekondigd en de redenen werden toegelicht. Zo werd onder meer verwezen naar de weinig aangename locatie van de loketten (achteraan een gebouw, alleen te bereiken via een lange gang), en de moeilijke bereikbaarheid (verkeersluwe omgeving, geen parkeermogelijkheid). De nieuwe locatie is bovendien gesitueerd vlak bij een nieuwe, volkrijke stadsontwikkeling.

Eind februari liet het stadsbestuur weten dat het de beslissing van bpost betreurt. Er werd bovendien gevraagd om in de buurt van de Grote Markt een PostPunt te openen.

In een tweede gesprek met de burgemeester werd bevestigd dat de verhuis zal plaatsvinden.

Bpost onderzoekt momenteel de vraag van het stadsbestuur om het netwerk van één postkantoor en twee PostPunten eventueel aan te vullen met een bijkomend PostPunt.

4. De verhuis heeft geen impact op het personeel, wat hun tewerkstelling betreft.

DO 2012201314091

Question n° 519 de madame la députée Isabelle Emmery du 26 juillet 2013 (Fr.) au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes:

Bpost. - La prétendue confidentialité de certaines données. (QO 18552)

En réponse à la question écrite d'une de mes collègues relative aux bureaux et aux "Points Poste", vous avez apporté une réponse complète détaillant la situation actuelle du réseau de bpost. (question n° 231 du 4 février 2013 de madame Miranda Van Eetvelde, *Questions et Réponses*, Chambre, 2012-2013, n° 115, p. 221)

Cependant, un paragraphe de votre réponse me semble réellement surprenant. En effet, aux questions relatives à la fréquentation et au nombre annuel de clients, vous répondez que "le nombre de visiteurs par bureau de poste, son évolution depuis 2005 et l'impact des points poste sur ce nombre sont des informations de l'entreprise à caractère confidentiel. [...] Les chiffres relatifs au nombre de visiteurs des Points Poste seront mesurés. Chaque transaction est en effet introduite dans le système informatique qui commande aussi bien les Points Poste que les bureaux de poste. Pour les mêmes raisons que ci-dessus, aucun chiffre relatif au nombre de visiteurs ou de la qualité par Point Poste n'est communiqué."

Ainsi, bpost considère que les chiffres de fréquentation des bureaux de postes et des Points Poste sont des données purement commerciales qui ne regardent donc ni le ministre de tutelle ni le Parlement.

Ce raisonnement m'apparaît doublement inacceptable, car non seulement nous parlons d'une entreprise publique et de missions de service public, mais nous parlons aussi de données tout de même essentielles lorsqu'il s'agit d'évaluer la façon dont l'entreprise remplit ces mêmes services!

Cela me semble donc paradoxal. Depuis plus de dix ans, la Poste - aujourd'hui bpost - s'est toujours retranchée derrière l'argument de la "non-rentabilité" de certains bureaux pour expliquer leur fermeture. Et aujourd'hui, cette entreprise publique considère que la fréquentation de ses bureaux ou de ses Points Postes ne regarde pas l'État!

1. Comment peut-on justifier la position de bpost quant au caractère "confidentiel" de ces données?

DO 2012201314091

Vraag nr. 519 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Isabelle Emmery van 26 juli 2013 (Fr.) aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden:

Bpost. - Vermeend vertrouwelijke karakter van bepaalde gegevens. (MV 18552)

In uw antwoord op een schriftelijke vraag van een collega over de postkantoren en PostPunten gaf u een zeer volledig en gedetailleerd overzicht van de huidige toestand van het kantorennet van bpost. (vraag nr. 231 van 4 februari 2013 van mevrouw Miranda Van Eetvelde, *Vragen en Antwoorden*, Kamer, 2012-2013, nr. 115, blz. 221)

Wat u in de paragraaf onder punt 3. verklaart, vind ik echter hoogst verwonderlijk. Op de vragen met betrekking tot het aantal bezoekers en de bezoekerscijfers per jaar, antwoordt u namelijk: "De gevraagde bezoekersaantallen per postkantoor, de evolutie sinds 2005 en de invloed van de PostPunten op dit cijfer behoren tot de vertrouwelijke bedrijfsinformatie." Verder in het antwoord heet het: "De bezoekerscijfers van de PostPunten worden gemeten. Elke transactie wordt immers ingebracht in het informaticasysteem dat zowel de PostPunten als de postkantoren aanstuurt. Om dezelfde reden als hierboven worden geen bezoekerscijfers en kwaliteitcijfers per PostPunt bekendgemaakt."

Volgens bpost zijn de bezoekersaantallen per postkantoor en PostPunt dus zuiver commerciële bedrijfsgegevens, die noch de voogdijminister noch het Parlement aanbelangen.

Die redenering lijkt mij in tweeërlei opzicht onaanvaardbaar, want niet alleen hebben we het hier over een overheidsbedrijf en opdrachten van openbare dienst, het betreft hier bovendien ook gegevens die essentieel zijn om de uitvoering van die opdrachten door het betrokken bedrijf te evalueren!

Paradoxaal genoeg heeft De Post - vandaag bpost - zich de voorbije tien jaar altijd verschanst achter het argument van de slechte rentabiliteit van bepaalde postkantoren om de sluiting ervan te verantwoorden, terwijl het overheidsbedrijf nu blijkbaar vindt dat de Staat geen zaken heeft met de bezoekersaantallen per postkantoor of PostPunt!

1. Hoe valt het standpunt van bpost inzake de "vertrouwelijke" aard van de betreffende gegevens te verantwoorden?

2. Comment l'autorité publique pourra-t-elle désormais évaluer la cohérence des politiques futures de bpost au niveau du maillage de son réseau, par exemple lors d'éventuelles nouvelles fermetures de bureaux de poste?

Réponse du ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes du 27 août 2013, à la question n° 519 de madame la députée Isabelle Emmery du 26 juillet 2013 (Fr.):

Bpost estime que le nombre de clients et/ou de transactions par bureau de poste ou Point Poste fait partie de l'information commerciale et confidentielle de l'entreprise. Ces données peuvent en effet révéler des informations sur la position concurrentielle de l'entreprise ou les activités commerciales des partenaires Points Poste, dans des marchés totalement libéralisés.

Le respect par bpost des obligations concernant la présence des points de service postal (bureaux de poste et Points Poste) sur tout le territoire du Royaume doit être examiné sur base des dispositions du cinquième Contrat de gestion: le réseau de points de vente de bpost comprend le maintien d'au moins 1300 points de service postal sur toute la durée du Contrat.

Chaque point de service postal offre au moins l'assortiment de base (envoi et réception de lettres et paquets, acceptation et remise d'envois recommandés, vente de timbres poste, acceptation de versements de maximum 500 euros). bpost garantira une présence postale d'au moins 650 bureaux de poste, tout en maintenant au minimum un bureau de poste dans chacune des 589 communes et en y affectant son propre personnel.

Au minimum 95 % de la population doit avoir accès à un point de service postal qui offre l'assortiment de base dans les 5 km (par la route) et au minimum 98 % de la population dans les 10 km (par la route). Tout projet de modification pouvant entraîner la suppression d'un point de service postal éloigné de plus de 5 km par rapport au point de service postal le plus proche devra être soumis par bpost à l'autorité locale concernée pour concertation.

Il va de soi que bpost est disposée à entreprendre toutes les actions nécessaires s'il apparaissait que le réseau de points de vente ne devait pas répondre aux critères définis dans le Contrat de gestion. bpost est également disposée à communiquer sur les chiffres globaux relatifs au nombre de clients et de transactions effectuées.

2. Hoe kan de overheid op die manier de coherentie van de toekomstige beleidsbeslissingen van bpost inzake de fijnmazigheid van het kantorennet beoordelen, bijvoorbeeld als het bedrijf zou beslissen nog meer postkantoren te sluiten?

Antwoord van de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden van 27 augustus 2013, op de vraag nr. 519 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Isabelle Emmery van 26 juli 2013 (Fr.):

Bpost meent dat het aantal klanten en/of transacties per postkantoor of PostPunt onderdeel is van de commerciële en vertrouwelijke bedrijfsinformatie. Deze gegevens kunnen immers informatie bevatten over de concurrentiepositie van het bedrijf of de commerciële activiteiten van de PostPuntpartners in volledig geliberaliseerde markten.

De naleving door bpost van de verplichtingen met betrekking tot de aanwezigheid van postdienstpunten (postkantoren en PostPunten) op het gehele grondgebied van het Koninkrijk moet worden onderzocht op basis van de bepalingen van het Vijfde Beheerscontract: het netwerk van verkooppunten van bpost omvat het behoud van ten minste 1300 postdienstpunten tijdens de contractperiode.

Elk postdienstpunt biedt ten minste het basisassortiment aan (verzenden en ontvangen van brieven en pakjes, ontvangst en verzending van aangetekende zendingen, verkoop van postzegels, aanvaarding van betalingen van maximaal 500 euro). Bpost zal een postdienst van minstens 650 postkantoren garanderen, met behoud van ten minste één postkantoor in elk van de 589 gemeenten, waarbij haar eigen personeel wordt ingezet.

Minimum 95 % van de bevolking moet op minder dan 5 km (via de weg) en 98 % op minder dan 10 km (via de weg) toegang hebben tot een postaal servicepunt (postkantoor of postpunt) dat het basisassortiment aanbiedt. Elke voorgestelde wijzigingen die kan leiden tot de afschaffing van een postdienstpunt dat verder ligt dan 5 km van het dichtst gelegen postdienstpunt van bpost zal door bpost aan de betrokken gemeente voor raadpleging worden voorgelegd.

Het spreekt vanzelf dat bpost bereid is alle nodige maatregelen te nemen indien zou blijken dat het netwerk verkooppunten niet voldoet aan de criteria van de beheersovereenkomst. bpost is ook bereid te communiceren over de algemene cijfers rond het aantal klanten en uitgevoerde transacties.

DO 2012201314094

Question n° 522 de monsieur le député Stefaan Van Hecke du 26 juillet 2013 (N.) au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes:

SNCB. - Nombre de voyageurs en gare de Noorderkempen (QO 19352).

La gare de Noorderkempen devait permettre de désenclaver la région anversoise de Noorderkempen. En raison de la mise en service du Fyra vers Breda et du fait que le nombre de sillons allait être insuffisant lorsque serait mise en service la liaison Fyra vers Amsterdam via la LGV4, la moitié des trains environ ont été supprimés. Il s'agit pourtant d'une ligne importante pour le désenclavement de la région de Noorderkempen.

1. Pourriez-vous me fournir des précisions sur le nombre de voyageurs ayant fréquenté la gare de Noorderkempen depuis son inauguration en 2009? Merci de me fournir des chiffres mensuels.

2. De nombreux travailleurs frontaliers éprouvent des difficultés liées au fait que la liaison entre la gare de Noorderkempen et Breda n'est plus garantie suite à la débacle du Fyra.

a) Comment la situation se présente-t-elle actuellement en ce qui concerne la liaison entre la Belgique et les Pays-Bas?

b) Des trains supplémentaires feront-ils arrêt en gare de Noorderkempen?

Réponse du ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes du 29 août 2013, à la question n° 522 de monsieur le député Stefaan Van Hecke du 26 juillet 2013 (N.):

Dans un souci de cohérence, je me suis permis de répondre conjointement aux questions écrites n°s 522, 531 et 533 de l'honorable membre, n° 524 de madame Valérie De Bue, n° 526 de monsieur Jef Van den Bergh, n°s 528, 530 et 535 de monsieur David Geerts, n°s 532, 536, 540, 545 et 567 de monsieur Tanguy Veys, n° 546 de monsieur Frank Wilrycx et n°s 547 et 553 de monsieur Steven Vandepuut:

Comme je l'ai rappelé à plusieurs reprises, les questions liées au FYRA ne relèvent pas du contrat de gestion passé entre l'État et la SNCB. Le SNCB agit sur un marché libéralisé en tant qu'entreprise publique autonome et jouit, dans ce cadre, d'une grande marge de manoeuvre quant à sa stratégie et à sa gestion.

DO 2012201314094

Vraag nr. 522 van de heer volksvertegenwoordiger Stefaan Van Hecke van 26 juli 2013 (N.) aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden:

NMBS. - Reizigersaantallen station Noorderkempen (MV 19352).

Het station Noorderkempen moest zorgen voor een betere ontsluiting van de Antwerpse Noorderkempen. Door de komst van de Fyra naar Breda én doordat er te weinig rijpaden zouden zijn wanneer ook de Fyra naar Amsterdam over HSL4 zou rijden, werd ongeveer de helft van de treinen geschrapt. Nochtans is dit een belangrijke lijn voor de ontsluiting van de Noorderkempen.

1. Kan u de reizigersaantallen geven voor het station Noorderkempen, sinds haar inhuldiging in 2009? Gelieve de cijfers te geven per maand.

2. Heel wat grensarbeiders ondervinden problemen doordat de verbinding tussen het station Noorderkempen en Breda niet langer gegarandeerd is door het Fyra-debacle.

a) Wat is de actuele stand van Zaken met betrekking tot de verbinding tussen België en Nederland?

b) Zullen er bijkomende treinen stoppen in het Station Noorderkempen?

Antwoord van de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden van 29 augustus 2013, op de vraag nr. 522 van de heer volksvertegenwoordiger Stefaan Van Hecke van 26 juli 2013 (N.):

Gelet op de coherentie ben ik zo vrij geweest gezamenlijk te antwoorden op de schriftelijke vragen nrs 522, 531 en 533 van het geachte lid, nr. 524 van mevrouw Valérie De Bue, nr. 526 van de heer Jef Van den Bergh, nrs 528, 530 en 535 van de heer David Geerts, nrs 532, 536, 540, 545 en 567 van de heer Tanguy Veys, nr. 546 van de heer Frank Wilrycx en nrs 547 en 553 van de heer Steven Vandepuut:

Zoals ik al meerdere malen heb gezegd, vallen vragen over de FYRA niet onder het beheerscontract dat tussen de Staat en de NMBS werd afgesloten. De NMBS is als autonoom overheidsbedrijf actief op een vrijgemaakte markt en geniet in dit kader van een grote manoeuvreerruimte voor haar strategie en beheer.

Différentes questions posées ont déjà fait l'objet d'une réponse lors de l'audition de l'administrateur délégué de la SNCB, je n'y reviendrai donc pas. (Adressez-vous au secrétariat des Commissions des Services législatifs de la Chambre des représentants)

En ce qui concerne les questions de monsieur Veys sur le rapport Ernst and Young, l'administrateur délégué de la SNCB m'a communiqué qu'il a souhaité qu'une analyse objective soit menée sur deux points précis:

- savoir si la passation de marché du train V250 "Fyra" s'est déroulée en bonne et due forme;
- quel est l'état financier actuel du constructeur de trains et de sa société holding.

Et ce, dans le contexte des problèmes rencontrés avec le Fyra et de la mise en demeure à AnsaldoBreda. Par ailleurs, des doutes avaient été émis dans la presse et relayés au Parlement sur le bon déroulement de la passation de marché. Enfin, une étude similaire serait également commandée aux Pays-Bas.

Le marché passé par l'administrateur délégué a été estimé à 35.000 euros à charge du budget de la SNCB.

Le rapport Ernst and Young a été transmis au parquet, non seulement par l'administrateur délégué mais également par la présidente du Conseil d'administration de la SNCB après qu'elle en a eu pris connaissance et informé les membres de son Conseil d'administration.

L'administrateur délégué de la SNCB est d'avis qu'un tel audit est nécessaire pour évaluer la méthode de travail du passé de façon neutre. Selon lui, il n'aurait pas été possible d'informer le parquet plus tôt.

En ce qui concerne le déroulement des faits qui se sont déroulés après 2004, je prends acte de la décision du Parlement de confier une enquête à la cour des Comptes. Je serai particulièrement attentif à ce que les collaborateurs de la Cour puissent compter sur la collaboration de mes services.

Verschillende vragen die gesteld werden kregen al een antwoord tijdens de hoorzitting van de gedelegeerd bestuurder van de NMBS, ik zal hier dus niet op terugkomen. (Wendt u tot het secretariaat van de Commissies van de Wetgevende Diensten van de Kamer van volksvertegenwoordigers)

Wat de vragen van mijnheer Veys betreft over het rapport van Ernst and Young, heeft de gedelegeerd bestuurder van de NMBS mij laten weten dat hij rond twee precieze punten een objectieve analyse wenst:

- of de aanbesteding van de V250-trein "Fyra" volgens de regel van de kunst verlopen was;
- hoe de financiële positie van de treinbouwer en van zijn holdingmaatschappij op heden is.

Dit in de context van de problemen van de Fyra en de ingebrekestelling van AnsaldoBreda. Overigens werden er in de pers twijfels geuit die in het Parlement werden overgenomen rond het goede verloop van de aanbesteding. Tot slot zou in Nederland een gelijkaardig onderzoek ook besteld worden.

De opdracht die door de gedelegeerd bestuurder werd toegekend werd geschat op 35.000 euro ten laste van het budget van de NMBS.

Het verslag van Ernst and Young werd aan het parket overhandigd, niet alleen door de gedelegeerd bestuurder maar ook door de voorzitter van de Raad van Bestuur van de NMBS nadat ze er kennis van had genomen en de leden van haar Raad van Bestuur had ingelicht.

De gedelegeerd bestuurder van de NMBS is van mening dat een dergelijke audit nodig is om op een neutrale manier de werkwijze van het verleden beoordelen. Het was volgens hem niet mogelijk om het parket er vroeger over in te lichten.

Met betrekking tot het verloop van de feiten na 2004, neem ik akte van de beslissing van het Parlement om een onderzoek toe te vertrouwen aan het Rekenhof. Ik zal er bijzondere aandacht aan verlenen dat de medewerkers van het Hof op de medewerking van mijn diensten kunnen rekenen.

En ce qui concerne les questions de monsieur Van Hecke sur le rôle joué par Lloyd's dans l'accompagnement du projet Fyra, je n'avais bien entendu pas connaissance des différents rôles joués par la société Lloyd's dans le dossier Fyra. J'ai interrogé la SNCB à ce sujet et elle m'a répondu qu'elle ne doit rien demander à Lloyd's étant donné qu'elle n'a pas de lien contractuel avec cette société. Elle ne connaît Lloyd's que par d'autres dossiers d'homologation pour un autre matériel roulant aux Pays-Bas. Elle m'a également affirmé que lorsqu'elle est partie prenante aux contrats, la SNCB veille toujours à éviter un conflit d'intérêt dans ses relations avec ses contractants.

En ce qui concerne la question de monsieur Veys sur l'entretien des trains V250, la SNCB me communique que l'entité Net Train est responsable de l'entretien. Celle-ci est liée à l'entreprise HSA par un contrat de maintenance. La SNCB n'est donc pas intervenue dans l'entretien des Fyras de NS (*Nederlandse Spoorwegen*). Étant donné que cette affaire est pendante au tribunal, vous permettrez que la SNCB et son partenaire néerlandais répondent eux-mêmes aux attaques d'AnsaldoBreda concernant le manque d'entretien après les conditions hivernales extrêmes.

En ce qui concerne les questions de monsieur Geerts, sur le rôle du conseil d'administration et du comité de direction de la SNCB, la SNCB m'a communiqué que le dossier Fyra au sens large a été à l'ordre du jour du Comité de Direction et du Conseil d'Administration à plusieurs reprises au cours des dernières années.

Entre mars 2006 et avril 2013, le dossier Fyra a été discuté sept fois au Conseil d'Administration et trente-quatre fois au Comité de Direction. La dernière fois, la mise en service a été discutée au Comité de Direction et au Conseil d'Administration du 26 novembre 2012.

Les déplacements de service ne sont en principe jamais discutés au Comité de Direction. Il appartient au dirigeant de chaque Direction de décider si la demande d'un déplacement de service est justifiée ou non.

À la question de savoir quels étaient les membres du Comité de direction au courant des problèmes techniques du Fyra, la SNCN m'indique que le dossier relatif au statut technique du matériel V250 a été discuté au sein du Comité de Direction le 28 mai 2013.

Met betrekking tot de vragen van mijnheer Van Hecke over de rol van Lloyd's in de begeleiding van het Fyraproject, had ik natuurlijk geen kennis van de verschillende rollen die het bedrijf Lloyd's speelde binnen het Fyradossier. Ik heb de NMBS hierover bevestigd en zij antwoordde dat er niets aan Lloyd's gevraagd hoefde te worden omdat zij hier geen contractuele band mee heeft. Zij kent Lloyd's enkel in andere homologatiedossiers voor ander rollend materieel in Nederland. Ze vermeldde ook dat wanneer ze ontvangende partij is in een contract, de NMBS er steeds over waakt om in relatie met haar contractanten belangenconflicten te vermijden.

Met betrekking tot de vraag van mijnheer Veys betreffende het onderhoud van de V250-treinstellen, deelde de NMBS me mee dat de entiteit Net Train belast is met het onderhoud. Deze is door een onderhoudscontract aan het bedrijf HSA verbonden. De NMBS is dus niet tussengekomen in het onderhoud van de Fyra's van de NS (*Nederlandse Spoorwegen*). Aangezien deze zaak bij het gerecht in behandeling is, zal u toestaan dat de NMBS en haar Nederlandse partner zelf een antwoord geven op de aanvallen van AnsaldoBreda rond het gebrekkige onderhoud na de extreme wintertoestanden.

Wat de vragen van mijnheer Geerts over de rol van de Raad van Bestuur en het Directiecomité van de NMBS betreft, deelde de NMBS me mee dat het Fyradossier in de ruime zin de voorbije jaren herhaaldelijk op de agenda van het Directiecomité en de Raad van Bestuur stond.

In de periode tussen maart 2006 en april 2013 werd het Fyradossier zevenmaal besproken tijdens de Raad van Bestuur en vierendertigmaal tijdens het Directiecomité. De laatste maal werd de ingebruikname besproken op het Directiecomité en de Raad van Bestuur van 26 november 2012.

Dienstreizen worden in principe nooit besproken tijdens het Directiecomité. Het is aan de leidinggevende van elke Directie om uit te maken of de aanvraag voor een dienstreis al dan niet gerechtvaardigd is.

Op de vraag welke leden van het Directiecomité op de hoogte waren van technische problemen met de Fyra, geeft de NMBS me mee dat het dossier met betrekking de technische status van het V250-materieel op 28 mei 2013 besproken werd in het voltallige Directiecomité.

En ce qui concerne la question des droits des passagers, la SNCB me communique qu'elle estime avoir respecté le règlement 1371/2007 sur les droits des passagers en offrant aux voyageurs une alternative par l'utilisation des trains conventionnels existants ainsi que des trains supplémentaires et des bus. En vertu des accords d'assistance mutuelle entre Thalys International et la SNCB, elle a également gratuitement changé la réservation ou transporté les voyageurs par le Thalys et vice versa dans les trois cas suivants:

- les voyageurs qui risquaient de manquer un vol en correspondance;
- les voyageurs qui risquaient de manquer un TGV en correspondance;
- ou des cas graves (entre autres raisons familiales graves).

Les passagers qui auraient, en raison des problèmes avec le Fyra, acheté un billet Thalys peuvent toujours s'adresser au service clientèle de la SNCB, qui analysera le bien-fondé de leur demande. La SNCB me communique ne pas avoir connaissance d'une sanction administrative qui lui aurait été imposée par le SPF Mobilité et Transports.

Je prends acte de la position du SPF Mobilité et Transports selon laquelle la SNCB n'a pas offert suffisamment d'alternatives comparables aux voyageurs Fyra échoués. Je ne me prononcerai pas sur la pertinence des sanctions administratives et je laisse les autorités compétentes décider de, le cas échéant, la différence d'interprétation.

En ce qui concerne la question du remboursement des garanties, la SNCB m'a indiqué, madame De Bue, qu'elle avait bien récupéré l'ensemble des garanties bancaires. Concernant les autres dommages, la SNCB m'informe que le remboursement de ces dommages a été traduit en justice. Les premiers débats sont prévus pour après les vacances d'été. Il ne me revient pas de prendre position en cette matière.

En ce qui concerne les questions relatives à la communication entre le DVIS (SSICF: Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer) et la SNCB concernant les V250, je vous renvoie à la réponse que j'ai formulée à monsieur Bastin en séance plénière le 27 juin. (question n° P1914, *Compte Rendu Intégral* Chambre, Séance Plénière, 27 juin 2013, CRIV 53 PLEN 152, p. 18)

Met betrekking tot de vraag rond de rechten van de passagiers, zegt de NMBS dat ze het reglement 1371/2007 over de rechten van de passagiers nageleefd heeft door de reizigers een alternatief te bieden via bestaande klassieke treinen en extra ingelegde treinen alsook bussen. Zij heeft ook krachtens de wederzijdse assistentie-akkoorden tussen Thalys International en de NMBS de reizigers kosteloos omgeboekt of meevervoerd op de Thalys en vice versa in volgende drie gevallen:

- reizigers die een aansluitende vlucht dreigden te missen;
- reizigers die een aansluitende hogesnelheidstrein dreigden te missen;
- of schrijnende gevallen (onder andere ernstige familiale redenen).

De passagiers die omwille van de problemen met de Fyra een Thalysbiljet gekocht zouden hebben, kunnen zich steeds wenden tot de klantendienst van de NMBS, die de gegrondheid van hun vraag zal analyseren. De NMBS deelt me mee dat ze geen weet heeft van een administratieve boete die haar opgelegd zou zijn geweest door de FOD Mobiliteit en Vervoer.

Ik neem akte van het standpunt van de FOD Mobiliteit en Vervoer volgens hetwelk de NMBS niet voldoende vergelijkbare alternatieven heeft aangeboden aan gestrande Fyreizigers. Ik zal me niet uitspreken over de gepastheid van administratieve boetes, en laat de bevoegde overheden beslissen over, indien van toepassing, het interpretatieverschil.

Met betrekking tot de vraag van de terugbetaling van de garanties, heeft, beste mevrouw De Bue, de NMBS me aangegeven dat ze alle bankgaranties heeft gerecupereerd. Wat de overige schade betreft, informeert de NMBS mij dat het verhalen van deze schade voor het gerecht is gebracht. De eerste debatten zijn gepland voor na de zomervakantie. Het komt me ook hier niet toe een standpunt in te nemen.

Wat betreft de vragen rond de communicatie tussen de DVIS (Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen) en de NMBS met betrekking tot de V250, verwijs ik u naar het antwoord dat ik op 27 juni tijdens de plenaire zitting aan mijnheer Bastin heb gegeven. (vraag nr. P1914, *Integraal Verslag* Kamer, Plenumvergadering, 27 juni 2013, CRIV 53 PLEN 152, blz. 18)

Une initiative a été prise par le SSICF pour se pencher avec la SNCB sur ce qu'il s'est passé dans ce projet précis complexe et impliquant de nombreux partenaires, y compris internationaux, afin d'améliorer la communication entre les différents partenaires à l'avenir. L'initiative étant pilotée par le SSICF, je vous invite à interroger mon collègue Wathelet pour plus d'informations sur ce sujet.

En ce qui concerne les solutions alternatives prévues, la SNCB m'informe qu'elle examine les modalités de l'augmentation de la fréquence du train vers La Haye. L'objectif est de parvenir à une répartition uniforme sur la journée, tant que faire se peut logistiquement.

La possibilité d'augmenter les fréquences des Thalys est également discutée. La question ici n'est pas tant la disponibilité du matériel, mais bien la volonté du partenaire Thalys de prendre en compte les besoins réels du marché et du client.

L'augmentation de la fréquence des trains entre Anvers et Roosendaal est limitée à la période de pointe estivale et n'est possible que par le matériel roulant qui est disponible pendant cette période. Il n'y a pas encore de décision sur le nombre de fréquences à prévoir pour le train Bruxelles-La Haye. Cette question est contenue dans l'échange de vue globale entre la SNCB, NS et l'État néerlandais sur les liaisons à établir afin d'assurer la liaison entre la Belgique et les Pays-Bas.

En ce qui concerne les conséquences de l'arrêt du Fyra sur les autres liaisons ferroviaires, et tout particulièrement sur la desserte de Noorderkempen, la SNCB m'informe que le projet de liaison entre Anvers et Breda tel que prévu par les accords passés en décembre 2012 entre la SNCB, NS et l'État hollandais est actuellement gelé pour cause de défauts au matériel V250.

Une offre alternative durable entre la Belgique et les Pays-Bas continuera à être élaborée pendant l'été 2013, qui aura la même valeur totale de ce qui était promis au 3 décembre 2012.

Étant donné qu'il la clarté n'a pas encore été faite sur l'offre future entre la Belgique et les Pays-Bas et qu'on ne peut donc pas garantir la disponibilité des sillons sur ces volets de travail pour l'IR-s, les quatre trains supprimés au moment du lancement du Fyra ne sont toujours pas rétablis.

De DVIS nam het initiatief zich samen met de NMBS te buigen over wat er gebeurd is in dit precieze en ingewikkelde project dat talrijke partners, ook internationale, omvat om de communicatie tussen de verschillende partners in de toekomst te verbeteren. Aangezien het initiatief door de DVIS wordt geleid, verzoek ik u voor meer informatie hierover mijn collega Wathelet te bevragen.

Met betrekking tot de opgestelde alternatieve oplossingen, geeft de NMBS me aan dat ze de modaliteiten voor de frequentieverhoging van de trein naar Den Haag bestudeert. Het is de bedoeling om een gelijkmatige spreiding over de dag te bereiken, indien dit logistiek haalbaar is.

De mogelijkheid om de frequenties van de Thalys te verhogen wordt ook besproken. De vraag is hier niet zozeer de beschikbaarheid van het materieel maar wel de wil van de partner Thalys om rekening te houden met de reële noden van de markt en van de klant.

De frequentieverhoging van de treinen tussen Antwerpen en Roosendaal is beperkt tot de zomerpiek en is enkel mogelijk door rollend materieel dat in die periode beschikbaar is. Er is nog geen enkele beslissing over het aantal frequenties dat te voorzien is voor de trein Brussel - Den Haag. Deze vraag is vervat in de globale gedachte-uitwisseling tussen de NMBS, NS en de Nederlandse Staat over de verbindingen die opgesteld moeten worden om de verbinding tussen België en Nederland te waarborgen.

Met betrekking tot de gevolgen van de stopzetting van Fyra voor de andere treinverbindingen, en meer bepaald voor de bediening van Noorderkempen, informeert de NMBS mij dat het project voor de verbinding van Antwerpen naar Breda, zoals voorzien door de akkoorden van december 2012 door de NMBS, NS en de Nederlandse Staat, vandaag bevroren is door defecten aan het V250-materieel.

Gedurende de zomer 2013 wordt verder gewerkt aan een duurzaam alternatief aanbod tussen België en Nederland, dat eenzelfde totaalwaarde zal hebben als wat toegezegd werd op 3 december 2012.

Omdat momenteel nog geen duidelijkheid bestaat over het toekomstig aanbod tussen België en Nederland en men de beschikbaarheid van de rijpaden op deze werkvensters voor de IR-s dus niet kan garanderen, zullen de vier treinen die afgeschafte werden bij de lancering van de Fyra momenteel niet heringelegd worden.

Dans l'étude encore en cours figure l'idée de relier Anvers - Breda - Eindhoven par un type de matériel encore à définir, y compris la locomotive T28 sur L4 ou T11 sur rail conventionnel. Avant que cette liaison puisse être réalisée, il faut que le matériel approprié, qui doit pouvoir rouler sur la ligne 4 et qui doit en outre être homologué pour le réseau néerlandais, soit disponible. Un tel équipement n'est pas disponible à court terme. Selon la SNCB, il est prématuré de s'avancer sur cette piste.

En ce qui concerne l'avenir des liaisons et les possibilités de prévoir des liaisons directes entre Noorderkempen et Bruxelles, la question devra faire l'objet d'une analyse plus approfondie dans le cadre de la négociation des prochains contrats de gestion, en tenant compte à la fois des contraintes techniques, de l'intérêt et de la fréquentation de la ligne et des moyens financiers disponibles.

DO 2012201314095

Question n° 523 de monsieur le député Frank Wilrycx du 26 juillet 2013 (N.) au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes:

Infrabel. - Gare de Turnhout. (QO18294)

En Campine, la gare de Turnhout est l'un des rares points d'arrêt dont les quais ne sont pas encore construits en matériaux durs. En d'autres termes, par temps de pluie, les voyageurs qui montent ou descendent du train pataugent dans d'énormes flaques d'eau le long des quais. Sur le quai 2 d'où partent les trains pour Anvers, les infrastructures pour accueillir les voyageurs sont quasiment inexistantes.

Face à cette situation indigne d'une gare qui accueille en effet un grand nombre de voyageurs, les autorités communales de Turnhout ont déjà adressé plusieurs demandes d'intervention aux services compétents. Les réponses reçues ont été peu encourageantes. Il leur a notamment été répondu que la situation n'était pas très grave et qu'aucun voyageur n'embarquait au quai 2. Il a fallu que, photos à l'appui, l'administration communale démontre l'état lamentable des quais et souligne que depuis 2007, des voyageurs embarquaient également à bord des trains sur le quai 2 pour que l'existence d'un réel problème soit admise. Pour ce qui est de la solution, tout dépend des moyens disponibles à l'échelon supérieur".

1. Des travaux d'entretien et d'amélioration sont-ils projetés à la gare de Turnhout?

In de studie die nog loopt wordt het idee opgenomen om een verbinding Antwerpen - Breda - Eindhoven op te nemen met een nog te bepalen type materieel waaronder locomotief T28 op L4 of T11 op conventioneel spoor. Vooraleer dergelijke treinverbinding kan gerealiseerd worden moet er geschikt materieel beschikbaar zijn dat kan rijden op lijn 4 en dat bovendien gehomologeerd is voor het Nederlandse net. Dergelijk materieel is op korte termijn niet beschikbaar. Volgens de NMBS is het voorbarig om hierop vooruit te lopen.

Wat betreft de toekomst van de verbindingen en de mogelijkheden om rechtstreekse verbindingen te voorzien tussen Noorderkempen en Brussel, zal de vraag het voorwerp moeten uitmaken van een diepgaandere analyse in het kader van de onderhandelingen van de volgende beheerscontracten, door zowel rekening te houden met de technische beperkingen, het belang en de frequentie van de lijn en de beschikbare financiële middelen.

DO 2012201314095

Vraag nr. 523 van de heer volksvertegenwoordiger Frank Wilrycx van 26 juli 2013 (N.) aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden:

Infrabel. - Het station van Turnhout. (MV 18294)

Het station van Turnhout heeft als één van de weinige halteplaatsen in de Kempen nog onverharde perrons. Dit betekent dat reizigers bij regenweer vaak te maken krijgen met enorme drassige perronboorden bij het op- en afstappen van de trein. Op perron 2, waar de treinen richting Antwerpen vertrekken, is er ook nauwelijks enige reizigersinfrastructuur.

Het stadsbestuur van Turnhout richtte dan ook reeds enkele keren vragen naar de bevoegde diensten om aan deze onaanvaardbare toestand iets te doen. Het station van Turnhout ontvangt immers behoorlijk wat reizigers. Vanuit de bevoegde diensten kreeg het stadsbestuur weinig bemoedigende antwoorden. Zo werd er meegedeeld dat het probleem niet zo groot was en dat perron 2 geen opstappende reizigers zou ontvangen. Pas toen het stadsbestuur met foto's de toestand van de perrons kon aantonen en erop wees dat er sinds 2007 ook reizigers opstappen op perron 2 werd het probleem erkend. Of er ook iets aan gedaan zou kunnen worden, hing echter af van de beschikbare middelen van "bovenaf".

1. Zijn er onderhouds- en verbeteringswerken gepland voor het station van Turnhout?

2. Les infrastructures requises seront-elles mises à la disposition des voyageurs sur les quais et en particulier sur le quai 2 (sièges, abris et panneaux d'affichage électroniques)?

Réponse du ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes du 27 août 2013, à la question n° 523 de monsieur le député Frank Wilrycx du 26 juillet 2013 (N.):

1. Le Groupe SNCB m'informe que, compte tenu du problème de la formation régulière de flaques sur le quai 2, le carrelage partiel du quai 2 sera prochainement examiné. Il s'agit d'une solution intermédiaire, en attendant la rénovation complète de la plateforme, assorti du réaménagement du quartier de la gare.

2. Le quai 2 est actuellement équipé d'un abri et de deux ensembles de trois sièges. Un abri supplémentaire sera prévu à l'automne.

Deux écrans d'information fonctionnent actuellement à la gare de Turnhout:

- 1 écran qui reprend les trains et leurs destinations, les heures de départ, les voies, les retards etc.;

- 1 écran de crise: celui-ci affiche des informations non commerciales, sauf en cas d'incidents. Dans ce dernier cas, ces écrans sont utilisés pour les informations sur les conséquences pour le trafic ferroviaire d'un incident ou d'un accident.

Aucune extension des écrans d'information conformes aux normes actuelles Revalor n'est prévue.

DO 2012201314096

Question n° 524 de madame la députée Valérie De Bue du 26 juillet 2013 (Fr.) au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes:

SNCB. - Le dossier FYRA (QO 19149).

Dans un premier arrêt, le tribunal d'Utrecht a statué en faveur de la SNCB dans son procès avec Ansaldo Breda. La société de chemin de fer belge va être remboursée des acomptes versés pour les rames V250 ce qui représente un montant de plus de 37 millions d'euros, couvert par des garanties bancaires qui devront être restitués à la SNCB.

2. Zal er voorzien worden in de nodige reizigersinfrastructuur (zitplaatsen, schuilhuisjes en elektronische aanwijzingsborden) op de perrons en meer specifiek op perron 2?

Antwoord van de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden van 27 augustus 2013, op de vraag nr. 523 van de heer volksvertegenwoordiger Frank Wilrycx van 26 juli 2013 (N.):

1. De NMBS-Groep deelt mij mee dat gezien het probleem van de steeds terugkerende plasvorming op perron 2, een gedeeltelijke betegeling van perron 2 binnen afzienbare tijd zal onderzocht worden. Dat is een tussenoplossing in afwachting van de volledige perronvernieuwing, gekoppeld aan de herinrichting van de stationsomgeving.

2. Perron 2 is momenteel voorzien van één schuilhuisje en twee sets van drie zitjes. Een bijkomend schuilhuisje zal dit najaar voorzien worden.

Er zijn in het station Turnhout momenteel twee informatieschermen in werking:

- 1 overzichtsscherm dat een lijst van de treinen met hun bestemming, uur van vertrek, spoor, vertraging enzovoort toont;

- 1 crisisscherm: toont niet-commerciële info, tenzij in geval van incidenten. Dan worden deze schermen gebruikt voor informatie over de gevolgen van een incident of ongeval voor het treinverkeer.

Er wordt geen uitbreiding voorzien van informatieschermen die met de huidige Revalor-normen conform zijn.

DO 2012201314096

Vraag nr. 524 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Valérie De Bue van 26 juli 2013 (Fr.) aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden:

NMBS.- Fyra.- (MV 19149).

In een eerste vonnis gaf de rechtbank te Utrecht de NMBS gelijk in het proces tegen de Italiaanse treinbouwer AnsaldoBreda. De Belgische spoorwegmaatschappij krijgt de voorschotten terug die voor de V250-treinstellen werden betaald. Het gaat over een bedrag van 37 miljoen euro aan bankgaranties.

Il s'agit là d'un premier arrêt positif pour les chemins de fer belges, De plus, dans un second arrêt, le tribunal d'Utrecht a décidé de débouter AnsaldoBreda pour ses demandes qui portaient sur la désignation d'un nouvel expert indépendant.

1. Pourriez-vous communiquer, si ces arrêts signent la sureté de voir revenir ces 37 millions d'euros dans les caisses de notre opérateur ferroviaire?

2. Avez-vous une idée du timing du remboursement de cet argent quand on connaît les difficultés financières de la société italienne?

Réponse du ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes du 29 août 2013, à la question n° 524 de madame la députée Valérie De Bue du 26 juillet 2013 (Fr.):

En réponse aux questions de l'honorable membre, je me réfère à ma réponse à la question écrite n° 522 de monsieur Stefaan Van Hecke portant également sur la problématique FYRA. (*Questions et Réponses* Chambre, 2012/2013, n° 126)

DO 2012201314097

Question n° 525 de madame la députée Bercy Slegers du 26 juillet 2013 (N.) au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes:

Utilisation de pesticides par Infrabel. (QO 18283)

Pour combattre les mauvaises herbes, des agents d'Infrabel ont récemment pulvérisé trois types de pesticides à la gare de Hoeilaart. L'un d'entre eux est interdit en Flandre par la *Vlaamse Milieumaatschappij (VMM)* et des riverains n'ont pas manqué de manifester leur indignation.

Conformément au décret de l'exécutif flamand, d'ici au 1^{er} janvier 2015, les administrations locales doivent s'abstenir de toute utilisation de pesticides pour l'entretien du domaine public. La commune de Hoeilaart a pris une longueur d'avance et consent déjà d'énormes efforts pour se passer de pesticides pour l'entretien du domaine public.

Je suis parfaitement consciente de la nécessité d'éliminer les mauvaises herbes le long des voies et dans les gares pour des raisons d'ordre esthétique et pour faciliter la circulation des trains, mais je m'interroge néanmoins sur l'utilisation d'un produit interdit par la Région flamande.

1. Quelle est la politique d'Infrabel en ce qui concerne l'usage des pesticides sur et le long des voies de chemin de fer, ainsi que dans les gares?

Dit is een eerste uitspraak in het voordeel van de NMBS. In een tweede vonnis wees de rechter in Utrecht bovendien de eis van AnsaldoBreda om een nieuwe onafhankelijke expert aan te stellen af.

1. Is het met die vonnissen nu zeker dat de 37 miljoen euro aan voorschotten effectief naar de kas van de NMBS zullen terugvloeien?

2. Weet u wanneer het geld zal worden teruggestort, gezien ook de financiële moeilijkheden waarin het Italiaanse bedrijf verkeert?

Antwoord van de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden van 29 augustus 2013, op de vraag nr. 524 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Valérie De Bue van 26 juli 2013 (Fr.):

Als antwoord op de vragen van het geachte lid, verwijs ik naar mijn antwoord op de schriftelijke vraag nr. 522 van de heer Stefaan Van Hecke die eveneens de FYRA-problematiek betreft. (*Vragen en Antwoorden* Kamer, 2012/2013, nr. 126)

DO 2012201314097

Vraag nr. 525 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Bercy Slegers van 26 juli 2013 (N.) aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden:

Infrabel. - Het gebruik van pesticiden. (MV 18283)

Recentelijk sproeide personeel van Infrabel onkruid dood aan het station in Hoeilaart. Hiervoor werden drie soorten pesticiden gebruikt. Een van de drie soorten is door de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) niet toegelaten in Vlaanderen. Buurbewoners reageerden verontwaardigd.

Tegen 1 januari 2015 moet conform het Vlaams decreet de lokale overheid het openbaar domein pesticidenvrij onderhouden. In Hoeilaart is het zelfs zo dat de gemeente voorloopt op het Vlaams decreet en daar nu al grote inspanningen doet als gemeentelijke overheid om pesticiden te mijden in het onderhoud van het openbaar domein.

Ik begrijp dat onkruid langs de sporen en aan de stations bestreden moet worden opdat een propere stationsomgeving en vlot treinverkeer mogelijk blijft. Toch stel ik me vragen bij het gebruik van een middel waarvan het Vlaams Gewest het gebruik niet toelaat.

1. Wat is het beleid van Infrabel betreffende het gebruik van pesticiden op en langs spoorwegen en in de stations?

2. a) Comment expliquer l'utilisation par Infrabel à Hoeilaart d'un produit proscrit par la VMM?

b) Comment envisagez-vous de réagir à ces événements?

c) Quelles mesures comptez-vous prendre pour éviter qu'ils ne se reproduisent?

3. Quelles sont les dispositions prises par Infrabel pour se conformer à la décision de la Région flamande interdisant aux pouvoirs publics l'utilisation de pesticides sur le territoire flamand à partir du 1^{er} janvier 2015?

Réponse du ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes du 27 août 2013, à la question n° 525 de madame la députée Bercy Slegers du 26 juillet 2013 (N.):

1. La politique menée par Infrabel est exposée dans une circulaire. Les points clés présentés sont, entre autres, l'utilisation d'herbicides sur les voies uniquement (y compris le sentier à côté de la voie), et non sur les accotements; les quantités d'herbicides à réduire et le contrôle des produits reconnus à utiliser sur les terrains non asphaltés.

2. Infrabel reconnaît que le sous-traitant a effectivement utilisé un produit qui n'est pas reconnu par la VMM (*Vlaamse Milieumaatschappij*). Infrabel a donc établi un procès-verbal de constat pour violation de la loi.

Infrabel confirme officiellement que des herbicides ne seront plus appliqués aux parois vertes dans le cadre des travaux RER et qu'elle examinera d'autres solutions dans le cadre de l'entretien continu des parois vertes.

Infrabel a également confirmé qu'elle présentera tous les aspects environnementaux à l'approbation préalable des services environnementaux de Hoeilaart à l'avenir et elle confirme également son intention de limiter les nuisances autant que possible.

Cette question est d'un grand intérêt commun et je demanderai à Infrabel de tester ce principe au préalable dans toutes les communes.

3. Dans le cadre du décret du 21 décembre 2011, Infrabel se prépare actuellement, en consultation avec les autorités compétentes - y compris l'*Agentschap voor Natuur en Bos* - à mettre à jour le plan de réduction de pesticides en conformité avec ce nouveau décret.

2. a) Hoe valt het te verklaren dat Infrabel in Hoeilaart een product gebruikte dat door de VMM niet erkend wordt?

b) Hoe overweegt u hiertegen op te treden?

c) Welke maatregelen overweegt u te ondernemen opdat dit niet meer zou voorvallen?

3. Hoe bereidt Infrabel zich voor op de beslissing van het Vlaams Gewest om vanaf 1 januari 2015 als overheid geen pesticiden meer te gaan gebruiken op Vlaams grondgebied?

Antwoord van de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden van 27 augustus 2013, op de vraag nr. 525 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Bercy Slegers van 26 juli 2013 (N.):

1. Het door Infrabel gevoerde beleid wordt uiteengezet in een omzendbrief. De kernpunten hierin zijn ondermeer gebruik van herbiciden enkel op het spoor (inclusief voetpad naast het spoor) en niet op bermen; de hoeveelheden van herbiciden te reduceren; en controle van te gebruiken erkende producten op niet-verharde terreinen.

2. Infrabel erkent dat er effectief een product door de onderaannemer werd gebruikt dat niet erkend wordt door de VMM (*Vlaamse Milieumaatschappij*). Infrabel heeft dan ook een proces-verbaal van vaststelling opgesteld voor deze inbreuk op de wetgeving.

Infrabel bevestigt formeel dat er in het kader van deze GEN-werken geen herbiciden meer zullen toegepast worden op de groene wanden en dat ze in het kader van het verdere onderhoud van de groene wanden, andere oplossingen zal onderzoeken.

Infrabel bevestigt ook dat ze in de toekomst alle milieuaspecten voorafgaandelijk ter goedkeuring aan de Groenen Milieudiensten Hoeilaart zal voorleggen en bevestigt eveneens haar intentie om de hinder zoveel mogelijk te beperken.

Deze problematiek is van groot gemeenschappelijk belang en ik zal dan ook aan Infrabel vragen om dit principe in alle gemeenten op voorhand af te toetsen.

3. In het kader van het decreet van 21 december 2011 bereidt Infrabel zich momenteel voor, om in overleg met de bevoegde overheden - onder andere Agentschap voor Natuur en Bos - het huidige pesticidenreductieplan te actualiseren in overeenstemming met dit nieuwe decreet.

DO 2012201314098

Question n° 526 de monsieur le député Jef Van den Bergh du 26 juillet 2013 (N.) au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes:

SNCB. - Solutions proposées au voyageur pour remplacer la liaison assurée par le Fyra et respect de leurs droits (QO 19136).

Le SPF Mobilité et Transports a informé la SNCB que lors des mésaventures du train Fyra, l'entreprise n'a pas respecté les droits des voyageurs inscrits dans le Règlement (CE) 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires du 23 octobre 2007. Celui-ci stipule notamment que lorsqu'on peut raisonnablement s'attendre à ce qu'un train arrive avec plus de 60 minutes de retard à la destination finale prévue dans le contrat de transport, les voyageurs ont immédiatement le choix entre le remboursement intégral du billet ou la poursuite du voyage vers la destination finale, dans des conditions de transport comparables et dans les meilleurs délais. Entre la mi-janvier et la mi-février 2013, la seule option proposée aux voyageurs laissés en rade à la suite de la panne du Fyra était un parcours d'une durée nettement plus longue et émaillé de plusieurs correspondances.

Il est impératif de proposer un service ferroviaire digne de ce nom dans les meilleurs délais. Nous sommes ravis de constater que dans un premier temps, la SNCB a décidé d'augmenter à 10 et ensuite à 12 la fréquence des liaisons Bruxelles-La Haye. En attendant, pendant la période des vacances d'été, 6 trains directs aller-retour supplémentaires ont été mis en service entre Anvers et Roosendaal. À terme, nous espérons le rétablissement d'une fréquence quotidienne de 16 trains Intercity pour chacune des destinations.

1. La SNCB remboursera-t-elle la différence de prix aux voyageurs qui ont dû acheter un billet Thalys à la suite de la défaillance du Fyra?

2. Pourquoi la SNCB n'a-t-elle pas respecté les droits des voyageurs?

3. Allez-vous vous incliner si le SPF Mobilité et Transports vous inflige une amende administrative pour le non-respect des droits des voyageurs?

4. L'augmentation des fréquences aux heures de pointe sera-t-elle prioritaire?

5. Le train IC Anvers-Roosendaal sera-t-il maintenu en septembre?

6. La fréquence journalière sera-t-elle ensuite portée à 16 liaisons?

DO 2012201314098

Vraag nr. 526 van de heer volksvertegenwoordiger Jef Van den Bergh van 26 juli 2013 (N.) aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden:

NMBS. - Alternatieven Fyra en reizigersrechten (MV 19136).

De FOD Mobiliteit en Vervoer heeft de NMBS laten weten dat het in de nasleep van het Fyra-debacle de reizigersrechten niet heeft gerespecteerd zoals beschreven in de Verordening (EG) nr. 1371/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 betreffende de rechten en verplichtingen van reizigers in het treinverkeer. Deze reizigersrechten bepalen onder meer dat je bij een treinvertraging van meer dan 60 minuten recht hebt om de reis verder te zetten bij de vroegste gelegenheid onder vergelijkbare vervoersomstandigheden. Het enige alternatief dat gedurende midden januari tot midden februari 2003 aangeboden werd aan de reizigers die het slachtoffer werden van de uitval van de Fyra was een traject met meerdere aansluitingen en met een veel langere reistijd.

Het is zaak om zo snel mogelijk een volwaardige treindienst aan te bieden. We zijn tevreden dat de NMBS heeft besloten om de frequentie van de verbinding Brussel-Den Haag in eerste fase op te trekken naar tien en vervolgens naar twaalf verbindingen. In afwachting worden tijdens de zomerperiode zes extra rechtstreekse treinen heen en terug ingelast tussen Antwerpen en Roosendaal. We hopen dat uiteindelijk terug een volwaardige Intercity-uurdienst van zestien treinen per dag per richting gerealiseerd kan worden.

1. Zal de NMBS de reizigers die niet mee konden met de Fyra en daarom een vervoerbewijs voor de THALYS hebben gekocht vergoeden voor de meerkost?

2. Waarom heeft de NMBS de Europese reizigersrechten niet gerespecteerd?

3. Zal u zich neerleggen bij een eventuele beslissing van de FOD Mobiliteit en Vervoer om de NMBS een administratieve geldboete op te leggen voor de schending?

4. Zal de prioriteit bij de frequentieverhoging naar de spitsuren gaan?

5. Zal de IC Antwerpen-Roosendaal behouden blijven vanaf september?

6. Zal de frequentie verder opgetrokken worden naar zestien verbindingen per dag?

7. L'examen des options additionnelles, c'est-à-dire nombre de liaisons quotidiennes Thalys porté à 12, mise en service d'un Eurostar à partir de 2016 et organisation d'une liaison classique entre Anvers et Eindhoven a-t-il déjà avancé?

Réponse du ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes du 29 août 2013, à la question n° 526 de monsieur le député Jef Van den Bergh du 26 juillet 2013 (N.):

En réponse aux questions de l'honorable membre, je me réfère à ma réponse à la question écrite n° 522 de monsieur Stefaan Van Hecke portant également sur la problématique FYRA. (*Questions et Réponses* Chambre, 2012/2013, n° 126)

DO 2012201314099

Question n° 527 de monsieur le député Stefaan Van Hecke du 26 juillet 2013 (N.) au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes:

SNCB. - Volume et nature des marchandises transportées par le rail. (QO 17999)

L'impérieuse nécessité de disposer de statistiques précises ou en tout cas fiables sur le volume des marchandises transportées est une nouvelle fois apparue après la catastrophe ferroviaire de Wetteren. Il n'a pas encore été possible d'obtenir des chiffres précis sur la quantité et la nature des marchandises transportées et il semble qu'il ne soit pas facile de se les procurer.

1. a) Existe-t-il des chiffres précis sur le volume de marchandises transportées par le rail?

b) Dans l'affirmative combien de transports annuels de produits dangereux sont recensés?

c) Dans la négative, pour quelle raison ces chiffres ne sont-ils pas disponibles?

d) Envisagez-vous d'ouvrir des discussions avec les Régions et les sociétés de transport pour procéder à une radioscopie de ce type de transport?

2. a) Existe-t-il des données sur la nature des marchandises transportées?

b) Dans l'affirmative, quelles sont les marchandises transportées?

c) Dans la négative, envisagez-vous d'ouvrir des discussions avec les sociétés de transport afin de définir le profil précis de la nature de ces transports?

7. Zijn er al vorderingen gemaakt met betrekking tot de bijkomende pistes die werden bestudeerd met name verbindingen Thalys optrekken naar twaalf per dag, Eurostar van 2016 en het instellen van een klassieke verbinding Antwerpen-Eindhoven?

Antwoord van de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden van 29 augustus 2013, op de vraag nr. 526 van de heer volksvertegenwoordiger Jef Van den Bergh van 26 juli 2013 (N.):

Als antwoord op de vragen van het geachte lid, verwijst ik naar mijn antwoord op de schriftelijke vraag nr. 522 van de heer Stefaan Van Hecke die eveneens de FYRA-problematiek betreft. (*Vragen en Antwoorden Kamer*, 2012/2013, nr. 126)

DO 2012201314099

Vraag nr. 527 van de heer volksvertegenwoordiger Stefaan Van Hecke van 26 juli 2013 (N.) aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden:

NMBS. - Omvang en aard goederentransport via het spoor. (MV 17999)

Exacte of goede cijfers over de omvang van het goederentransport lijken, na de gebeurtenissen in Wetteren, eens te meer een absolute noodzaak. Exacte cijfers over de omvang en aard van de transporten werden echter nog niet gegeven. Blijkbaar zou deze informatie ook moeilijk worden verkregen.

1. a) Bestaan er exacte cijfers over de omvang van het goederentransport op het spoor?

b) Zo ja, hoeveel transporten met gevaarlijke goederen zijn er dan per jaar?

c) Zo niet, wat is hiervoor de reden?

d) Overweegt u gesprekken met de Gewesten en vervoersmaatschappijen om deze transporten in kaart te brengen?

2. a) Bestaan er gegevens over de aard van dit goederentransport?

b) Zo ja, over welke transporten gaat het dan?

c) Zo niet, overweegt u gesprekken met de vervoersmaatschappijen om de aard van deze transporten in kaart te brengen?

Réponse du ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes du 27 août 2013, à la question n° 527 de monsieur le député Stefaan Van Hecke du 26 juillet 2013 (N.):

Le Groupe SNCB m'informe qu'en 2012, un total de 108.877 trains de marchandises ont circulé sur le réseau belge, dont 41.149 trains de marchandises transportant des produits mentionnés dans la liste du Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID).

Infrabel m'informe également qu'elle ne dispose pas du tonnage de chaque groupe de produit individuel. Dans le cas où une voiture transporte plus d'un produit dangereux ou non, la totalité de la voiture est prise en compte. Selon ce recensement, un total de 66.221.910 tonnes net de marchandises a été transporté, parmi lesquelles 12.398.034 tonnes de marchandises relevant du RID.

Environ 45 % des wagons de marchandises dangereuses sont remplis avec des liquides inflammables tels que du diesel ou de l'essence, environ 25 % avec des gaz comme l'azote ou du propane, environ 15 % avec des substances corrosives comme de l'acide nitrique, environ 10 % avec des produits de la classe 9, étant des substances dangereuses diverses, telles que des solides chauffés.

DO 2012201314100

Question n° 528 de monsieur le député David Geerts du 26 juillet 2013 (N.) au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes:

SNCB. - Traitement du dossier Fyra par le comité de direction et le conseil d'administration. (QO 18958).

Le Fyra v250 a accompli son voyage inaugural entre Bruxelles et Amsterdam le 9 décembre 2012 et 40 jours plus tard, il était définitivement mis hors service à la suite de multiples défaillances. Il reste toujours à savoir pourquoi il a pu effectivement être mis en service le 9 décembre 2012.

1. Pouvez-vous nous communiquer les dates auxquelles la mise en service du Fyra était inscrite à l'ordre du jour du conseil d'administration de la SNCB et de son comité de direction?

2. Le comité de direction a-t-il abordé le thème des voyages de service?

3. Quels sont les membres du comité de direction qui étaient informés des nombreux défauts du train Fyra?

Antwoord van de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden van 27 augustus 2013, op de vraag nr. 527 van de heer volksvertegenwoordiger Stefaan Van Hecke van 26 juli 2013 (N.):

De NMBS-Groep meldt mij dat in 2012 in totaal 108.877 goederentreinen op de Belgische net reden waarvan er 41.149 goederentreinen reden met producten die vermeld staan op de lijst van het Reglement inzake Internationaal goederenvervoer met gevaarlijke producten (RID).

Infrabel informeert mij ook dat ze niet over de tonnages van elke individuele productengroep beschikt. Indien een wagen meerdere al dan niet gevaarlijke producten vervoert, wordt de hele wagen geteld. Volgens deze telling werd er in totaal 66.221.910 ton netto goederen vervoerd waarvan 12.398.034 ton goederen, dat valt onder het RID.

Ongeveer 45 % van de wagons met gevaarlijke goederen zijn gevuld met ontvlambare vloeistoffen zoals diesel of benzine, ongeveer 25 % met gassen zoals stikstof of, propaan, ongeveer 15 % met bijtende stoffen zoals salpeterzuur, ongeveer 10 % met goederen van klasse 9 dat betekent diverse gevaarlijke stoffen zoals verwarmde vaste stof.

DO 2012201314100

Vraag nr. 528 van de heer volksvertegenwoordiger David Geerts van 26 juli 2013 (N.) aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden:

NMBS. - Behandeling van het Fyradossier in het directiecomité en de raad van bestuur (MV 18958).

Op 9 december 2012 reed de Fyra v250 voor de eerste maal het traject Brussel-Amsterdam. Na 40 dagen werd de trein door tal van mankementen definitief van het Belgische spoor gehaald. Vraag blijft waarom deze trein effectief van start is kunnen gaan op 9 december 2012.

1. Kan u de data meedelen wanneer de ingebruikname van de Fyra op de agenda stond van de raad van bestuur van de NMBS en het directiecomité?

2. Werden de dienstreizen besproken in het directiecomité?

3. Welke leden van het directiecomité waren op de hoogte dat de Fyra tal van mankementen vertoonden?

Réponse du ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes du 29 août 2013, à la question n° 528 de monsieur le député David Geerts du 26 juillet 2013 (N.):

En réponse aux questions de l'honorable membre, je me réfère à ma réponse à la question écrite n° 522 de monsieur Stefaan Van Hecke portant également sur la problématique FYRA. (*Questions et Réponses* Chambre, 2012/2013, n° 126)

DO 2012201314101

Question n° 529 de monsieur le député Stefaan Van Hecke du 26 juillet 2013 (N.) au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes:

SNCB. - Plan hiver. (QO18691)

Dans différents rapports ("Rapport Plan hiver 2012-2013" du 25 mars 2013" et "Rapport sur la situation du réseau ferroviaire après les averses de neige exceptionnelles du 12 mars 2013"), la SNCB et Infrabel dressent le bilan de la mise en oeuvre du plan hiver et des problèmes vécus par les voyageurs durant l'hiver dernier. Plusieurs éléments émergent dans ces différents documents.

1. Une pénurie persistante de motrices disponibles a été enregistrée durant la seconde quinzaine de janvier 2013, limitant ainsi la composition des convois et le confort des voyageurs par la même occasion.

Quelles initiatives comptez-vous prendre pour éviter la répétition de ce scénario l'hiver prochain?

2. Les motrices et les voitures de type M6 plus anciennes semblent en outre être plus vulnérables aux intempéries hivernales.

a) Quelles mesures envisagez-vous pour remédier au problème d'ici l'hiver prochain?

b) Procèdera-t-on au remplacement partiel ou complet de ces équipements anciens?

3. Le rapport sur la situation du réseau ferroviaire après les averses de neige exceptionnelles du 12 mars 2013 annonce l'examen d'une série d'options stratégiques.

a) Premièrement, l'éventuelle mise en place dans notre pays d'un service ferroviaire adapté, calqué sur l'exemple néerlandais, allemand et français devait être étudiée. Cette option a-t-elle déjà été analysée? Dans l'affirmative, quelles sont les conclusions (provisoires) de cette analyse? Dans la négative, quand comptez-vous l'effectuer?

Antwoord van de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden van 29 augustus 2013, op de vraag nr. 528 van de heer volksvertegenwoordiger David Geerts van 26 juli 2013 (N.):

Als antwoord op de vragen van het geachte lid, verwijs ik naar mijn antwoord op de schriftelijke vraag nr. 522 van mijnheer Stefaan Van Hecke die eveneens de FYRA-problematiek betreft. (*Vragen en Antwoorden Kamer*, 2012/2013, nr. 126)

DO 2012201314101

Vraag nr. 529 van de heer volksvertegenwoordiger Stefaan Van Hecke van 26 juli 2013 (N.) aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden:

NMBS. - Winterplan. (MV 18691)

De NMBS en Infrabel rapporteerden in een aantal verslagen ("Rapport Winterplan 2012-2013" van 25 maart 2013 en "Verslag over de toestand op het spoor na de uitzonderlijke sneeuwval van 12 maart 2013") over de toepassing van het winterplan en de problemen die men ervoer ten aanzien van de reizigers afgelopen winter. In de verschillende verslagen vallen een aantal zaken op.

1. In de tweede helft van januari 2013 is er continu een tekort aan beschikbare motorrijtuigen geweest, wat resulteert in treinen met beperkte samenstelling, waardoor het comfort voor de reizigers opnieuw beperkt wordt.

Welke stappen overweegt u te ondernemen om dit volgende winter te voorkomen?

2. Bovendien blijkt dat het vooral de oudere motorrijtuigen en de rijtuigen M6 zijn die problemen ondervinden van het winterweer.

a) Welke stappen overweegt u te ondernemen om dit probleem te verhelpen tegen de volgende winter?

b) Zal dit oudere materiaal geheel of gedeeltelijk vervangen zijn?

3. In het verslag over de toestand op het spoor na de uitzonderlijke sneeuwval van 12 maart 2013, wordt meegedeeld dat een aantal strategische opties bestudeerd zullen worden.

a) Allereerst zou bekeken worden of een eventueel aangepaste treindienst, naar Nederlands, Duits en Frans voorbeeld, ook in ons land een oplossing zou kunnen bieden. Is deze optie ondertussen al bestudeerd? Zo ja, wat zijn de (voorlopige) conclusies? Zo nee, op welke termijn plant u dit?

b) Une autre option mise en avant est le détournement rapide et efficace de trains circulant sur les voies principales vers des voies de délestage afin de garantir la poursuite de l'exploitation normale du trafic ferroviaire. Cette suggestion a-t-elle déjà été étudiée? Dans l'affirmative, quelles sont les conclusions (provisoires) de cet examen? Dans la négative, quand comptez-vous l'effectuer?

4. Les problèmes de coopération entre Infrabel et la SNCB sont également épinglés dans le rapport sur la situation du réseau ferroviaire le 12 mars 2013.

Comment à l'avenir, optimiser cette coopération et fournir ainsi aux voyageurs toutes les informations utiles?

5. Les documents mentionnent la rédaction par les services techniques de rapports incluant des propositions de corrections du plan hiver.

- a) Ces documents sont-ils prêts?
- b) Dans l'affirmative, est-il possible de les consulter?
- c) Dans la négative, quand seront-ils disponibles?

Réponse du ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes du 27 août 2013, à la question n° 529 de monsieur le député Stefaan Van Hecke du 26 juillet 2013 (N.):

1. La SNCB m'informe que des mesures sont à l'étude et qu'elle a l'intention d'en exécuter un certain nombre:

- traiter les parties sensibles au gel avec un liquide antigel comme NS l'a fait avec succès en 2012;
- placer de l'alcool sur les engins moteurs pour éviter qu'ils ne gèlent;
- rendre les moteurs des motrices Breaks résistant à l'humidité du dégel;
- la réalisation d'un contrôle complet des gicleurs, des sècheurs d'air et des appareils de protection antigel du matériel avant l'hiver;
- l'assemblage de bandes d'usure en fer sur le pantographe d'un certain nombre de locomotives pour éviter le givre sur la caténaire.

2. Les plus anciennes motrices MR62-65, très sensibles à la neige et à l'humidité, seront retirées de service au 31 décembre 2013 et remplacées par les nouvelles motrices MR08, dont les équipements de traction devraient être insensibles à la neige et au gel.

b) Het snel en efficiënt uitwijken van treinen naar uitwikksporen om de hoofdspoorlijnen vrij te houden voor de normale exploitatie van het spoorverkeer zou worden bestudeerd. Is deze mogelijkheid al bekeken? Zo ja, wat zijn de (voorlopige) conclusies? Zo neen, op welke termijn plant u dit?

4. In dit verslag over de toestand van het spoor op 12 maart 2013 wordt de moeizame samenwerking en communicatie tussen Infrabel en NMBS aangehaald.

Hoe kan dit in de toekomst worden geoptimaliseerd, zodat de reizigers over alle nodige informatie kunnen beschikken?

5. Er wordt aangegeven dat de technische diensten rapporten zullen opmaken met voorstellen ter verbetering van het winterplan.

- a) Is dit reeds gebeurd?
- b) Zo ja, kunnen deze rapporten ingekeken worden?
- c) Zo niet, op welke termijn zal dit gebeuren?

Antwoord van de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden van 27 augustus 2013, op de vraag nr. 529 van de heer volksvertegenwoordiger Stefaan Van Hecke van 26 juli 2013 (N.):

1. De NMBS meldt mij dat maatregelen worden onderzocht en dat ze van plan is om een aantal van deze maatregelen uit te voeren:

- ijsgevoelige onderdelen te behandelen met een antivriesvloeistof zoals NS heeft in 2012 met succes gedaan;
- het plaatsen van alcohol om bevroering te voorkomen op de krachtvoertuigen;
- de motoren van de motorstellen Breaks bestand maken tegen de vochtigheid van de dooi;
- het uitvoeren van een uitgebreide controle van de spuiers, de luchtdroger en de antivries toestellen van het materieel vóór de winterperiode;
- het monteren van ijzeren sleetbanden op de stroomafnemers van een aantal locomotieven om de bovenleiding van de rijmvrij te maken.

2. De oudere motorstellen MR62-65 die heel gevoelig zijn aan sneeuw en vochtigheid zullen buiten dienst gesteld worden tegen 31 december 2013 en vervangen worden door de nieuwe motorstellen MR08 waarvan de tractieuitrustingen ongevoelig zouden moeten zijn voor sneeuw en ijs.

Pour les voitures M6, un filtre sera placé comme test à l'entrée de l'aspiration de l'air des convertisseurs. Si ce test est satisfaisant, ce filtre sera placé sur l'ensemble de la flotte de 500 véhicules.

3. Infrabel et la SNCB se sont mis d'accord sur l'offre de train adapté, qui est dénommé "plan B" et qui est établi par la SNCB avec pour principe "le voyageur d'abord" en mettant l'accent sur la desserte de Bruxelles et les lignes axiales sans perdre de vue les lignes de transport les plus importantes.

En termes d'applicabilité infrastructurelle, Infrabel et la SNCB doivent mener des négociations, mais avec l'engagement clair d'Infrabel de sauvegarder l'infrastructure convenue et nécessaire à la mise en place du plan B.

Le plan B doit être praticable d'ici l'hiver 2013/2014.

4. Infrabel et la SNCB m'informent qu'il était difficile de saisir toutes les informations sur le terrain et de les transmettre aux clients et ce, en raison du trafic fortement perturbé.

Quoi qu'il en soit, plusieurs propositions d'amélioration ont été formulées.

Le plan de restructuration du groupe SNCB prévoit que toutes les communications aux voyageurs se fassent par la SNCB à l'avenir.

En outre, la coopération entre la SNCB et Infrabel est renforcée. Traffic Control et les services RDV seront joints sur une plate-forme, afin d'améliorer la communication et une bonne coordination.

5. Les services techniques des ateliers de traction ont rédigé des rapports détaillés sur les problèmes hivernaux de tous les types de matériel roulant. Ces rapports contiennent plus d'informations sur les causes et la fréquence des incidents.

Infrabel étudie actuellement un nouveau type d'aiguillage qui devrait être résistant aux lourdes conditions hivernales. Ce projet est encore à l'étude, aucune planification concrète ne peut donc déjà être fournie.

Voor wat betreft de M6-rijtuigen zal bij wijze van proef een filter geplaatst worden aan de aanzuiging van de lucht-aanzuiging van de omvormers. Als deze proef voldoening geeft, zal deze filter geplaatst worden op de hele vloot van 500 rijtuigen.

3. Infrabel en NMBS hebben een afspraak gemaakt over het aangepaste treinaanbod, dat "plan B" wordt genoemd en dat opgemaakt wordt door NMBS vanuit de visie "de reiziger eerst" en met het accent op de bediening van Brussel en de axiale lijnen zonder evenwel de belangrijkste aanvoerlijnen uit het oog te verliezen.

Op het vlak van infrastructurele uitvoerbaarheid moet worden onderhandeld tussen Infrabel en NMBS maar met het duidelijke engagement van Infrabel om de afgesproken en de voor de uitvoering van het plan B noodzakelijke infrastructuur te vrijwaren.

Het plan B moet uitvoerbaar zijn tegen de winter 2013/2014.

4. Infrabel en NMBS melden mij dat het door het sterk verstoorde treinverkeer moeilijk was om alle info van op het terrein te capteren en door te geven naar de klanten.

Hoe dan ook zijn een aantal verbeteringsvoorstellen geformuleerd.

In het herstructureringsplan van de NMBS-groep is voorzien dat alle communicatie naar de reizigers in de toekomst door de NMBS gebeurt.

Daarenboven wordt de samenwerking tussen de NMBS en Infrabel versterkt. Traffic Control en RDV worden op een platform bij elkaar gebracht hetgeen de communicatie en de vlotte coördinatie moet ten goede komen.

5. De technische diensten van de tractiewerkplaatsen, hebben gedetailleerde rapporten opgesteld over de winterproblemen van alle type rollend materieel. In deze rapporten kan men meer info vinden betreffende de oorzaken en de frequentie van de incidenten.

Infrabel bestudeert momenteel een nieuw type wissel dat tegen zwaar winterweer bestand zou moeten zijn. Dit project is nog in studie waardoor er nog geen concrete planning kan voor worden gegeven.

DO 2012201314102

Question n° 530 de monsieur le député David Geerts du 26 juillet 2013 (N.) au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes:

Problèmes de communication entre le SSICF et la SNCB dans le dossier Fyra (QO 18956).

Le 18 janvier 2013, 40 jours à peine après la mise en service du Fyra V250, le Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de fer (SSICF) a décidé de le retirer de la circulation après la perte d'une plaque du châssis du train.

Cet incident était le nième d'une longue série de défaillances. Un délai de 3 mois a été accordé au constructeur Ansaldo Breda (AB) pour remettre le train sur les rails en toute sécurité. Après avoir pris connaissance des conclusions des rapports des deux bureaux d'enquête Mott Mc Donald et Concept Risk, la SNCB a décidé de rompre le contrat avec AB et d'interdire la circulation du Fyra sur le réseau ferroviaire belge. Le patron de la SNCB a justifié sa décision en présentant quelques photos illustrant les défauts du train.

Le 25 juin 2013, après l'audition en commission de l'Infrastructure, des Communications et des Entreprises publiques du SSICF et du secrétaire d'État M. Wathelet, il est apparu que le service de sécurité n'avait jamais vu les photos précitées et que certains clichés avaient été pris longtemps avant le retrait de la circulation du Fyra. Le SSICF a regretté cette rétention d'informations d'autant plus que jusqu'alors, les échanges d'informations avec la SNCB s'étaient parfaitement déroulés.

Le secrétaire d'État M. Wathelet a une nouvelle fois martelé qu'il était crucial que la seule instance habilitée à interdire la circulation d'un train (SSICF) dispose également de la totalité des informations témoignant d'éventuels risques pour la sécurité.

1. Pourquoi la SNCB n'a-t-elle pas immédiatement transmis les photos au SSICF?
2. Une concertation sera organisée entre le SSICF et la SNCB afin de déterminer les causes du problème de communication entre les deux entités.

Quand cette concertation est-elle prévue?

DO 2012201314102

Vraag nr. 530 van de heer volksvertegenwoordiger David Geerts van 26 juli 2013 (N.) aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden:

De communicatie tussen DVIS en NMBS met betrekking tot de Fyra (MV 18956).

Op 18 januari 2013 werd de Fyra V250 na amper 40 dagen operationeel te zijn van onze sporen gehaald door de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van het Spoor (DVIS) door een plaat die losgekomen was onderaan een Fyra stel.

Dit was de druppel na een hele reeks mankementen. Daarna ging er een periode van drie maanden in voor de leverancier van de stellen, Ansaldo Breda (AB) om de trein terug veilig op de rails te krijgen. Na het afwachten van de resultaten van twee rapporten van onderzoeksbureau's Mott Mc Donald en Concept Risk besloot de NMBS het contract met AB te verbreken en geen Fyratreinen meer toe te laten op het Belgisch spoorwagennet. De topman van de NMBS staafde deze beslissing met een reeks foto's van gebreken van de trein.

Na de hoorzitting op 25 juni 2013 in de commissie van de Infrastructuur, het Verkeer en de Overheidsbedrijven met DVIS en staatssecretaris Wathelet bleek dat de veiligheidsdienst niet op de hoogte was van de betrokken foto's en dat sommige foto's reeds dateren lang voor de uitdienststelling van de Fyra. DVIS betreurde dit omdat de informatie-uitwisseling met de NMBS in het verleden altijd vlot is verlopen.

Staatssecretaris Wathelet beklemtoonde nog dat het essentieel is dat de enige instantie die kan verbieden dat een trein rijdt (DVIS) ook moet beschikken over alle informatie die de veiligheid in het gedrang brengt.

1. Wat is de reden waarom de NMBS de foto's niet onmiddellijk heeft doorgespeeld aan DVIS?
2. Er zal een overleg gepland worden tussen DVIS en de NMBS waarom het fout is gelopen in de communicatie.

Wanneer zal dit overleg plaatsvinden?

Réponse du ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes du 29 août 2013, à la question n° 530 de monsieur le député David Geerts du 26 juillet 2013 (N.):

En réponse aux questions de l'honorable membre, je me réfère à ma réponse à la question écrite n° 522 de monsieur Stefaan Van Hecke portant également sur la problématique FYRA. (*Questions et Réponses* Chambre, 2012/2013, n° 126)

DO 2012201314103

Question n° 531 de monsieur le député Stefaan Van Hecke du 26 juillet 2013 (N.) au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes:

SNCB. - Le Fyra et l'organisme de certification Lloyd's. (QO 18690)

L'organisme de certification Lloyd's Register aurait joué un rôle important mais douteux dans l'affaire du Fyra. La société aurait reçu des millions d'euros de la SNCB et des NS pour accompagner la construction mais aurait dans le même temps été rémunéré par le constructeur AnsaldoBreda pour procéder à la certification du Fyra.

1. a) Étiez-vous au courant de ce double rôle confié à Lloyd's dans le cadre de ce dossier?

b) Dans l'affirmative, depuis quand et quelles initiatives avez-vous prises pour obtenir des éclaircissements de Lloyd's?

c) Dans la négative, quelles initiatives envisagez-vous de prendre pour obtenir des éclaircissements de Lloyd's?

2. La SNCB a libéré un montant de 1,8 million d'euros pour le suivi du projet.

a) Des clauses avaient-elles été incluses dans le contrat avec Lloyd's pour prévenir de telles pratiques?

b) Dans l'affirmative, ont-elles été enfreintes par Lloyd's et quelles démarches envisagez-vous de prendre vis-à-vis de la société?

c) Dans la négative, n'estimez-vous pas qu'il y aurait lieu d'inclure de telles clauses dans les contrats afin de prévenir tout abus?

Antwoord van de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden van 29 augustus 2013, op de vraag nr. 530 van de heer volksvertegenwoordiger David Geerts van 26 juli 2013 (N.):

Als antwoord op de vragen van het geachte lid, verwijs ik naar mijn antwoord op de schriftelijke vraag nr. 522 van mijnheer Stefaan Van Hecke die eveneens de FYRA-problematiek betreft. (*Vragen en Antwoorden Kamer*, 2012/2013, nr. 126)

DO 2012201314103

Vraag nr. 531 van de heer volksvertegenwoordiger Stefaan Van Hecke van 26 juli 2013 (N.) aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden:

NMBS. - Fyra en keuringsorganisatie Lloyd's. (MV 18690)

Keuringsorganisatie Lloyd's Register zou een dubieuze hoofdrol gespeeld hebben in de Fyra-affaire. Lloyd's zou miljoenen euro ontvangen hebben van de NMBS en NS om de bouw te begeleiden en werd tegelijkertijd betaald door bouwverzekering AnsaldoBreda om de Fyra te keuren.

1. a) Was u op de hoogte van de dubbele rol die Lloyd's in deze heeft gespeeld?

b) Zo ja, sinds wanneer en welke stappen heeft u reeds ondernomen om verduidelijking te krijgen van Lloyd's?

c) Zo niet, welke stappen overweegt u te ondernemen om verduidelijking te krijgen van Lloyd's?

2. Er werd door de NMBS 1,8 miljoen euro vrijgemaakt om het project op te volgen.

a) Werden er clausules in het contract met Lloyd's opgenomen om dergelijke praktijken te voorkomen?

b) Zo ja, werden deze door Lloyd's verbroken en welke stappen overweegt u te nemen ten aanzien van het bedrijf?

c) Zo niet, bent u het met mij eens dat dergelijke clausules opgenomen moeten worden om wanpraktijken te voorkomen?

Réponse du ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes du 29 août 2013, à la question n° 531 de monsieur le député Stefaan Van Hecke du 26 juillet 2013 (N.):

En réponse aux questions de l'honorable membre, je me réfère à ma réponse à la question écrite n° 522 de monsieur Stefaan Van Hecke portant également sur la problématique FYRA. (*Questions et Réponses* Chambre, 2012/2013, n° 126)

DO 2012201314104

Question n° 532 de monsieur le député Tanguy Veys du 26 juillet 2013 (N.) au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes:

SNCB. - La communication avec le SSICF à propos des problèmes techniques rencontrés par le Fyra (QO 18916).

Le 31 mai 2013, lorsqu'a été rendue publique la nouvelle selon laquelle le contrat avec AnsaldoBreda était rompu, le patron de la SNCB, M. Descheemaeker, a tenu une retentissante conférence de presse au cours de laquelle ont été exhibées une série de photos montrant clairement les déficiences du Fyra. La presse et le public ont ainsi pu voir des batteries prendre feu sous l'espace passagers, le toit se détachant et des portes toutes de guingois. M. Descheemaeker indiquait alors que tout cela pourrait prêter à rire si ce n'était aussi pénible.

Le Service de sécurité et d'interopérabilité des chemins de fer (SSICF) a indiqué par la bouche de son chef de service, M. Thierry Brejne, lors d'un échange de vues en commission de l'Infrastructure, des Communications et des Entreprises publiques du 25 juin 2013 qu'il n'était pas au courant des graves problèmes rencontrés par le Fyra ou de photos illustrant la réalité de ces problèmes. Ainsi, lorsque la SNCB s'est aperçue qu'un train Fyra avait perdu son capot moteur, seule Infrabel a été avertie afin qu'elle aille récupérer la pièce. Le gestionnaire de l'infrastructure a ensuite seulement mis le SSICF au courant de l'incident. Par ailleurs, le SSICF n'était pas en possession des photos en question. Il est par ailleurs apparu que l'une des photos datait de novembre 2012, plus d'un mois donc avant le lancement du service Fyra. Dans la mesure où il s'agissait d'un incident intervenu sur le territoire néerlandais, il avait été géré uniquement au niveau néerlandais.

Antwoord van de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden van 29 augustus 2013, op de vraag nr. 531 van de heer volksvertegenwoordiger Stefaan Van Hecke van 26 juli 2013 (N.):

Als antwoord op de vragen van het geachte lid, verwijs ik naar mijn antwoord op de schriftelijke vraag nr. 522 van de heer Stefaan Van Hecke die eveneens de FYRA-problematiek betreft. (*Vragen en Antwoorden Kamer*, 2012/2013, nr. 126)

DO 2012201314104

Vraag nr. 532 van de heer volksvertegenwoordiger Tanguy Veys van 26 juli 2013 (N.) aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden:

NMBS. - De communicatie aan DVIS omtrent de technische problemen met de Fyra (MV 18916).

Op 31 mei 2013 organiseerde NMBS-topman Descheemaeker, toen bekend gemaakt werd dat het contract met AnsaldoBreda verbroken werd, een ophefmakende persconferentie waarbij een reeks foto's werd getoond waarop de gebreken aan de Fyra duidelijk te zien zijn. Zo konden pers en publiek zien hoe batterijen onder de passagierszone in brand vlogen, het dak loskwam en de deuren van de Fyra scheef hingen. "Het zou humoristisch zijn, mocht het niet zo pijnlijk zijn", zei Descheemaeker toen.

De Dienst voor Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen (DVIS) verklaarde bij monde van diensthoofd Thierry Brejne op een gedachtewisseling van de commissie van de Infrastructuur, het Verkeer en de Overheidsbedrijven van 25 juni 2013 dat het niet op de hoogte was van problemen met of foto's van zware gebreken aan de Fyra. Zo bleek dat toen de NMBS merkte dat een Fyra-trein zijn motorkap verloor, er enkel naar Infrabel gebeld werd om dat stuk op te halen, waarna de infrastructuurbeheerder DVIS alarmeerde. Ook was DVIS ook niet in het bezit van de bewuste foto's, waarvan nu bleek dat er één dateerde van november 2012, ruim een maand voor de lancering van de Fyra. Omdat het om een incident in Nederland ging, werd dat via de Nederlandse kanalen behandeld.

1. Quand la SNCB a-t-elle informé le SSCIF des problèmes techniques rencontrés par le Fyra, de quels problèmes s'agissait-il à chaque fois et pourquoi le SSCIF a-t-il été averti à ce moment précis et pas plus tôt?

2. a) Estimez-vous que la communication entre la SNCB et le SSCIF concernant les problèmes techniques rencontrés par le Fyra s'est effectuée de manière correcte?

b) Dans l'affirmative, sur quoi vous basez-vous pour l'affirmer?

c) Dans la négative, quelles mesures ont été prises?

Réponse du ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes du 29 août 2013, à la question n° 532 de monsieur le député Tanguy Veys du 26 juillet 2013 (N.):

En réponse à vos questions, je me réfère à ma réponse à la question écrite n° 522 de monsieur Stefaan Van Hecke portant également sur la problématique FYRA. (*Questions et Réponses* Chambre, 2012/2013, n° 126)

DO 2012201314105

Question n° 533 de monsieur le député Stefaan Van Hecke du 26 juillet 2013 (N.) au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes:

SNCB. - Le Fyra et la gare de Noorderkempen (QO 18879).

La suppression du Fyra a de sérieuses conséquences pour le trafic ferroviaire de et vers la gare de Noorderkempen. La liaison promise avec les Pays-Bas n'est plus d'actualité et les trains qui avaient été supprimés au bénéfice du Fyra ne seront pas remis en circulation dans l'immédiat. Alors que le Fyra est définitivement à l'arrêt, la fréquence des trains à destination de la gare de Noorderkempen n'est pas à nouveau augmentée. La ligne bénéficie pourtant d'une fréquentation suffisante.

1. a) Existe-t-il des projets visant à augmenter à nouveau la fréquence des trains sur cette ligne?

b) Dans l'affirmative, dans quel délai cela pourrait-il être le cas?

c) Quelles initiatives ont déjà été prises dans ce cadre?

d) Dans la négative, pourquoi?

2. Le Fyra devait également faire arrêt en gare de Noorderkempen et ainsi assurer la liaison avec Breda. Ceci n'est donc plus le cas pour l'heure.

1. Wanneer werd DVIS door de NMBS ingelicht over technische problemen met de Fyra, over welke problemen ging het telkens en wat was de motivatie om dat op dat moment te doen en niet vroeger?

2. a) Bent u van oordeel dat de communicatie van de NMBS aan DVIS omtrent de technische problemen met de Fyra correct en vlot verlopen is?

b) Zo ja, waarom?

c) Zo neen, welke maatregelen werden genomen?

Antwoord van de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden van 29 augustus 2013, op de vraag nr. 532 van de heer volksvertegenwoordiger Tanguy Veys van 26 juli 2013 (N.):

Als antwoord op uw vragen, verwijst ik naar mijn antwoord op de schriftelijke vraag nr. 522 van mijnheer Stefaan Van Hecke die eveneens de FYRA-problematiek betreft. (*Vragen en Antwoorden* Kamer, 2012/2013, nr. 126)

DO 2012201314105

Vraag nr. 533 van de heer volksvertegenwoordiger Stefaan Van Hecke van 26 juli 2013 (N.) aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden:

NMBS. - Fyra en het station Noorderkempen (MV 18879).

De afschaffing van de Fyra heeft verregaande gevolgen voor het treinverkeer van en naar het station Noorderkempen. De beloofde verbinding met Nederland valt weg en treinen die werden afgeschaft voor de Fyra, komen niet meteen terug. Nu de Fyra definitief afgevoerd werd, wordt de frequentie naar het station Noorderkempen niet terug opgevoerd. Toch heeft deze lijn voldoende reizigers.

1. a) Zijn er plannen om de frequentie van het aantal treinen op deze lijn terug op te drijven?

b) Zo ja, op welke termijn?

c) Welke stappen werden reeds gezet?

d) Zo niet, waarom niet?

2. De Fyra zou ook stoppen in het station Noorderkempen, en zo zorgen voor een verbinding met Breda. Dit is nu niet meer het geval.

a) Examine-t-on la possibilité d'homologuer les trains circulant actuellement entre Anvers et Brecht afin qu'ils puissent poursuivre leur route jusqu'à Breda?

b) Dans l'affirmative, quelles initiatives ont-elles déjà été prises dans ce cadre et dans quel délai un tel projet pourrait-il devenir réalité?

c) Dans la négative, pourquoi?

Réponse du ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes du 29 août 2013, à la question n° 533 de monsieur le député Stefaan Van Hecke du 26 juillet 2013 (N.):

En réponse aux questions de l'honorable membre, je me réfère à ma réponse à la question écrite n° 522 de monsieur Stefaan Van Hecke portant également sur la problématique FYRA. (*Questions et Réponses* Chambre, 2012/2013, n° 126)

DO 2012201314106

Question n° 534 de monsieur le député Jef Van den Bergh du 26 juillet 2013 (N.) au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes:

Infrabel. - Accessibilité des gares et des quais (QO 19177).

Assurer l'accès des quais, des trains et des gares aux personnes à mobilité réduite est une mission importante qui incombe au Groupe SNCB. Le Parlement a récemment adopté le Code ferroviaire et les annexes de ce document incluent notamment la transposition de la disposition de la directive européenne 2013/9/UE stipulant que les sous-systèmes "infrastructure" et "matériel roulant" doivent être accessibles aux personnes à mobilité réduite de manière à leur assurer l'accès sur la base de l'égalité avec les autres personnes.

Des objectifs ambitieux avaient été arrêtés dans les contrats de gestion 2008-2012 respectifs des trois entités.

Les articles 41 et 42 du contrat de gestion d'Infrabel prévoient une extension méthodique de l'accessibilité des quais: 38 en 2012, 50 en 2018 et 100 en 2018.

L'article 52 du contrat avec la SNCB-Holding stipule que d'ici à la fin 2012, 52 bâtiments de gare représentant au total 60 % des voyageurs à l'embarquement seront adaptés.

a) Wordt er onderzocht of het mogelijk is de treinen die nu rijden tussen Antwerpen en Brecht te homologeren zodat ze door kunnen rijden naar Breda?

b) Zo ja, welke stappen werden reeds gezet en op welke termijn zal dit mogelijk zijn?

c) Zo niet, waarom niet?

Antwoord van de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden van 29 augustus 2013, op de vraag nr. 533 van de heer volksvertegenwoordiger Stefaan Van Hecke van 26 juli 2013 (N.):

Als antwoord op de vragen van het geachte lid, verwijs ik naar mijn antwoord op de schriftelijke vraag nr. 522 van de heer Stefaan Van Hecke die eveneens de FYRA-problematiek betreft. (*Vragen en Antwoorden* Kamer, 2012/2013, nr. 126)

DO 2012201314106

Vraag nr. 534 van de heer volksvertegenwoordiger Jef Van den Bergh van 26 juli 2013 (N.) aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden:

Infrabel. - Toegankelijkheid stations en perrons (MV 19177).

Het toegankelijk maken van perrons, stations en treinen voor personen met een beperkte mobiliteit is een belangrijke taak voor de NMBS-Groep. Recentelijk keurden we in het Parlement nog de Spoorcodex goed. In haar bijlagen wordt de bepaling van richtlijn 2013/9/EU omgezet die stelt dat de subsystemen infrastructuur en rollend materieel toegankelijk moeten zijn teneinde de toegang op voet van gelijkheid met anderen te waarborgen.

In het beheerscontract 2008-2012 werden belangrijke doelstellingen vooropgesteld voor de drie entiteiten.

Artikels 41 en 42 van het beheerscontract met Infrabel voorzien een planmatige uitbreiding van de toegankelijkheid van de perrons tot 38 in 2012, 50 in 2018 en 100 in 2028.

Artikel 52 van het contract met de (NMBS) Holding stelt dat tegen einde 2012, 52 stationsgebouwen die samen goed zijn voor 60 % van de opstappende reizigers zullen zijn aangepast.

Enfin, pour les futurs achats de matériel roulant, la SNCB s'engage à doter celui-ci d'équipements spéciaux pour les PMR, ainsi que pour les malvoyants et les malentendants.

En matière d'accessibilité, Infrabel progresse raisonnablement, mais précise néanmoins dans son rapport annuel sur l'"Extension méthodique de l'accessibilité des quais" qu'il lui sera impossible d'atteindre les objectifs fixés par le contrat de gestion 2008-2012. Pour se justifier, elle invoque les restrictions budgétaires et les incertitudes planant sur le plan d'investissement pluriannuel 2013-2025. Force est en effet de constater que les progrès engrangés en 2012 sont assez maigres. La Chambre n'a pas encore reçu les chiffres de la SNCB-Holding.

1. Pouvez-vous nous fournir des chiffres sur les avancées réalisées par la SNCB-Holding?

2. Est-il exact, comme le prétend Infrabel, que la réalisation des objectifs annoncés est compromise?

3. Pouvez-vous indiquer si le prochain contrat de gestion et le futur plan d'investissement pluriannuel confirmeront la priorité accordée à l'accessibilité des gares et des quais?

4. Pouvez-vous préciser si des sanctions sont prévues en cas de non-respect des objectifs fixés par le contrat de gestion en matière d'accessibilité?

5. a) Quelle interprétation faites-vous de la disposition de la directive 2013/9/UE relative à l'accessibilité, désormais transposée dans le Code ferroviaire?

b) Les objectifs arrêtés dans les actuels contrats de gestion nous permettront-ils de nous conformer à cette disposition?

Réponse du ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes du 27 août 2013, à la question n° 534 de monsieur le député Jef Van den Bergh du 26 juillet 2013 (N.):

En ce qui concerne l'accessibilité des bâtiments de gare aux personnes à mobilité réduite, la SNCB-Holding se trouve dans les délais prévus selon sa présentation donnée en avril 2012 par son représentant devant la commission Infrastructure.

L'objectif du contrat de gestion de la SNCB-Holding prévoyait que, d'ici 2013, 52 bâtiments de gare seraient accessibles aux personnes à mobilité réduite. Fin 2012, avec 41 gares, cet objectif a été atteint à près de 80 %. Le compteur affiche aujourd'hui 46 bâtiments de gare entièrement terminés et la SNCB-Holding termine les derniers travaux afin de compléter les autres gares.

De NMBS, tot slot, verbindt er zich toe om bij aankoop van nieuw rollend materieel te zorgen voor specifieke uitrustingen voor PBM, evenals voor de slechtzienden en de slechthorenden.

Infrabel haalt haar doelstellingen met betrekking tot het toegankelijk maken vrij goed. Maar in het jaarrapport "Planmatige uitbreiding van de toegankelijkheid van de perrons" stelt ze dat het onmogelijk zal zijn om de doelstellingen uit het beheerscontract 2008-2012 te behalen. Als reden worden de budgettaire beperkingen en onzekerheid in verband met het meerjareninvesteringsplan 2013-2025 gegeven. Opvallend is inderdaad dat in 2012 weinig vooruitgang werd geboekt. Van de Holding heeft de Kamer nog geen cijfers mogen ontvangen.

1. Kan u cijfers meedelen met betrekking tot de vorderingen van de (NMBS) Holding?

2. Kan u meedelen of, zoals Infrabel aangeeft, de vooropgestelde doelstellingen inderdaad in gevaar komen?

3. Kan u meedelen of u de toegankelijkheid van stations en perrons een prioriteit blijft in het volgende beheerscontract en meerjareninvesteringsplan?

4. Kan u meedelen of er sancties volgen als de toegankelijkheidsdoelstellingen uit het beheerscontract niet gerealiseerd worden?

5. a) Hoe begrijpt u de omgezette passage met betrekking tot toegankelijkheid uit de richtlijn 2013/9/EU?

b) Zijn de doelstellingen in de huidige beheerscontracten nog voldoende om hieraan tegemoet te komen?

Antwoord van de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden van 27 augustus 2013, op de vraag nr. 534 van de heer volksvertegenwoordiger Jef Van den Bergh van 26 juli 2013 (N.):

Wat de toegankelijkheid van de stationsgebouwen voor personen met beperkte mobiliteit betreft, zit de NMBS Holding op schema volgens de presentatie die in april 2012 door haar vertegenwoordiger aan de commissie Infrastructuur werd toegelicht.

De doelstelling van het beheerscontract van de NMBS Holding voorzag dat tegen 2013, 52 stationsgebouwen toegankelijk zouden zijn voor personen met beperkte mobiliteit. Eind 2012 was die doelstelling met 41 stations vrijwel voor 80 % gerealiseerd. Op dit moment staat de teller op 46 volledig afgewerkte stationsgebouwen en legt de NMBS-Holding de laatste hand om ook in de overige stations alles af te ronden.

Quelques retards inévitables sont apparus dans quelque six gares, mais la Holding me confirme que, ici aussi, tout se trouve dans la phase finale. L'objectif de 100 bâtiments de gare d'ici 2018 et la totalité des 210 bâtiments d'ici 2028 reste pleinement maintenu, les budgets nécessaires sont également inclus dans le plan pluriannuel d'investissement (PPI) 2013-2025.

En outre, je vous informe que la directive européenne que vous citez ne modifie pas les objectifs applicables aux bâtiments de la gare et que le contrat de gestion concernant les objectifs d'accessibilité ne prévoit pas de sanctions.

En ce qui concerne le matériel roulant, la SNCB m'informe qu'elle respecte la loi applicable au moment où un nouveau matériel est acheté. Des spécifications techniques sont applicables au nouveau matériel, y compris concernant les personnes à mobilité réduite.

Enfin, le projet de PPI, prévoit une enveloppe spécifique de 400 à 450 millions d'euros pour une meilleure accessibilité aux personnes à mobilité réduite.

DO 2012201314107

Question n° 535 de monsieur le député Jef Van den Bergh du 26 juillet 2013 (N.) au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes:

SNCB. - Conséquences de la suppression du Fyra pour la gare de Noorderkempen. (QO 18686)

Le 31 mai 2013, la SNCB a décidé de mettre définitivement un terme à l'expérience "Fyra". Cette décision a évidemment des conséquences pour la circulation ferroviaire entre Bruxelles et Amsterdam mais aussi pour l'autre liaison Fyra entre Anvers et Breda avec arrêt à Noorderkempen.

Cette dernière liaison aurait normalement dû être assurée à partir de mars 2013 mais tout cela n'est plus d'actualité à présent. Au niveau du trafic transfrontalier régional, une liaison directe avec Breda est pourtant d'une nécessité urgente pour la région de Noorderkempen.

In een zestal stations blijken er momenteel nog enkele onvermijdelijke vertragingen te bestaan die weggewerkt moeten worden, maar de Holding bevestigt mij dat ook hier alles in de eindfase zit. Aldus blijft de doelstelling van 100 stationsgebouwen tegen 2018 en alle 210 stationsgebouwen tegen 2028 onverkort gelden, ook de nodige budgetten zijn opgenomen in het meerjareninvesteringsplan (MIP) 2013-2025.

Aanvullend geef ik u nog mee dat de Europese richtlijn die u aanhaalt geen invloed heeft op de geldende doelstellingen voor stationsgebouwen en dat het beheerscontract met betrekking tot de toegankelijkheidsdoelstellingen niet in sancties voorziet.

Wat het rollend materieel betreft laat de NMBS mij weten dat zij de wetgeving naleeft die van toepassing is op het moment dat er nieuw materieel wordt aangeschaft. Voor het nieuwe materieel gelden er technische specificaties waaronder ook voor de personen met beperkte mobiliteit.

Tot slot voorziet het ontwerp-MIP een enveloppe 400 tot 450 miljoen euro die specifiek bedoeld is voor een betere toegankelijkheid voor personen met een beperkte mobiliteit.

DO 2012201314107

Vraag nr. 535 van de heer volksvertegenwoordiger Jef Van den Bergh van 26 juli 2013 (N.) aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden:

NMBS. - Gevolgen wegvallen Fyra voor Noorderkempen. (MV 18686)

Op 31 mei 2013 werd door de NMBS beslist om definitief te stoppen met de Fyra-treinen. Dat heeft niet alleen gevolgen voor het treinverkeer tussen Brussel en Amsterdam, maar ook voor de andere Fyra-verbinding Antwerpen-Breda met stop in Noorderkempen.

Normaal had die verbinding in maart 2013 start moeten gaan, maar ze valt nu in duigen. Toch is een rechtstreekse verbinding met Breda voor regionaal grensoverschrijdend verkeer een dringende vraag van de regio Noorderkempen.

En outre, en décembre 2012 plusieurs trains avaient été supprimés entre Anvers et Noorderkempen, semble-t-il pour mener des travaux d'entretien ne pouvant pas être effectués lorsque circulent des trains Fyra. Etant donné que le service des trains Fyra a été supprimé, il serait peut-être possible de faire à nouveau circuler les trains en question. Le directeur de SNCB Europe, M. Jadot, a affirmé lors de la dernière séance du parlement Benelux qu'une solution à ce problème ne pourrait être mise en oeuvre que dans le cadre du nouveau contrat de gestion. Il est à mon avis inacceptable que les trains en question ne pourraient circuler à nouveau qu'en janvier 2014.

Depuis la mise en service de la ligne à grande vitesse, les voyageurs de la région de Noorderkempen n'ont jamais pu véritablement profiter pleinement de la liaison.

1. a) Quelles sont les perspectives pour la liaison Anvers-Breda avec arrêt à Noorderkempen?

b) Quand une solution de rechange sera-t-elle mise sur les rails?

2. a) Les trains circulant entre Anvers et Noorderkempen, supprimés au bénéfice du Fyra, seront-ils remis en circulation?

b) Dans l'affirmative, quand?

3. a) Quelles sont les perspectives d'avenir à plus long terme pour la gare de Noorderkempen?

b) Lors de la prochaine adaptation des horaires, un train direct pour Bruxelles sera-t-il mis en service, comme promis?

Réponse du ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes du 29 août 2013, à la question n° 535 de monsieur le député Jef Van den Bergh du 26 juillet 2013 (N.):

En réponse aux questions de l'honorable membre, je me réfère à ma réponse à la question écrite n° 522 de monsieur Stefaan Van Hecke portant également sur la problématique FYRA. (*Questions et Réponses* Chambre, 2012/2013, n° 126)

Bovendien werden in december 2012 enkele treinen tussen Antwerpen en Noorderkempen afgeschaft, zeggezegd voor onderhoudswerken die niet tijdens de rijpaden van de Fyra konden gebeuren. Aangezien de Fyra nu niet meer rijdt, is het misschien mogelijk om deze treinen terug in te lassen. De directeur van NMBS Europe, de heer Jadot, stelde in de laatste zitting van het Beneluxparlement dat een oplossing hiervoor pas in het nieuwe beheerscontract kon opgenomen worden. Maar het is onaanvaardbaar om pas in januari 2014 deze treinen opnieuw te laten rijden.

De reizigers van regio Noorderkempen hebben sinds de opening van de hogesnelheidslijn nooit optimaal gebruik kunnen maken van de verbinding.

1. a) Wat zijn de perspectieven voor de verbinding Antwerpen-Breda met stop in Noorderkempen?

b) Wanneer zal er een alternatief rijden?

2. a) Zullen de treinen tussen Antwerpen en Noorderkempen die afgeschaft waren voor de Fyra terug gaan rijden?

b) Zo ja, wanneer?

3. a) Wat zijn de toekomstperspectieven voor het station Noorderkempen op langere termijn?

b) Zal er bij de volgende dienstregeling een rechtstreekse trein naar Brussel komen zoals beloofd?

Antwoord van de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden van 29 augustus 2013, op de vraag nr. 535 van de heer volksvertegenwoordiger Jef Van den Bergh van 26 juli 2013 (N.):

Als antwoord op de vragen van het geachte lid, verwijs ik naar mijn antwoord op de schriftelijke vraag nr. 522 van de heer Stefaan Van Hecke die eveneens de FYRA-problematiek betreft. (*Vragen en Antwoorden* Kamer, 2012/2013, nr. 126)

DO 2012201314108

Question n° 536 de monsieur le député Tanguy Veys du 26 juillet 2013 (N.) au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes:

SNCB. - Le rapport d'Ernst and Young sur le processus d'acquisition des trains Fyra. (QO 18501)

Le CEO de la SNCB, Marc Descheemaeker, aurait transmis au parquet de Bruxelles un rapport sur le processus d'acquisition des trains Fyra. Il ne s'agissait pas en l'occurrence d'une plainte, mais M. Descheemaeker aurait "communiqué" le rapport au procureur du Roi après avoir demandé personnellement à Ernst and Young, le 22 février 2013, de réaliser un audit sur le processus d'acquisition entre 2000 et 2004. Ce rapport lui est parvenu le 24 mai 2013 et, une semaine plus tard, il a été discuté au conseil d'administration de la SNCB.

Ce rapport comporte plusieurs constatations étonnantes.

- D'après le cahier des charges de la SNCB, les trains recherchés devaient atteindre la vitesse de 220 kilomètres à l'heure. Dans sa proposition du 4 décembre 2003, le constructeur italien AnsaldoBreda propose des trains roulant à 250 kilomètres à l'heure. Une semaine plus tard exactement, le 11 décembre 2003, le conseil d'administration indique subitement qu'il recherche des trains pouvant circuler à 250 kilomètres à l'heure.

- Ernst and Young souligne aussi que la société-mère d'AnsaldoBreda, Finmeccanica, a été mêlée à des dossiers de fraude dans le passé. "Des documents récents montrent que plusieurs procédures judiciaires sont en cours concernant d'éventuelles fraude et corruption" (*traduction*). D'après les auteurs de l'audit, Finmeccanica travaillerait par ailleurs avec des intermédiaires peu transparents, ce qui implique toujours un risque de fraude. "Dans le cas du Fyra, l'évaluation a été réalisée sur la base de contacts verbaux, ce qui implique un risque de subjectivité" (*traduction*). C'est aussi la raison pour laquelle l'on vérifiera si des dessous de table ont été versés dans le cadre de la transaction avec la SNCB.

DO 2012201314108

Vraag nr. 536 van de heer volksvertegenwoordiger Tanguy Veys van 26 juli 2013 (N.) aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden:

NMBS. - Het rapport van Ernst and Young over het aankoopproces van de Fyra-treinen. (MV 18501)

NMBS-CEO Marc Descheemaeker zou een rapport van Ernst and Young over het aankoopproces van de Fyra-treinen hebben overgezonden aan het parket van Brussel. Het ging hierbij niet om een klacht, maar Descheemaeker zou het rapport "ter kennis gegeven" hebben van de procureur des Konings, nadat hij op 22 februari 2013 persoonlijk aan Ernst and Young de opdracht had gegeven een audit uit te voeren over het aankoopproces voor de periode van 2000 tot 2004. Dat rapport belandde op 24 mei 2013 op zijn bureau en werd een week later besproken op de raad van bestuur van de NMBS.

Het rapport kwam hierbij tot enkele opmerkelijke vaststellingen.

- Het lastenboek van de NMBS geeft aan dat ze treinen zocht die 220 kilometer per uur reden. De Italiaanse constructeur AnsaldoBreda diende op 4 december 2003 een voorstel in voor treinen die 250 kilometer per uur reden. Exact één week later, op 11 december 2003, gaf de raad van bestuur van de NMBS plotseling aan dat ze treinen wilden die 250 kilometer per uur deden.

- Ernst and Young wijst ook op het fraudeverleden van Finmeccanica, het moederbedrijf van AnsaldoBreda. "Recente documenten tonen aan dat er verschillende juridische procedures lopen naar mogelijke fraude en corruptie." Overigens werkt Finmeccanica volgens de auditoren met duistere tussenpersonen en dat houdt altijd een risico op fraude in. "Bij de Fyra gebeurde de evaluatie op basis van mondelinge contacten, en dat houdt het risico van subjectiviteit in." Daarom ook dat onderzocht zal worden of er in de NMBS-deal steekpenningen in het spel waren.

- La SNCB a finalement payé un peu plus de 21 millions d'euros par train Fyra. Or AnsaldoBreda s'était engagée, le 4 décembre 2003, à vendre au prix maximum de 18,9 millions d'euros. Un mois plus tard, alors que le conseil d'administration avait donné sa préférence aux trains d'AnsaldoBreda, les Italiens avançaient le prix de 20,2 millions d'euros. Le 23 février 2004, un nouveau supplément a encore été annoncé, avec 20,7 millions d'euros comme "*best and final price*".

- Enfin, le rapport fustige le rôle ambigu joué par l'ancien directeur général Voyageurs, Leo Pardon, et par le conseil d'administration. "Il apparaît sur la base des rapports que les administrateurs et les membres de la direction de la SNCB n'avaient pas connaissance d'un grand nombre d'informations pourtant cruciales" (*traduction*).

1. Pourquoi l'audit en question a-t-il été réalisé à la demande de Marc Descheemaeker et non à la demande du conseil d'administration de la SNCB?

2. Pourquoi Marc Descheemaeker a-t-il pris seul l'initiative de s'adresser au parquet de Bruxelles et pourquoi le conseil d'administration de la SNCB n'a-t-il pas agi de même?

3. Pourquoi l'audit couvre-t-il seulement la période qui court de 2000 à 2004 et non celle de 2000 à 2013?

4. Quel est le coût de l'audit et qui doit le financer?

5. Dans quelle mesure la période qui court de 2004 à 2013 sera-t-elle aussi l'objet d'un audit?

6. Pourquoi était-il nécessaire de faire réaliser par Ernst and Young un audit dont différentes constatations étaient connues par la SNCB depuis longtemps déjà et dont plusieurs avaient déjà été publiées dans la presse à différentes reprises?

7. Pourquoi ne s'est-on pas adressé plus tôt au parquet de Bruxelles?

Réponse du ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes du 26 août 2013, à la question n° 536 de monsieur le député Tanguy Veys du 26 juillet 2013 (N.):

En réponse aux questions de l'honorable membre, je me réfère à ma réponse à la question écrite n° 522 de monsieur Stefaan Van Hecke portant également sur la problématique FYRA. (*Questions et Réponses* Chambre, 2012/2013, n° 126)

- Uiteindelijk betaalde de NMBS iets meer dan 21 miljoen euro voor elke Fyra. Nochtans beloofde AnsaldoBreda op 4 december 2003 een maximumprijs van 18,9 miljoen euro. Eén maand later, nadat de raad van bestuur de voorkeur gaf aan de treinen van AnsaldoBreda, stellen de Italianen een prijs voorop van 20,2 miljoen euro. Op 23 februari 2004 komt daar nog een schep bovenop: 20,7 miljoen euro "*best and final price*".

- Tot slot hekelt het rapport de onduidelijke rol van Leo Pardon, toenmalig directeur-generaal Reizigers, en de rol van de raad van bestuur. "Op basis van de rapporten blijkt dat de bestuursleden en de directieleden van de NMBS over heel wat cruciale informatie niet beschikten."

1. Waarom werd die audit enkel op vraag van Marc Descheemaeker opgemaakt en niet op vraag van de raad van bestuur van de NMBS?

2. Waarom nam enkel Marc Descheemaeker het initiatief om naar het parket van Brussel te stappen en niet de raad van bestuur van de NMBS?

3. Waarom werd enkel de periode 2000-2004 onderzocht en niet 2000-2013?

4. Hoeveel bedraagt de kostprijs van deze audit en ten laste van wie is die?

5. In welke mate zal ook de verdere periode 2004-2013 in een audit onderzocht worden?

6. Waarom was een audit van Ernst and Young nodig om tot deze vaststellingen te komen (verschillende van deze vaststellingen wist de NMBS zelf en al lang en verschillende vaststellingen hadden al meermaals in de pers gestaan)?

7. Waarom werd niet eerder naar het parket van Brussel gestapt?

Antwoord van de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden van 26 augustus 2013, op de vraag nr. 536 van de heer volksvertegenwoordiger Tanguy Veys van 26 juli 2013 (N.):

Als antwoord op de vragen van het geachte lid, verwijst ik naar mijn antwoord op de schriftelijke vraag nr. 522 van de heer Stefaan Van Hecke die eveneens de FYRA-problematiek betreft. (*Vragen en Antwoorden Kamer*, 2012/2013, nr. 126)

DO 2012201314109

Question n° 537 de monsieur le député Jenne De Potter du 26 juillet 2013 (N.) au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes:

SNCB. - L'éventuelle fermeture de la gare de Burst (QO 18278).

La gare de Burst constitue une gare assez importante sur les lignes Alost-Burst-Zottegem et Poperinge-Bruxelles. De très nombreux voyageurs, surtout des actifs et des étudiants, y prennent le train quotidiennement.

J'ai entendu les rumeurs relatives à la fermeture éventuelle de la gare ferroviaire de Burst et cette information a aussi été communiquée par des tiers au collège des bourgmestre et échevins de Burst. Cette fermeture aurait d'importantes conséquences pour les usagers et suscite des inquiétudes.

1. a) Est-il exact que la gare de Burst sera fermée?
- b) Dans l'affirmative, à quelle date cette fermeture est-elle prévue?
2. Quelle en est la raison?
3. a) Pourquoi les autorités locales concernées n'ont-elles pas été informées?
- b) Ne pouvait-on pas organiser préalablement une concertation et une communication?
4. Quelle prestation de services sera-t-elle maintenue à la gare?
5. Quelles mesures seront-elles prises envers les usagers pour compenser la suppression des services?
6. Comment les voyageurs en seront-ils informés et quand?
7. a) Qu'advient-il des infrastructures existantes?
- b) Qui assurera leur entretien?

Réponse du ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes du 27 août 2013, à la question n° 537 de monsieur le député Jenne De Potter du 26 juillet 2013 (N.):

1. La SNCB me communique que seul le point de vente de Burst a en effet fermé le 21 juin 2013. La gare continue à être desservie par les trains des lignes 82 et 89, comme auparavant.

2. Elle me signale également que les activités de vente sont jusqu'à aujourd'hui effectuées en sous-traitance par le personnel d'Infrabel pour la SNCB, en raison de la cabine de signalisation.

DO 2012201314109

Vraag nr. 537 van de heer volksvertegenwoordiger Jenne De Potter van 26 juli 2013 (N.) aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden:

NMBS. - De eventuele sluiting station van Burst (MV 18278).

Het station van Burst is een vrij belangrijk station op de lijnen Aalst-Burst-Zottegem en Poperinge-Brussel. Dagelijks nemen hier heel wat reizigers de trein, vooral werkende mensen en studenten.

Ik vernam de geruchten over de eventuele sluiting van het spoorwegstation te Burst en ook het college van burgemeester en schepenen van Burst werd hiervan door derden op de hoogte gebracht. Deze sluiting zou aanzienlijke gevolgen hebben voor de treingebruikers en brengt enige onrust teweeg.

1. a) Klopt het dat het station Burst zal sluiten?
- b) Zo ja, wanneer is deze sluiting voorzien?
2. Wat is de reden van de sluiting?
3. a) Waarom werden de betrokken lokale overheden niet geïnformeerd?
- b) Was er geen mogelijkheid tot voorafgaand overleg en communicatie?
4. Welke dienstverlening zal er wel nog verleend worden in het station?
5. Welke maatregelen zullen genomen worden ten opzichte van de reizigers om de gevolgen van de verdwenen dienstverlening op te vangen?
6. Hoe en wanneer zal dit gecommuniceerd worden naar de reizigers?
7. a) Wat zal er gebeuren met de huidige infrastructuur?
- b) Wie zal deze blijven onderhouden?

Antwoord van de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden van 27 augustus 2013, op de vraag nr. 537 van de heer volksvertegenwoordiger Jenne De Potter van 26 juli 2013 (N.):

1. De NMBS meldt me dat alleen het verkooppunt Burst inderdaad op 21 juni 2013 sloot. Het station blijft verder bediend door de treinen van de lijnen 82 en 89, zoals vroeger.

2. Ze meldt me ook dat de verkoopactiviteiten tot op heden worden uitgevoerd door personeelsleden van Infrabel voor de NMBS in onderaanneming wegens de aanwezigheid van een seinpost.

Depuis le week-end des 22/23 juin 2013, la cabine de signalisation de Burst est reprise par celle de Denderleeuw. Infrabel n'emploie plus de personnel dans la gare de Burst. La SNCB précise que le nombre de billets vendus ne justifiait pas la préservation de la fonction commerciale.

3. La SNCB a, conformément à la décision du Conseil d'Administration du 24 mai 2011, consulté les autorités locales des points de vente qui ont été fermés par la SNCB.

4. Il n'y a pas de changements immédiats dans le service de train.

5. Le nouveau distributeur est en service.

6. La SNCB-Holding, propriétaire du bâtiment de la gare, examine les alternatives possibles pour le bâtiment après la fermeture des guichets de Burst.

DO 2012201314110

Question n° 538 de monsieur le député Jenne De Potter du 26 juillet 2013 (N.) au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes:

SNCB. - Formulaire de pension (QO 18565).

Les retraités belges qui vivent à l'étranger sont tenus de fournir périodiquement un document attestant qu'ils sont toujours en vie. Les personnes qui perçoivent une pension de la SNCB-Holding doivent fournir ce certificat de vie deux fois par an, au plus tard le 30/01 et le 30/07.

Les bénéficiaires d'une pension versée par l'Office national des Pensions (ONP) ne doivent envoyer le certificat qu'une fois par an, pendant le mois de leur anniversaire. Le formulaire disponible à cet effet doit être complété par les autorités locales.

Le formulaire type de l'ONP est établi en trois langues: en néerlandais, en français et en anglais. Par contre, la SNCB-Holding met deux formulaires à disposition, en néerlandais-anglais et en français-anglais. Aucun formulaire n'est disponible en néerlandais-français. La SNCB-Holding ne donne aucune suite à la demande de formulaires trilingues, comportant un texte également trilingue. Cette situation défavorise notamment les Flamands qui vivent en France ou dans un pays francophone. De plus, les intéressés sont tenus de signer au verso du certificat de vie un "engagement personnel" établi dans une langue qui n'est pas leur langue maternelle.

Vanaf het weekend 22/23 juni 2013 werd het seinhuis in Burst overgenomen door het seinhuis van Denderleeuw. Infrabel stelt geen personeelsleden meer tewerk in het station Burst. De NMBS verklaart dat het aantal verkochte biljetten het behoud van de verkoopfunctie niet rechtvaardigde.

3. De NMBS heeft, gevolg de beslissing van de Raad van Bestuur van 24 mei 2011, overleg gepleegd met lokale overheden van de verkooppunten die door de NMBS worden gesloten.

4. In het treinaanbod zijn er geen onmiddellijke wijzigingen.

5. De nieuwe verkoopsautomaat is in dienst.

6. NMBS Holding, eigenaar van het stationsgebouw, onderzoekt na sluiting van de loketten te Burst mogelijke alternatieve functies voor het gebouw.

DO 2012201314110

Vraag nr. 538 van de heer volksvertegenwoordiger Jenne De Potter van 26 juli 2013 (N.) aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden:

NMBS. - Pensioenformulier (MV 18565).

Belgische gepensioneerden die in het buitenland wonen moeten periodisch een bewijs leveren dat zij nog in leven zijn. Zij die hun pensioen ontvangen van de NMBS-Holding moeten dit levensbewijs tweemaal per jaar bezorgen, ten laatste op 30/01 en 30/07 van ieder jaar.

Voor diegenen die uitbetaald worden door de Rijksdienst voor pensioen (RVP) is het voldoende dit bewijs eenmaal per jaar te bezorgen tijdens hun geboortemaand. Het formulier dat daartoe beschikbaar wordt gesteld moet aangevuld worden door de plaatselijke autoriteiten.

Het standaardformulier van de RVP is opgesteld in drie talen: het Nederlands, het Frans en het Engels. De NMBS-Holding daarentegen stelt twee formulieren beschikbaar, met name een Nederlandstalig-Engelstalig en Franstalig-Engelstalig. Er is geen formulier Nederlandstalig-Franstalig beschikbaar. De NMBS-Holding geeft geen gevolg aan het verzoek tot het beschikbaar stellen van een drietalig formulier waarop ook de tekst in de drie talen zou vermeld zijn. Dit ten nadele van onder meer de Vlamingen die in Frankrijk, of in een land waar het Franse taalregime van toepassing is, wonen. Daarenboven wordt men verplicht op de keerzijde van het levensbewijs een "engagement personnel" te ondertekenen in een andere taal dan de moedertaal.

1. a) Pourquoi la SNCB refuse-t-elle d'utiliser un formulaire trilingue unique au lieu de deux formulaires bilingues?

b) Un formulaire trilingue unique n'apporterait-il pas la clarté et l'uniformité administrative?

2. a) Combien de retraités néerlandophones des chemins de fer belges résident-ils dans un pays francophone?

b) Combien résident-ils dans un pays anglophone?

Réponse du ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes du 27 août 2013, à la question n° 538 de monsieur le député Jenne De Potter du 26 juillet 2013 (N.):

La SNCB-Holding me communique les informations suivantes : environ 700 bénéficiaires de pension du Groupe SNCB séjournent à l'étranger. Ils sont dispersés partout dans le monde et sur tous les continents, comme la Chine, le Mexique, les Philippines et bien sûr aussi en Europe. Un contrôle a clairement démontré que les retraités néerlandophones sont plus susceptibles de se trouver dans des pays hispanophones, plus souvent que dans des pays francophones.

Le Groupe SNCB est légalement obligé de rédiger ces documents dans les trois langues officielles, à savoir le français, le néerlandais et l'allemand. Elle respecte ainsi cette obligation.

Pour plus de facilité, un formulaire a également été établi en anglais et en espagnol, les deux langues principales mondiales, pour les retraités du Groupe SNCB résidant à l'étranger.

1. a) Waarom weigert de NMBS-Holding één drietalig formulier te gebruiken in plaats van twee tweetalige formulieren?

b) Zorgt één drietalig formulier niet voor duidelijkheid en administratieve uniformiteit?

2. a) Hoeveel Nederlandstalige Belgische spoorweggepensioneerden wonen in een land met een Franstalig regime?

b) Hoeveel wonen er in een land met een Engelstalig regime?

Antwoord van de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden van 27 augustus 2013, op de vraag nr. 538 van de heer volksvertegenwoordiger Jenne De Potter van 26 juli 2013 (N.):

De NMBS-holding meldt mij de volgende informatie: ongeveer 700 van de pensioengerechtigden van de NMBS-Groep verblijven in het buitenland. Deze bevinden zich verspreid over de hele wereld en in alle werelddelen zoals in China, Mexico tot de Filippijnen en natuurlijk ook in Europa. Uit nazicht is duidelijk gebleken dat de Nederlandstalige gepensioneerden zich eerder bevinden in landen waar het Spaanse taalregime van toepassing is, meer nog dan waar de Franse taalrol heerst.

De NMBS-Groep is wettelijk verplicht deze formulieren op te stellen in de drie officiële landstalen, zijnde het Nederlands, het Frans en het Duits. Deze verplichting komt zij dan ook na.

Gemakkelijkheidshalve werd voor de gepensioneerden van de NMBS-Groep die verblijven in het buitenland dit formulier eveneens opgesteld in het Engels en het Spaans en dat zijn toch de twee belangrijkste wereldtalen.

DO 2012201314111

Question n° 539 de madame la députée Karin Temmerman du 26 juillet 2013 (N.) au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes:

SNCB. - Les horaires de la ligne 82 (QO 18943).

D'importants travaux routiers seront prochainement entrepris dans la région d'Alost. À partir du 5 août 2013, des travaux débiteront au carrefour Vijfhuizen et sur la Gentsesteenweg. Il sera ensuite procédé à la construction d'un tunnel sous la Boudewijnlaan et la Siesegemlaan. Ces deux artères font partie du ring routier très dense entourant la ville d'Alost, qui constitue un noeud de communication important vers Bruxelles, pour les automobilistes comme pour les usagers du rail. Ces travaux engendreront évidemment des problèmes de circulation.

Dès lors, de nombreux habitants de la région d'Alost (Erpe-Mere, Vijfhuizen) travaillant à Bruxelles envisagent désormais de prendre le train, qu'ils considèrent comme une option de rechange à part entière durant les travaux. Il se créera donc un nouveau potentiel intact de navetteurs, mais il faudra que le service satisfasse aux exigences de ces nouveaux abonnés potentiels.

Et c'est là que le bât blesse! Au cours des dernières années, le service a été fortement réduit sur la ligne 82, qui affiche un faible taux d'occupation. Le 26 février 2013, vous aviez déclaré à propos de ces travaux de voirie que la SNCB ne disposait pas encore d'informations plus détaillées sur ces travaux, mais qu'elle était disposée à évaluer l'horaire existant si une demande explicite en ce sens était formulée par le service en charge de l'exécution des travaux.

Le conseil communal d'Erpe-Mere a récemment adopté une motion plaidant pour une amélioration du service sur la ligne ferroviaire 82, à tout le moins pendant la durée des travaux. Cette motion a été transmise à la SNCB. Par ailleurs, la commune s'est mise en quête de places de stationnement supplémentaires aux arrêts. En outre, l'Agence flamande des routes et de la circulation (Agentschap Wegen en Verkeer ou AWV), le maître d'ouvrage des travaux, s'est montrée disposée à fournir une contribution financière pour accroître la fréquence sur la ligne 82.

DO 2012201314111

Vraag nr. 539 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Karin Temmerman van 26 juli 2013 (N.) aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden:

NMBS. - De dienstregeling op lijn 82 (MV 18943).

In de regio Aalst starten binnenkort grote wegwerkzaamheden. Vanaf 5 augustus 2013 beginnen de werken aan het kruispunt Vijfhuizen en op de Gentsesteenweg. Daarna volgen de ondertunneling van de Boudewijnlaan en de Siesegemlaan. Beide maken deel uit van de drukke verkeersring rond Aalst. De stad vormt eveneens een belangrijk (verkeers)knooppunt naar Brussel, zowel voor automobilisten als voor de treinreiziger. De werken zullen voor de nodige verkeersproblemen zorgen.

Daarom overwegen heel wat inwoners uit de streek rond Aalst (Erpe-Mere, Vijfhuizen) die in Brussel werken om voortaan met de trein te gaan. Zij beschouwen de trein tijdens de werken als een volwaardig alternatief. Er ontstaat dus een nieuw, onaangeroerd potentieel aan pendelaars. Maar dan zal ook de dienstverlening moeten tegemoet komen aan de eisen van die nieuwe, potentiële abonnee.

En daar wringt het schoentje! De voorbije jaren werd de dienstverlening op de onderbezette lijn 82 drastisch afgebouwd. Op 26 februari 2013 zei u naar aanleiding van de wegenwerken toen het volgende: "Momenteel beschikt de NMBS niet over meer gedetailleerde informatie betreffende de vermelde werken. De NMBS is wel bereid de bestaande dienstregeling te evalueren als er een expliciete vraag komt van de uitvoerende dienst van de werken".

De gemeenteraad van Erpe-Mere heeft onlangs een motie aangenomen waarin wordt aangedrongen om de dienstverlening op spoorlijn 82, tenminste voor de duur van de wegenwerken, te verbeteren. De motie werd bezorgd aan de NMBS. Daarnaast is de gemeente op zoek gegaan naar extra parkeerplaatsen aan de haltes. Bovendien is het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), de opdrachtgever van de werken, bereid gevonden om een financiële bijdrage te leveren, om de frequentie op lijn 82 te verhogen.

Lors de la réunion qui s'est tenue le 10 juin 2013 entre l'administration communale d'Erpe-Mere, l'AWV et la SNCB dans le cadre du plan de réduction des nuisances ("Minder hinder"), cette dernière a indiqué n'avoir toujours pas décidé si elle augmenterait la fréquence sur la ligne 82 durant les travaux, comme l'ont demandé la commune et l'AWV. J'avais pourtant conclu de votre réponse que la SNCB se pencherait sur la question en cas de demande explicite du service en charge de l'exécution des travaux.

1. La SNCB a-t-elle entretemps pris une décision concernant l'accroissement de la fréquence sur la ligne 82?

2. Dans la négative, incitez-vous la SNCB à revoir les horaires de cette ligne?

3. Les navetteurs et les navetteurs potentiels d'Erpe-Mere et Vijfhuizen peuvent-ils escompter une réponse avant le début des travaux?

Réponse du ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes du 27 août 2013, à la question n° 539 de madame la députée Karin Temmerman du 26 juillet 2013 (N.):

La SNCB me signale qu'elle a bien obtenu les informations concernant les travaux et qu'elle examine en ce moment les possibilités d'éventuellement insérer des trains supplémentaires en tenant compte des contraintes techniques et des ressources disponibles.

La SNCB est consciente de la volonté de l'agence routière "Agentschap Wegen en Verkeer" de fournir une contribution financière.

Quand tous les éléments seront rassemblés et l'étude en question aura été soumise au Comité de Direction, les résultats seront soumis à l'AWV et la municipalité d'Erpe-Mere.

La SNCB tient à souligner qu'il y a encore de nombreuses places assises disponibles pour assimiler des voyageurs supplémentaires sur les trains actuels sur la ligne 82.

De NMBS stelde op de vergadering van 10 juni 2013 tussen het gemeentebestuur van Erpe-Mere, AWV en de NMBS in kader van het "minder hinderplan" dat ze nog steeds niet hebben uitgemaakt of ze zullen ingaan op de vraag van de gemeente en AWV om de frequentie op de lijn 82 tijdens de werken te verhogen. Ik had nochtans uit uw antwoord opgemaakt dat de NMBS dat zou bekijken als er vraag zou komen van de uitvoerders van de werken?

1. Werd ondertussen door de NMBS een beslissing genomen met betrekking tot het verhogen van de frequentie op lijn 82?

2. Indien niet, zal u bij de NMBS aandringen op het herbekijken van de dienstregeling op de lijn?

3. Mogen de pendelaars en potentiële pendelaars in Erpe-Mere en Vijfhuizen een antwoord verwachten vóór de aanvang van de werkzaamheden?

Antwoord van de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden van 27 augustus 2013, op de vraag nr. 539 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Karin Temmerman van 26 juli 2013 (N.):

De NMBS meldt me dat ze de informatie in verband met de werken wel heeft verkregen en is momenteel aan het bekijken wat de mogelijkheden zijn om eventueel extra treinen in te leggen rekening houdende met de technische beperkingen en de beschikbare middelen.

De NMBS is op de hoogte van de bereidheid van het Agentschap Wegen en Verkeer om een financiële bijdrage te leveren.

Zodra alle elementen verzameld zijn en de betrokken studie voorgelegd werd aan het Directiecomité, zullen de resultaten overgemaakt worden aan het AWV en het gemeentebestuur van Erpe-Mere.

De NMBS wenst te benadrukken dat er op de huidige treinen op de lijn 82 nog veel vrije zitplaatsen zijn om aankomende reizigers op te vangen.

DO 2012201314112

Question n° 540 de monsieur le député Tanguy Veys du 26 juillet 2013 (N.) au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes:

SNCB. - Solutions de rechange pour la région de Noorderkempen après la débâcle du Fyra. (QO 19378)

La SNCB décidait fin 2012 de supprimer quatre trains IR au taux d'occupation particulièrement faible sur la liaison Anvers-Noorderkempen. La gare de Noorderkempen à Brecht allait toutefois être desservie par un nouveau train Fyra à destination de Breda. Le Fyra est à présent mort et enterré et la SNCB oeuvrant à l'amélioration des relations ferroviaires entre Bruxelles et Anvers d'une part et les villes néerlandaises d'Amsterdam, Rotterdam et La Haye d'autre part, on ignore encore si une solution de rechange sera proposée pour la région de Noorderkempen.

La liaison Fyra prévue entre la gare de Noorderkempen à Brecht et la ville néerlandaise de Breda ne sera pas à court terme assurée par un autre service de trains, peut-on lire dans une lettre adressée à un voyageur mécontent. Un voyageur agissant en tant que représentant de la ligue pour le désenclavement de Noorderkempen et reprochant à la SNCB de négliger la région de Noorderkempen a en outre récemment reçu un courrier de la SNCB dans lequel la société explique que les trains IR supprimés l'année dernière ne seront pas remis en service dans l'immédiat, notamment en raison de l'importante indemnité d'infrastructure réclamée par Infrabel pour cette ligne.

1. Après la débâcle du Fyra, quelles solutions de rechange sont prévues pour la région de Noorderkempen et dans quel délai pourraient-elles être mises en oeuvre?

2. Par quoi l'attitude de la SNCB est-elle motivée?

Réponse du ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes du 29 août 2013, à la question n° 540 de monsieur le député Tanguy Veys du 26 juillet 2013 (N.):

En réponse aux questions de l'honorable membre, je me réfère à ma réponse à la question écrite n° 522 de monsieur Stefaan Van Hecke portant également sur la problématique FYRA. (*Questions et Réponses* Chambre, 2012/2013, n° 126)

DO 2012201314112

Vraag nr. 540 van de heer volksvertegenwoordiger Tanguy Veys van 26 juli 2013 (N.) aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden:

NMBS. - Alternatieven voor de regio Noorderkempen naar aanleiding van het Fyra-debacle. (MV 19378)

Eind 2012 besliste de NMBS om vier "sterk onderbezette" IR-treinen tussen Antwerpen en Noorderkempen te schrappen. Het Noorderkempen-station in Brecht zou echter wel worden aangedaan door een nieuwe Fyra richting Breda. Nu het hele Fyra-project is afgevoerd en de NMBS verder werkt aan het verbeteren van de treinverbinding tussen Brussel en Antwerpen enerzijds en Nederlandse steden als Amsterdam, Rotterdam en Den Haag anderzijds, is het echter onduidelijk of er nog een alternatief komt voor de regio Noorderkempen.

De afgevoerde Fyra-verbinding die gepland werd via het station Noorderkempen in Brecht naar het Nederlandse Breda zal immers op korte termijn niet vervangen worden, luidt het in een brief aan een misnoegde reiziger. Een reiziger die als vertegenwoordiger van de "Liga ter ontsluiting van de Noorderkempen" optreedt en de NMBS verwijt de regio Noorderkempen te negeren, kreeg onlangs in een brief van de NMBS bovendien te horen dat de vorig jaar afgeschafte IR-treinen evenmin snel zullen terugkeren, onder meer vanwege de grote infrastructuurvergoeding die Infrabel op die lijn vraagt.

1. Welke alternatieven worden naar aanleiding van het Fyra-debacle voor de regio Noorderkempen gepland en binnen welke termijn?

2. Wat is de motivatie om op deze wijze te handelen?

Antwoord van de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden van 29 augustus 2013, op de vraag nr. 540 van de heer volksvertegenwoordiger Tanguy Veys van 26 juli 2013 (N.):

Als antwoord op de vragen van het geachte lid, verwijst ik naar mijn antwoord op de schriftelijke vraag nr. 522 van de heer Stefaan Van Hecke die eveneens de FYRA-problematiek betreft. (*Vragen en Antwoorden Kamer*, 2012/2013, nr. 126)

DO 2012201314113

Question n° 541 de monsieur le député Bert Wollants du 26 juillet 2013 (N.) au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes:

Infrabel. - Le deuxième désenclavement ferroviaire du port d'Anvers et le réaménagement de la gare de Lierre (QO 19082).

Après un long statu quo, les choses bougent à nouveau dans le dossier du deuxième désenclavement ferroviaire du port d'Anvers. Les nouvelles directives de la cellule EIE (étude d'impact sur l'environnement) de la Région flamande ont exclu deux tracés, l'option d'un tracé transitant par l'actuelle gare de Lierre étant donc abandonnée.

Parallèlement à ce dossier, il y a le master plan relatif à l'aménagement des abords de la gare de Lierre, pour l'élaboration duquel un projet d'accord de coopération a été conclu entre la ville de Lierre, la SNCB-Holding, Infrabel, De Lijn et la Région flamande. Dans ce cadre, la SNCB-Holding est responsable de l'élaboration du master plan global et interviendra également en tant que pouvoir adjudicateur.

Sachant désormais que le réaménagement des abords de la gare et le choix du tracé du deuxième accès ferroviaire au port d'Anvers ne s'entraveront plus mutuellement, il se pose la question de savoir dans quel délai ce réaménagement sera remis à l'ordre du jour. Infrabel a en effet constaté certains problèmes très concrets au niveau de la gare de Lierre. Dans le projet d'accord de coopération, Infrabel fait ainsi état de la vétusté des installations et de l'infrastructure de cette gare.

1. Dès lors qu'il n'est plus question de combiner les projets relatifs à la gare de Lierre, d'une part, et au deuxième désenclavement ferroviaire du port d'Anvers, d'autre part, les choses devraient pouvoir se clarifier en ce qui concerne le master plan relatif au réaménagement des abords de la gare.

Pourriez-vous me communiquer le calendrier des travaux de réaménagement prévus à la gare de Lierre?

2. Les plans pluriannuels de la SNCB-Holding ne font mention d'aucun budget pour le réaménagement des abords de la gare.

Quand et comment les budgets nécessaires seront-ils dégagés?

DO 2012201314113

Vraag nr. 541 van de heer volksvertegenwoordiger Bert Wollants van 26 juli 2013 (N.) aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden:

Infrabel. - De tweede spoorontsluiting en de stationsontwikkeling in Lier (MV 19082).

Na zeer lange tijd zit er weer beweging in het dossier van de tweede spoorontsluiting. De nieuwe richtlijnen van de cel MER (Milieueffectrapportage) van het Vlaams Gewest sloten twee tracés uit die als gemeenschappelijk kenmerk hebben dat er geen traject meer moet worden onderzocht dat langs het huidige station van Lier loopt.

Parallel aan dit dossier loopt het masterplan van de ontwikkeling van de stationsomgeving in Lier. Voor de opmaak van het Masterplan werd een ontwerp-samenwerkingsovereenkomst opgesteld tussen de stad Lier, NMBS Holding, Infrabel, De Lijn en het Vlaams Gewest. De NMBS Holding is hierin verantwoordelijk voor de opmaak van het Globaal Masterplan en de Holding zal tevens optreden als aanbestedende overheid.

Nu werd uitgeklaard dat de ontwikkeling van de stationsomgeving en de tracékeuze van de tweede spoorontsluiting van de haven van Antwerpen elkaar niet langer in de weg lopen is natuurlijk de vraag op welke termijn die ontwikkeling opnieuw op de agenda staat. Vanuit Infrabel werden immers een aantal zeer duidelijke knelpunten op niveau van het Lierse station vastgesteld. In de ontwerp-samenwerkingsovereenkomst stelde Infrabel immers dat de installaties en infrastructuur te Lier verouderd zijn.

1. Nu duidelijk is dat er geen combinatie komt van de plannen van het Lierse station en de tweede spoorontsluiting, zou er normaal gezien inzicht moeten zijn over het Masterplan van de stationsomgeving.

Kunt u de timing geven voor de aanpak van het station in Lier?

2. In de meerjarenplannen van de NMBS Holding kon ik geen budgetten terugvinden voor de stationsomgeving.

Hoe en wanneer worden de nodige budgetten voorzien?

3. En matière de sécurité routière, Infrabel envisagerait de supprimer les trois traversées en surface (passages à niveau) et de les remplacer par des tunnels ou des ponts, compte tenu de l'effet barrière des lignes de chemins de fer. Votre prédécesseur, le ministre Magnette, m'avait indiqué en réponse à une question écrite qu'indépendamment du deuxième accès ferroviaire au port d'Anvers, le passage à niveau à la hauteur de la Lispersteenweg serait supprimé.

Pourriez-vous m'indiquer si Infrabel compte poursuivre dans cette voie et ce qu'il adviendra concrètement du passage à niveau situé sur la Lispersteenweg?

Réponse du ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes du 27 août 2013, à la question n° 541 de monsieur le député Bert Wollants du 26 juillet 2013 (N.):

1. Le Groupe SNCB me communique qu'il est aujourd'hui prématuré de prétendre qu'il n'y a aucun impact sur la gare de Lierre étant donné que la procédure RIE (Rapport sur les incidences environnementales) n'a pas encore été entièrement parcourue et que le choix de tracé pour le deuxième accès portuaire n'a pas été déterminé. Ce n'est qu'après la fin de la procédure RIE, prévue fin 2013, que le plan directeur d'étude pourra redémarrer.

2. Le plan d'investissement pluriannuel (PPI) prévoit bien des moyens pour Lierre dans la troisième section du PPI, à la page 135. Il s'agit au total de 12,1 millions d'euros de 2018 à 2020.

3. Infrabel se réfère à sa position qui a été incluse dans la "Note pour Consultation Publique" lui a été élaborée dans le cadre de la procédure encore en cours du plan RIE. Elle signale que l'intention d'Infrabel est de supprimer le passage à niveau de la Lispersteenweg. Cet objectif est indépendant de la réalisation du deuxième accès ferroviaire.

Cependant, la note nuance que la nécessité de supprimer ce passage à niveau devra également être examinée en termes de la réduction du nombre de trains sur la ligne 15 dans le cas, par exemple, de la variante "*Lange boortunnel*" du tracé.

Selon Infrabel, la suppression du passage à niveau à hauteur de la Lispersteenweg pourrait se faire par un pont au-dessus ou en dessous des voies existantes. Des consultations seront menées en temps voulu avec la ville de Lierre et avec la Région flamande en tant que gestionnaire de la route.

3. Op vlak van verkeersveiligheid zou Infrabel streven naar het wegwerken van de drie gelijkgrondse kruisingen (overwegen). Die moeten dan met het oog op de barrièrewerking van de spoorwegen vervangen worden door tunnels of bruggen. Uw voorganger minister Magnette deelde in een schriftelijke vraag mee dat los van de tweede spoorontsluiting de overweg ter hoogte van de Lispersteenweg zal verdwijnen.

Kunt u meedelen of Infrabel deze lijn aanhoudt en wat er concreet met de overweg op de Lispersteenweg zal gebeuren?

Antwoord van de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden van 27 augustus 2013, op de vraag nr. 541 van de heer volksvertegenwoordiger Bert Wollants van 26 juli 2013 (N.):

1. De NMBS Groep meldt me dat het vandaag voorbarig is te stellen dat er geen impact is op het station van Lier omdat de MER-procedure nog niet volledig is doorlopen, en er nog geen definitieve tracékeuze voor de tweede havenontsluiting vastligt. Pas na einde van het MER-procedure, eind 2013 verwacht, kan de masterplanstudie heraangevat worden.

2. In het meerjareninvesteringsplan (MIP) zijn wel degelijk middelen voorzien voor Lier in het derde gedeelte van het MIP, pagina 135. In totaal 12,1 miljoen euro, van 2018 tot 2020.

3. Infrabel verwijst naar haar standpunt dat opgenomen werd in de zogenaamde "Nota Publieke Consultatie" die in het kader van de nog lopende procedure van de plan-MER werd opgesteld. Hierin wordt aangegeven dat het de intentie is van Infrabel om de overweg Lispersteenweg af te schaffen. Deze doelstelling is onafhankelijk van de realisatie van de tweede spoortoegang.

Wel wordt in de nota genuanceerd dat de noodzaak van de afschaffing van deze overweg ook zal moeten worden afgewogen in functie van het verminderd aantal treinen op de lijn 15 in geval van bij voorbeeld de tracévariant "*Lange boortunnel*".

Volgens Infrabel zou de afschaffing van de overweg Lispersteenweg kunnen gebeuren door een brug over of onder de bestaande sporen. Ten gepaste tijde zal hierover overleg gepleegd worden met het stadsbestuur van Lier, en het Vlaams Gewest als wegbeheerder.

Le timing de la suppression de ce passage à niveau se fera en fonction d'un accord entre les différentes parties concernées (la ville, Infrabel, la Région flamande, etc.) et de la disponibilité des moyens budgétaires nécessaires qui seront fixés dans le futur plan pluriannuel d'investissement 2013-2025 d'Infrabel.

DO 2012201314115

Question n° 542 de madame la députée Sarah Smeyers du 26 juillet 2013 (N.) au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes:

SNCB. - Fermeture de la gare d'Erembodegem (QO 18922).

La fermeture définitive des guichets de la gare d'Erembodegem (située à proximité d'Alost), annoncée depuis un certain temps déjà, est constamment reportée. La fermeture de guichets et la réorganisation d'une gare requièrent évidemment une certaine planification, l'installation de distributeurs automatiques et une concertation avec le personnel. La situation est d'autant plus complexe que la SNCB-Holding est propriétaire du bâtiment de la gare d'Erembodegem, tandis que la SNCB est compétente pour la fermeture des guichets. Il conviendrait toutefois de clarifier les choses. Les usagers de la gare d'Erembodegem, dont un grand nombre de navetteurs, doivent pouvoir disposer d'informations claires.

1. Quand les guichets de la gare d'Erembodegem fermeront-ils concrètement?
2. Pouvez-vous confirmer que la salle d'attente de la gare d'Erembodegem demeurera accessible aux voyageurs?
3. Combien de distributeurs automatiques remplaceront-ils les guichets de la gare d'Erembodegem?
4. Quelles répercussions la fermeture des guichets aura-t-elle sur le service?
5. Quand fera-t-on la clarté sur la réaffectation du bâtiment de la gare?

Réponse du ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes du 27 août 2013, à la question n° 542 de madame la députée Sarah Smeyers du 26 juillet 2013 (N.):

La SNCB m'informe que le guichet de la gare d'Erembodegem est fermé depuis le 28 juin 2013 et que la salle d'attente de la gare est accessible en semaine entre 04.40 heures et 13.30 heures et ce, depuis le 1^{er} juillet 2013.

De timing voor de afschaffing van deze overweg is in functie van een akkoord tussen de verschillende betrokken partijen (de stad, Infrabel, het Vlaams Gewest, enzovoort) en de beschikbaarheid van de nodige budgettaire middelen die in het toekomstige meerjareninvesteringsplan 2013-2025 van Infrabel zullen worden vastgelegd.

DO 2012201314115

Vraag nr. 542 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Sarah Smeyers van 26 juli 2013 (N.) aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden:

NMBS. - Sluiting van het station Erembodegem (MV 18922).

De sluiting van de loketten in het treinstation van Erembodegem nabij Aalst wordt al een hele tijd aangekondigd, maar de definitieve sluiting van de loketten wordt telkens opnieuw uitgesteld. Het sluiten van loketten en herorganiseren van een station vergt natuurlijk enige planning, installatie van ticketautomaten en overleg met het personeel. De situatie wordt verder bemoeilijkt omdat de NMBS Holding eigenaar is van het stationsgebouw in Erembodegem, terwijl de NMBS bevoegd is voor de sluiting van de loketten. Toch is meer duidelijkheid wenselijk. De reizigers die gebruik maken van het station van Erembodegem, waaronder vele pendelaars, hebben belang bij eenduidige informatie.

1. Wanneer zullen de loketten in het station van Erembodegem concreet sluiten?
2. Kan u bevestigen dat de wachtzaal in het station van Erembodegem toegankelijk blijft voor reizigers?
3. Hoeveel ticketautomaten zullen de loketten in het station van Erembodegem vervangen?
4. Welke gevolgen zal de sluiting van de loketten hebben voor de dienstverlening?
5. Wanneer komt er concreet duidelijkheid over de herbestemming van het gebouw?

Antwoord van de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden van 27 augustus 2013, op de vraag nr. 542 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Sarah Smeyers van 26 juli 2013 (N.):

De NMBS deelt me mee dat het loket van het station Erembodegem sinds 28 juni 2013 gesloten is en de wachtzaal in het station is sinds 1 juli 2013 gedurende de weekdagen toegankelijk tussen 04.40 uur en 13.30 uur.

Un distributeur est à la disposition des voyageurs 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 et la fermeture du guichet n'a donc aucun impact sur le service.

La SNCB-Holding évalue, en tant que propriétaire du bâtiment, un réaménagement possible de celui-ci. Les résultats sont attendus fin de cette année.

DO 2012201314117

Question n° 543 de monsieur le député Karel Uyttersprot du 26 juillet 2013 (N.) au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes:

SNCB. - Billets de train à tarif réduit pour les demandeurs d'emploi (QO 19110).

Les demandeurs d'emploi peuvent, par l'intermédiaire du VDAB, acheter un billet de train à tarif réduit pour se rendre à un entretien d'embauche. À cet effet, ils doivent se procurer une attestation cachetée auprès du VDAB au plus tôt cinq jours avant l'entretien d'embauche. Munis de ce document, ils pourront alors acheter un billet de train au prix de 2 euros.

Ce système fonctionne parfaitement dans les gares desservies par du personnel, où le demandeur d'emploi peut obtenir un billet à prix réduit sur présentation de l'attestation. Dans le train, toutefois, il n'en va pas de même. Les caisses électroniques/distributeurs automatiques des accompagnateurs de trains ne sont pas adaptés à ce système. Ces appareils prévoient la possibilité d'octroyer un tarif réduit aux demandeurs d'emploi, mais pas au prix fixe de 1 euro par trajet simple (ou 2 euros pour un aller-retour). Le contrôleur doit donc choisir entre trois possibilités: soit délivrer le billet au prix indiqué sur la caisse, en ne tenant pas compte de l'attestation du VDAB faisant clairement mention du droit du voyageur d'acheter un billet à 1 euro, soit délivrer le billet au prix de 1 euro avec pour résultat une caisse inexacte, soit ne pas délivrer de billet.

Eu égard au nombre croissant d'arrêts non desservis par du personnel, il me paraît important de combler cette lacune.

1. Aviez-vous déjà connaissance de cette lacune des caisses électroniques/distributeurs automatiques des accompagnateurs de train?

2. Comment et dans quel délai y sera-t-il remédié?

Een automaat staat er 24 uur op 24 uur en 7 dagen op 7 ter beschikking van de reizigers en de sluiting van het loket heeft dan ook geen impact op de dienstverlening.

NMBS Holding maakt als eigenaar van het gebouw een evaluatie van de mogelijke herbestemming van het gebouw. De resultaten daarvan mogen verwacht worden eind dit jaar.

DO 2012201314117

Vraag nr. 543 van de heer volksvertegenwoordiger Karel Uyttersprot van 26 juli 2013 (N.) aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden:

NMBS. - Treintickets voor werkzoekenden (MV 19110).

Werkzoekenden kunnen via de VDAB aan verminderd tarief een treinticket kopen om naar hun sollicitatie te gaan. Hiertoe dienen ze een afgestempeld attest af te halen bij de VDAB, ten vroegste vijf dagen vóór de sollicitatie, waarmee ze vervolgens voor 2 euro een treinticket kunnen aanschaffen.

In de bemande stations werkt dit systeem perfect: onder vertoon van het attest kan men zijn ticket aan verminderde prijs kopen. Op de trein echter, blijken de elektronische kassa's/ticketverdelers van de treinbegeleiders niet aangepast aan het systeem. De mogelijkheid verminderd tarief voor werkzoekenden staat erin, maar niet aan de vaste prijs van 1 euro enkel (heen- en terug: 2 euro). De kaartjesknipper heeft bijgevolg drie keuzes: ofwel het ticket afleveren tegen de prijs volgens aangegeven op de kassa, maar ingaande tegen het attest van de VDAB waarop duidelijk staat vermeld dat de treinreiziger aan 1 euro een biljet kan kopen, ofwel het ticket afleveren aan 1 euro met gevolg dat zijn kassa niet klopt, ofwel geen ticket afleveren.

Het steeds groeiend aantal onbemande haltes in gedachten, lijkt het mij belangrijk deze lacune op te lossen.

1. Was u reeds op de hoogte van deze lacune in de elektronische kassa/ticketverdelers van de treinbegeleiders?

2. Op welke manier en tegen wanneer zal deze lacune ingevuld worden?

3. Quelle option recommandez-vous aux accompagnateurs de trains en attendant l'adaptation des caisses électroniques/distributeur automatiques?

4. Cette option sera-t-elle disponible aux distributeurs automatiques qui seront placés dans les gares non desservies par du personnel?

Réponse du ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes du 27 août 2013, à la question n° 543 de monsieur le député Karel Uyttersprot du 26 juillet 2013 (N.):

La SNCB m'informe que l'appareil Ibis de l'accompagnateur de train peut en effet délivrer un billet au tarif prévu pour les demandeurs d'emploi et qu'il n'y a donc pas de lacunes dans les ventes à bord des trains.

Le client doit soumettre un certificat valide de l'organisation. Il n'est donc pas possible d'émettre ce type de billet par un distributeur automatique.

En empêchant la vente de tels billets via les appareils automatiques, la SNCB souhaite réduire tout risque de fraude. En effet, il est demandé au voyageur de montrer l'attestation donnant droit à la réduction tarifaire soit au guichet, donc avant de monter dans le train, ou dans le train directement à l'accompagnateur.

Néanmoins, afin d'assurer la parfaite information des demandeurs d'emplois qui utilisent les appareils automatiques, j'ai sollicité la SNCB afin qu'elle ajoute un message informatif précisant les conditions dans lesquelles ils peuvent obtenir un tarif réduit.

DO 2012201314125

Question n° 545 de monsieur le député Tanguy Veys du 29 juillet 2013 (N.) au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes:

SNCB. - Les accords conclus avec AnsaldoBreda concernant l'entretien des trains Fyra déjà livrés (QO 19366)

D'après le constructeur italien de matériel ferroviaire AnsaldoBreda, les trains Fyra étaient sûrs et il était possible de remédier à leurs défauts. Pour l'entreprise, il était inévitable que les rames V250 présentent des vices techniques; il faut toujours s'attendre à des problèmes de mise au point dans le cadre de la construction de véhicules d'avant-garde.

3. Welke optie raadt u de treinbegeleiders aan zolang hun elektronische kassa/ticketverdelers niet is aangepast?

4. Zal deze optie beschikbaar zijn in de ticketautomaten die zullen geplaatst worden in onbemande stations?

Antwoord van de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden van 27 augustus 2013, op de vraag nr. 543 van de heer volksvertegenwoordiger Karel Uyttersprot van 26 juli 2013 (N.):

De NMBS meldt mij dat het Ibis-toestel van de treinbegeleider wel degelijk een biljet kan afleveren aan het tarief dat voorzien is voor werkzoekenden en dat er dus geen lacune is in de verkoop aan boord van de treinen.

De klant moet een valabel attest van de organisatie kunnen voorleggen. Het is dan ook niet mogelijk om dit type van biljet te verdelen via een automaat.

Door de verkoop van dergelijke biljetten via automaten te verhinderen, wil de NMBS elke risico op fraude voorkomen. Er wordt inderdaad aan de reiziger gevraagd om het attest te tonen dat recht geeft op de tarifaire korting, ofwel aan het loket, dus vooraleer de reiziger op de trein stapt, ofwel rechtstreeks bij de treinbegeleider in de trein.

Om evenwel te zorgen voor een perfecte informatie voor de werkzoekenden die de automaten gebruiken, heb ik de NMBS gevraagd een informatief bericht toe te voegen dat de voorwaarden weergeeft waartegen ze een tariefvermindering kunnen bekomen.

DO 2012201314125

Vraag nr. 545 van de heer volksvertegenwoordiger Tanguy Veys van 29 juli 2013 (N.) aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden:

NMBS. - De afspraken met AnsaldoBreda op vlak onderhoud aan de reeds geleverde Fyra's. (MV 19366)

Volgens de Italiaanse treinproducent AnsaldoBreda waren de Fyra-treinen veilig en waren de mankementen te verhelpen. Dat de V250-treinstellen technische mankementen hadden, was volgens het bedrijf onvermijdelijk; bij de bouw van "state of the art" voertuigen zijn kinderziekten te verwachten.

Pour AnsaldoBreda, les sociétés des chemins de fer néerlandaise (NS) et belge (SNCB) sont elles-mêmes responsables de l'échec du projet de liaison à grande vitesse entre Bruxelles et Amsterdam. Toujours d'après AnsaldoBreda, les deux sociétés n'ont pas pris de mesures suffisantes pour prévenir les dégâts dus aux chutes de neige et au gel subis par les trains. La fréquence et la vitesse de circulation des trains auraient dû être réduites. De plus, des opérations d'entretien supplémentaires auraient dû être effectuées pour enlever les dépôts de glace.

1. Quels accords ont été conclus entre AnsaldoBreda, d'une part, et les NS et la SNCB, d'autre part, concernant la maintenance des trains Fyra déjà livrés et quelles opérations d'entretien les NS et la SNCB étaient-ils censés effectuer eux-mêmes?

2. Dans quelle mesure la SNCB était-elle aussi elle-même responsable de la maintenance?

3. Dans quelle mesure est-il exact que les NS et la SNCB n'ont pas pris suffisamment de mesures pour éviter que les chutes de neige et le gel endommagent les trains?

4. Dans quelle mesure est-il exact que la fréquence et la vitesse de circulation des trains auraient dû être réduites et que les NS et la SNCB auraient aussi dû procéder à des opérations d'entretien supplémentaires pour enlever les dépôts de glace?

Réponse du ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes du 29 août 2013, à la question n° 545 de monsieur le député Tanguy Veys du 29 juillet 2013 (N.):

En réponse à vos questions, je me réfère à ma réponse à la question écrite n° 522 de monsieur Stefaan Van Hecke portant également sur la problématique FYRA. (*Questions et Réponses* Chambre, 2012/2013, n° 126)

Voor AnsaldoBreda zijn de Nederlandse Spoorwegen (NS) en de Belgische spoorwegmaatschappij NMBS echter zelf schuldig aan het falende hogesnelheidsproject tussen Brussel en Amsterdam. Volgens AnsaldoBreda deden zij niet genoeg om te voorkomen dat de treinen door sneeuwval en aanvriezing werden aangetast. De treinen hadden minder vaak en minder hard moeten rijden. Ook hadden ze extra onderhoud moeten uitvoeren om vastgevroren ijs te verwijderen.

1. Welke afspraken werden tussen enerzijds AnsaldoBreda en anderzijds door NS en NMBS gemaakt op vlak van onderhoud van de reeds geleverde Fyra's en voor welk onderhoud diende NS en NMBS zelf in te staan?

2. In welke mate stond ook de NMBS zelf in voor het onderhoud?

3. In welke mate klopt het dat NS en NMBS onvoldoende gedaan hebben om te voorkomen dat de treinen door sneeuwval en aanvriezing werden aangetast?

4. In welke mate klopt het dat de treinen minder vaak en minder hard hadden moeten rijden en dat NS en NMBS ook extra onderhoud hadden moeten uitvoeren om vastgevroren ijs te verwijderen?

Antwoord van de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden van 29 augustus 2013, op de vraag nr. 545 van de heer volksvertegenwoordiger Tanguy Veys van 29 juli 2013 (N.):

Als antwoord op uw vragen, verwijs ik naar mijn antwoord op de schriftelijke vraag nr. 522 van mijnheer Stefaan Van Hecke die eveneens de FYRA-problematiek betreft. (*Vragen en Antwoorden* Kamer, 2012/2013, nr. 126)

DO 2012201314128

Question n° 546 de monsieur le député Frank Wilrycx du 29 juillet 2013 (N.) au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes:

SNCB. - La gare de Noorderkempen. (QO 19361)

En raison des problèmes posés par le Fyra, la ligne à grande vitesse LGV4 n'est utilisée que de manière limitée. Outre la liaison Thalys Paris-Bruxelles-Amsterdam, elle est également utilisée par le train IR Anvers-Noorderkempen. Cette liaison permet de desservir une région insuffisamment désenclavée en assurant une liaison de qualité avec le réseau ferroviaire principal et constitue une solution de rechange à l'autoroute E19 quotidiennement embouteillée.

L'an dernier, plusieurs trajets de cette liaison IR très populaire ont été supprimés pour laisser place à la nouvelle liaison Fyra. Il était aussi prévu qu'en avril 2013, quelques trains Fyra s'arrêteraient à la gare de Noorderkempen. Comme l'on sait aujourd'hui, l'espace qui a été libéré pour ces trains n'est plus nécessaire. Les trains IR supprimés entre Anvers et Noorderkempen n'ont toutefois pas été remis en service.

Entre-temps, un groupe de voyageurs a créé la "liga ter ontsluiting van de Noorderkempen" (*ligue pour le désenclavement de la Campine du Nord*). Ce groupe d'action s'efforce d'attirer l'attention sur le haut potentiel de la ligne et sur le caractère beaucoup trop restreint de sa desserte. Ainsi, le dernier train du soir part déjà à 20 h 35 et certaines plages horaires ne sont pas "couvertes" pendant la journée. Dans un avis du 19 février 2013, le Comité Consultatif des Usagers auprès de la SNCB (CCU) a proposé de remettre en circulation les trains qui ont été supprimés pendant la journée et de mettre en service un "train-balai" pour permettre aussi aux usagers de rentrer chez eux plus tard le soir.

1. a) La SNCB améliorera-t-elle à bref délai la desserte de la gare de Noorderkempen dès lors que l'espace libéré pour la liaison Fyra sur la ligne LGV 4 ne sera pas utilisé?

b) Est-il possible de mettre en service un "train-balai" comme proposé par le CCU?

2. a) À quelle desserte peut-on s'attendre à plus long terme pour cette gare?

b) La liaison précédemment promise avec les Pays-Bas (Breda) est-elle toujours souhaitable, pour la SNCB?

3. a) Que pensez-vous de la desserte existante de la gare de Noorderkempen?

DO 2012201314128

Vraag nr. 546 van de heer volksvertegenwoordiger Frank Wilrycx van 29 juli 2013 (N.) aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden:

NMBS. - Het station Noorderkempen. (MV 19361)

Door de problemen met de Fyra wordt de hogesnelheidslijn 4 slechts beperkt gebruikt. Naast de Thalysverbinding Parijs-Brussel-Amsterdam maakt ook de IR-trein Antwerpen-Noorderkempen gebruik van dit spoor. Deze verbinding maakt het mogelijk om een slecht ontsloten gedeelte van ons land een degelijke verbinding met het hoofdspoor te bezorgen én om een alternatief te bieden voor de dagelijkse files op de E19.

Verleden jaar werden enkele ritten van deze populaire IR-trein geschrapt om ruimte te kunnen maken voor de nieuwe Fyra-verbinding. Er werd ook gepland dat in april 2013 enkele Fyra-treinen het station Noorderkempen zouden aandoen. Zoals we intussen weten, is de vrijgemaakte ruimte voor deze treinen inmiddels niet meer nodig. De schrappingen van de IR-trein Antwerpen-Noorderkempen bleven wel behouden.

Een groep reizigers heeft zich intussen verenigd in "De liga ter ontsluiting van de Noorderkempen". Via deze actiegroep proberen ze de aandacht te vestigen op het grote potentieel van deze lijn en de veel te beperkte bediening ervan. Zo vertrekt de laatste trein 's avonds reeds om 20.35 uur en zijn er tijdens de dag blinde vlekken in de bediening. Het Raadgevend Comité van de gebruikers (RCG) bij de NMBS-Groep stelde in een advies op 19 februari 2013 voor om de geschrapte treinen overdag opnieuw te laten rijden en 's avonds laat een "bezemtrein" in te leggen om late treinreizigers ook de kans te geven om thuis te geraken.

1. a) Zal de NMBS de bediening van het station Noorderkempen op korte termijn verbeteren nu de vrijgemaakte ruimte voor de Fyra-verbinding op lijn 4 onbenut blijft?

b) Is het inleggen van een "bezemtrein" zoals het RCG voorstelt een mogelijkheid?

2. a) Welke bediening mag men op langere termijn verwachten voor dit station?

b) Is de vroeger beloofde verbinding met Nederland (Breda) nog steeds wenselijk voor de NMBS?

3. a) Hoe evalueert u de huidige bediening van het station Noorderkempen?

b) Est-il possible, d'après vous, de faire augmenter le nombre de voyageurs en élargissant l'offre?

c) Ce point a-t-il déjà été l'objet d'un dialogue avec la "liga ter ontsluiting van de Noorderkempen"?

Réponse du ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes du 26 août 2013, à la question n° 546 de monsieur le député Frank Wilrycx du 29 juillet 2013 (N.):

En réponse aux questions de l'honorable membre, je me réfère à ma réponse à la question écrite n° 522 de monsieur Stefaan Van Hecke portant également sur la problématique FYRA. (*Questions et Réponses* Chambre, 2012/2013, n° 126)

DO 2012201314129

Question n° 547 de monsieur le député Steven Vandeput du 29 juillet 2013 (N.) au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes:

SNCB. - Solutions de rechange proposées lors de la suppression du Fyra.

Le SPF Mobilité et Transports affirme que lors des mésaventures du train Fyra, la SNCB n'a pas respecté les droits des voyageurs. Dans le cadre du Règlement (CE) 1371/2007 sur les droits des voyageurs ferroviaires, le SPF Mobilité et Transports est l'instance désignée pour veiller au respect de ses dispositions.

L'article 16 du Règlement précité stipule que lorsqu'on peut raisonnablement s'attendre à ce qu'un train arrive avec plus de 60 minutes de retard à la destination finale, les voyageurs ont le choix entre le remboursement intégral du billet ou la poursuite du voyage vers la destination finale, dans des conditions de transport comparables et dans les meilleurs délais.

Les voyageurs laissés en rade à la suite de la suppression du Fyra n'ont cependant pas été autorisés à emprunter le Thalys. Entre la mi-janvier et la mi-février 2013, la seule option qui leur a été proposée était un parcours d'une durée nettement plus longue et émaillé de plusieurs correspondances.

b) Is er volgens u potentieel voor reizigersgroei door een uitbreiding van het aanbod?

c) Is hierover reeds met "De liga ter ontsluiting van de Noorderkempen" gecommuniceerd?

Antwoord van de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden van 26 augustus 2013, op de vraag nr. 546 van de heer volksvertegenwoordiger Frank Wilrycx van 29 juli 2013 (N.):

Als antwoord op de vragen van het geachte lid, verwijst ik naar mijn antwoord op de schriftelijke vraag nr. 522 van de heer Stefaan Van Hecke die eveneens de FYRA-problematiek betreft. (*Vragen en Antwoorden* Kamer, 2012/2013, nr. 126)

DO 2012201314129

Vraag nr. 547 van de heer volksvertegenwoordiger Steven Vandeput van 29 juli 2013 (N.) aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden:

NMBS. - Alternatieven die aangeboden werden bij het uitvallen van de Fyra.

De NMBS heeft de rechten van de reizigers niet gerespecteerd tijdens de Fyra-perikelen. Dat zegt de FOD Mobiliteit en Vervoer. De FOD Mobiliteit en Vervoer is aangeduid als handhavingsinstantie in het kader van Verordening 1371/2007 over de treinreizigersrechten.

Artikel 16 van Verordening 1307/2007 stelt dat treinreizigers bij een verwachte vertraging van minstens 60 minuten de keuze moeten krijgen tussen de volledige terugbetaling of het voortzetting van de reis bij de vroegste gelegenheid onder vergelijkbare vervoersomstandigheden.

De reizigers die het slachtoffer werden van het uitvallen van de Fyra werden echter niet toegelaten op de Thalys. Het enige alternatief dat van midden januari tot midden februari 2013 aangeboden werd, was een traject met meerdere aansluitingen en met een veel langere reistijd.

En conséquence, le SPF Mobilité et Transports estime que la SNCB doit indemniser les voyageurs qui à la suite de la mise hors service du Fyra ont dû acheter un billet Thalys. L'éventualité d'infliger une amende administrative à la SNCB pour infraction aux règles européennes sur le droit des voyageurs serait également à l'étude.

1. Pourquoi la SNCB n'a-t-elle pas proposé un billet Thalys aux voyageurs victimes de la suppression du Fyra?

2. La SNCB indemniserait-elle les voyageurs ayant décidé d'acheter eux-mêmes un billet Thalys?

Réponse du ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes du 26 août 2013, à la question n° 547 de monsieur le député Steven Vandeput du 29 juillet 2013 (N.):

En réponse aux questions de l'honorable membre, je me réfère à ma réponse à la question écrite n° 522 de monsieur Stefaan Van Hecke portant également sur la problématique FYRA. (*Questions et Réponses* Chambre, 2012/2013, n° 126)

DO 2012201314130

Question n° 548 de monsieur le député Steven Vandeput du 29 juillet 2013 (N.) au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes:

Les Thalys circulant en Flandre et en Wallonie. (QO 19358)

Depuis le 14 décembre 1997, un Thalys relie Ostende et Paris en s'arrêtant à Bruges, Gand et Bruxelles et un autre Thalys va de Liège à Paris en s'arrêtant à Namur, Charleroi et Mons.

En Flandre, le Thalys roule plus lentement qu'un train IC normal mais le prix du billet est cinq fois plus cher. Dès lors, il voyage pratiquement à vide. En Wallonie, les pertes annuelles enregistrées par le Thalys sont encore plus élevées malgré un taux d'occupation légèrement supérieur.

Comme l'actionnaire principal, la SNCF, a refusé d'encre supporter les pertes enregistrées par ces deux trains, le gouvernement fédéral a décidé en 2010 de les couvrir. Il s'agit de compensations qui s'élèvent au total à 6,1 millions d'euros par an, conformément à l'article 76 du contrat de gestion de la SNCB.

De FOD Mobiliteit en Vervoer is daarom van mening dat de reizigers die vanwege het uitvallen van de Fyra een biljet voor de Thalys moesten kopen, daarvoor vergoed moeten worden door de NMBS. Er zou ook onderzocht worden of er een administratieve geldboete kan worden opgelegd aan de NMBS voor het overtreden van de Europese reizigersrechten.

1. Waarom bood de NMBS de reizigers die slachtoffer werden van het uitvallen van de Fyra geen Thalysbiljet aan?

2. Zal de NMBS de reizigers vergoeden die zelf een Thalyskaartje aankochten?

Antwoord van de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden van 26 augustus 2013, op de vraag nr. 547 van de heer volksvertegenwoordiger Steven Vandeput van 29 juli 2013 (N.):

Als antwoord op de vragen van het geachte lid, verwijs ik naar mijn antwoord op de schriftelijke vraag nr. 522 van de heer Stefaan Van Hecke die eveneens de FYRA-problematiek betreft. (*Vragen en Antwoorden* Kamer, 2012/2013, nr. 126)

DO 2012201314130

Vraag nr. 548 van de heer volksvertegenwoordiger Steven Vandeput van 29 juli 2013 (N.) aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden:

De Vlaamse en de Waalse Thalys. (MV 19358)

Sinds 14 december 1997 rijdt er een Thalys van Oostende naar Parijs met tussenstops in Brugge, Gent en Brussel en een Thalys Luik-Parijs met tussenstops in Namen, Charleroi en Bergen.

De Vlaamse Thalys rijdt trager dan de gewone IC-trein en de ticketprijs is vijf maal zo duur. Er zitten dan ook nauwelijks passagiers op de trein. Ondanks de iets hogere bezettingsgraad, ligt het jaarlijkse verlies op de Waalse Thalys nog een heel stuk hoger.

Omdat hoofdaandeelhouder SNCF die verliezen niet wou blijven dragen, past de federale regering sinds 2010 de verliezen van beide treinen bij. In totaal gaat het om een compensatie 6,1 miljoen euro per jaar. Dit is vastgelegd in artikel 76 van het beheerscontract met de NMBS.

D'après le vice-premier ministre, M. Johan Vande Lanotte, il s'agit en réalité de 1,7 million d'euros pour la liaison avec Ostende et de 4,3 millions d'euros pour la liaison avec Namur-Liège. M. Vande Lanotte a déjà indiqué que le Thalys pourrait être supprimé en Flandre, pour sa part, mais seulement s'il disparaît aussi en Wallonie. Il s'agirait donc en quelque sorte d'une politique du gaufrier à l'envers.

D'après la SNCB, par contre, le Thalys ne roule plus en Flandre que parce que le gouvernement - et M. Vande Lanotte en particulier - le veut.

La SNCB est tenue d'assurer ces deux liaisons en vertu de l'article 23 de son contrat de gestion. Ces "dessertes intérieures par trains à grande vitesse" font partie, en effet, des missions de service public définies dans le contrat de gestion. Cependant, aucun des deux Thalys ne peut être utilisé pour effectuer des trajets intérieurs. Les voyageurs qui partent d'une gare belge doivent obligatoirement se rendre à Paris ou inversement. Il s'agit donc en réalité d'une subvention allouée au transport international de voyageurs, ce qui est interdit depuis janvier 2010 en raison de la libéralisation du rail.

Les chemins de fer néerlandais Nederlandse Spoorwegen ont déjà fait savoir qu'ils souhaiteraient voir circuler le Thalys flamand sur le trajet du Fyra vers Amsterdam.

1. Quels sont actuellement le taux d'occupation, le taux de couverture des coûts et les pertes annuelles pour chacune des deux liaisons en question?

2. Êtes-vous favorable à leur maintien?

3. Estimez-vous qu'il faille considérer la mise en service de liaisons à grande vitesse entre des gares belges et Paris comme une mission de service public?

4. a) La subvention allouée a-t-elle été l'objet d'une concertation avec la Commission européenne?

b) Une autorisation (temporaire) a-t-elle été accordée à cet effet?

5. Quelle est la position de la SNCB et du gouvernement à propos de la mise en service des deux Thalys sur le trajet du Fyra vers Amsterdam?

Volgens vicepremier Johan Vande Lanotte moet men dit zien als 1,7 miljoen euro voor de verbinding met Oostende en 4,3 miljoen euro voor de verbinding met Namen-Luik. Vande Lanotte verklaarde al dat de Vlaamse Thalys wat hem betreft afgeschaft kon worden, maar enkel indien ook de Waalse Thalys verdwijnt. Een soort omgekeerd wafelijzer dus.

Bij de NMBS zegt men dan weer dat de Vlaamse Thalys enkel nog rijdt omdat de regering en in het bijzonder Vande Lanotte zelf dat wil.

De NMBS wordt door artikel 23 van het beheerscontract verplicht beide verbindingen in te leggen. Deze "binnenlandse bedieningen met hogesnelheidstreinen", vallen in het beheerscontract onder de opdrachten van openbare dienst. Nochtans mag men beide Thalysen niet gebruiken voor binnenlandse trajecten. Het is reizigers enkel toegelaten van een Belgisch station naar Parijs reizen of omgekeerd. Eigenlijk gaat het hier dus om een subsidie voor internationaal reizigersverkeer, wat sinds januari 2010 verboden is door de liberalisering.

De Nederlandse Spoorwegen lieten al weten dat ze de Vlaamse Thalys graag op het Fyratraject naar Amsterdam zouden zien rijden.

1. Wat is momenteel de bezettingsgraad, de kostendekkinggraad en het jaarlijks verlies van beide treinen?

2. Bent u voorstander van het behoud van beide verbindingen?

3. Moet het inleggen van hogesnelheidsverbindingen van Belgische stations naar Parijs volgens u beschouwd worden als een opdracht van openbare dienst?

4. a) Is over de subsidie overleg geweest met de Europese Commissie?

b) Heeft men hiervoor een (tijdelijke) toelating?

5. Wat is het standpunt van de NMBS en van de regering om beide Thalysen in te zetten op het Fyratraject naar Amsterdam?

Réponse du ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes du 26 août 2013, à la question n° 548 de monsieur le député Steven Vandeput du 29 juillet 2013 (N.):

En réponse aux questions de l'honorable membre, je me réfère à mes réponses aux questions écrites n° 494 de monsieur Ronny Balcaen et n° 511 de monsieur Jef Van den Bergh portant sur le même sujet. (*Questions et Réponses* Chambre, 2012/2013, n° 126)

DO 2012201314131

Question n° 549 de monsieur le député Tanguy Veys du 29 juillet 2013 (N.) au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes:

SNCB. - Système de ventilation des rames. (QO 18787)

Le 19 juin 2013 en toute fin de soirée, un voyageur qui se rendait à Hasselt en train a fait un malaise dû à un mauvais fonctionnement du système de ventilation. Le conducteur du train a constaté cette défectuosité aux alentours de 23.30 heures et a décidé d'immobiliser le train à Testelt, près de Scherpenheuvel-Zichem. Il a aussitôt appelé les services de secours qui ont conduit le voyageur à l'hôpital. Le train a été supprimé et les autres voyageurs, qui étaient une trentaine, ont été acheminés vers leur destination en taxi. La cause de ce dérèglement du système de ventilation est actuellement analysée.

1. Quelle était la cause de ce problème de ventilation?
2. a) Un problème de cette nature s'est-il déjà posé par le passé?
- b) Un problème du même type peut-il encore se poser?
- c) Si oui, comment l'éviter?

Réponse du ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes du 27 août 2013, à la question n° 549 de monsieur le député Tanguy Veys du 29 juillet 2013 (N.):

La SNCB me communique que la motrice 528 a été examinée techniquement dans l'atelier de traction de Hasselt et qu'aucun défaut technique, qui pourrait jouer un rôle dans la nuisance apparue dans la motrice, n'a été constaté au niveau de la climatisation. Un examen électrique supplémentaire n'a révélé aucune anomalie. Après plusieurs heures d'essai, aucune odeur gênante ni d'autres effets inquiétants n'ont été observés.

Antwoord van de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden van 26 augustus 2013, op de vraag nr. 548 van de heer volksvertegenwoordiger Steven Vandeput van 29 juli 2013 (N.):

Als antwoord op de vragen van het geachte lid, verwijst ik naar mijn antwoorden op de schriftelijke vragen nr. 494 van de heer Ronny Balcaen en nr. 511 van de heer Jef Van den Bergh over hetzelfde onderwerp. (*Vragen en Antwoorden* Kamer, 2012/2013, nr. 126)

DO 2012201314131

Vraag nr. 549 van de heer volksvertegenwoordiger Tanguy Veys van 29 juli 2013 (N.) aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden:

NMBS. - Ventilatiesysteem in de treinstellen. (MV 18787)

Een passagier van een trein die tijdens de avond van 19 juni 2013 laat onderweg was naar Hasselt, is onderweg onwel geworden door een probleem met het ventilatiesysteem. De treinbestuurder had het probleem met het ventilatiesysteem rond 23.30 uur opgemerkt en liet de trein stoppen in Testelt, bij Scherpenheuvel-Zichem. De hulpdiensten werden opgeroepen en die moesten een reiziger overbrengen naar het ziekenhuis. De trein werd afgeschafte en de andere reizigers, een 30-tal, werden met taxi's tot op hun bestemming gebracht. De oorzaak van het probleem aan de ventilatie wordt onderzocht.

1. Wat was de oorzaak van het probleem aan de ventilatie?
2. a) In welke mate kwam dergelijk probleem reeds in het verleden voor?
- b) Kan dergelijk probleem nog voorkomen?
- c) Zo ja, hoe kan dit vermeden worden?

Antwoord van de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden van 27 augustus 2013, op de vraag nr. 549 van de heer volksvertegenwoordiger Tanguy Veys van 29 juli 2013 (N.):

De NMBS laat mij weten dat het motorstel 528 technisch werd onderzocht in de tractiewerkplaats van Hasselt en dat er geen technische mankementen werden vastgesteld aan de airco die een rol zouden kunnen spelen in de hinder die men in dit motorstel ondervond. Een bijkomend elektrisch onderzoek heeft ook geen anomalieën aan het licht gebracht. Er is na ettelijke uren proefdraaien ook geen geurhinder of andere storende effecten waargenomen.

Selon la SNCB, la cause de l'odeur gênante ou de l'irritation aux voies respiratoires a possiblement été engendrée par des tiers.

La SNCB n'a pas connaissance de tels problèmes par le passé.

DO 2012201314133

Question n° 550 de madame la députée Miranda Van Eetvelde du 29 juillet 2013 (N.) au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes:

Bpost. - Remboursement des aides d'État pour la période 2011-2012 (QO 18926).

Bpost vient de faire son entrée en Bourse. Son prospectus, diffusé à cette occasion, énumère tous les risques inhérents à la cotation de bpost et mentionne le remboursement des aides d'État que bpost a reçues indûment au cours de la période 2011-2012 et qui s'élèvent au total à 123,1 millions d'euros, dont 88,9 millions d'euros ont déjà été recouverts par l'État belge par le biais du non-versement de ce montant dans le cadre du quatrième contrat de gestion. Résultat des courses: bpost doit encore rembourser 34,2 millions d'euros à l'État belge. Conformément aux termes de ce prospectus, bpost remboursera cette somme le 7 juin 2013 ou aux alentours du 7 juin 2013.

En outre, ce prospectus rappelle que bpost a approuvé le remboursement de l'intégralité des 123,1 millions d'euros "sous certaines conditions". La nature de ces conditions n'a pas été précisée.

1. a) Bpost a-t-elle déjà versé le reliquat de 34,2 millions d'euros à l'État belge ou le versera-t-elle à court terme?

b) Bpost a-t-elle procédé à ce versement au moyen d'un remboursement direct à l'État belge ou par le biais d'une diminution de capital, ou l'État belge prélèvera-t-il ce montant sur les sommes qu'il doit verser à bpost dans le cadre du cinquième contrat de gestion?

2. a) Si bpost n'a pas encore remboursé ce montant, pourquoi ne l'a-t-elle pas encore remboursé et quand envisagera-t-elle de le rembourser?

b) Si bpost a au contraire remboursé ce montant, pourquoi n'a-t-elle pas encore communiqué à ce sujet?

3. Sous quelles conditions bpost a-t-elle approuvé le paiement de l'intégralité des 123,1 millions d'euros?

Volgens de NMBS werd de oorzaak voor de geurhinder of irritatie aan de luchtwegen mogelijk veroorzaakt door derden.

De NMBS heeft geen kennis van dergelijke problemen in het verleden.

DO 2012201314133

Vraag nr. 550 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Miranda Van Eetvelde van 29 juli 2013 (N.) aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden:

Bpost. - Terugbetaling van staatssteun voor de periode 2011-2012 (MV 18926).

Sinds kort is de beursgang van bpost een feit. In haar prospectus, dat naar aanleiding daarvan werd vrijgegeven, worden de verschillende risico's opgesomd. In het document wordt ook gesproken over de terugbetaling van onterecht ontvangen staatssteun voor de periode 2011-2012. In totaal gaat het om 123,1 miljoen euro, waarvan de Belgische Staat reeds 88,9 miljoen euro recupereerde door het niet uitbetalen van dit bedrag in het kader van de vierde beheersovereenkomst. Bijgevolg is bpost nog een uitstaand bedrag van 34,2 miljoen euro verschuldigd aan de Belgische Staat. Volgens het prospectus zal bpost dit bedrag terugbetalen op of rond 7 juni 2013.

Bovendien staat vermeld dat bpost met de terugbetaling van het integrale bedrag van 123,1 miljoen euro akkoord ging "onder bepaalde voorwaarden". Een verdere verduidelijking van deze voorwaarden wordt niet geboden.

1. a) Werde het resterende bedrag van 34,2 miljoen euro reeds terugbetaald door bpost aan de Belgische Staat of wordt dit gedaan op korte termijn?

b) Gebeurde dit middels een rechtstreekse terugbetaling aan de Belgische Staat, via een kapitaalsvermindering of zal het bedrag door de Belgische Staat worden afgehouden van de verschuldigde betalingen aan bpost in het kader van de vijfde beheersovereenkomst?

2. a) Indien dit bedrag nog niet werd terugbetaald: waarom werd dit nog niet terugbetaald en wanneer plant bpost dit te doen?

b) Indien het bedrag wel werd terugbetaald: waarom werd hier door bpost nog niet over gecommuniceerd?

3. Wat zijn de voorwaarden waaronder bpost zich akkoord verklaarde tot betaling van het integrale bedrag van 123,1 miljoen euro?

Réponse du ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes du 27 août 2013, à la question n° 550 de madame la députée Miranda Van Eetvelde du 29 juillet 2013 (N.):

1. Tous les montants dus par bpost, c'est à dire tant pour la période 1992-2010 que pour la période 2011-2012, ont effectivement été remboursés à l'État belge. Le montant de la surcompensation pour la période 1992-2010 a été remboursé par bpost au cours de l'année 2012 et le montant de la surcompensation pour la période 2011-2012 a été remboursé le 7 juin 2013. Les remboursements ont été effectués sous la forme d'un transfert au compte de l'État et ont été inscrits dans le budget de l'État.

2. L'appel de CVC a été déclaré irrecevable par la Cour de justice européenne le 23 mai 2013. L'appel introduit par bpost a été retiré.

3. Sur base de l'analyse des revenus et dépenses de bpost au cours de la période 2011-2012 et sur base des évaluations de la Commission européenne, il s'est avéré que bpost a été surcompensé pour cette période. L'État a donc demandé à l'entreprise publique de rembourser le montant de la surcompensation ce que l'entreprise a fait.

DO 2012201314135

Question n° 552 de madame la députée Miranda Van Eetvelde du 29 juillet 2013 (N.) au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes:

Bpost. - Remboursement des aides d'État pour la période 1992-2010 (QO 18925).

Bpost vient de faire son entrée en Bourse. Son prospectus, diffusé à cette occasion, énumère tous les risques inhérents à cette cotation et mentionne l'enquête qui a été consacrée aux aides d'État reçues par bpost au cours de la période 1992-2010 et qui est parvenue à la conclusion que bpost devait rembourser 300,8 millions d'euros à l'État belge. Toutefois, ce prospectus ne fait pas toute la clarté quant à la question de savoir si ce montant a été remboursé ou non.

Antwoord van de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden van 27 augustus 2013, op de vraag nr. 550 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Miranda Van Eetvelde van 29 juli 2013 (N.):

1. Alle bedragen die door bpost verschuldigd waren, dat wil zeggen zowel voor de periode 1992-2010 als voor de periode 2011-2012, werden inderdaad aan de Belgische Staat terugbetaald. Het bedrag van de overcompensatie voor de periode 1992-2010 werd meer bepaald in de loop van 2012 door bpost terugbetaald en het bedrag van de overcompensatie voor 2011-2012 werd op 7 juni 2013 terugbetaald. De terugbetalingen gebeurden in de vorm van een overschrijving op de Staatsrekening en werden in de Staatsbegroting ingeschreven.

2. Het beroep van CVC werd op 23 mei 2013 door het Europees Gerechtshof als niet-ontvankelijk bestempeld. Het beroep ingesteld door bpost werd ingetrokken.

3. Op basis van de analyse van inkomsten en kosten die bpost opliep tijdens de periode 2011-2012 en op basis van de feedback van de Europese Commissie is gebleken dat bpost voor deze periode overgecompenseerd werd. De Staat vroeg het overheidsbedrijf dus om het bedrag van de overcompensatie terug te betalen, wat het bedrijf heeft gedaan.

DO 2012201314135

Vraag nr. 552 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Miranda Van Eetvelde van 29 juli 2013 (N.) aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden:

Bpost. - Terugbetaling van staatssteun voor de periode 1992-2010 (MV 18925).

Sinds kort is de beursgang van bpost een feit. In haar prospectus, dat naar aanleiding daarvan werd vrijgegeven, worden de verschillende risico's opgesomd. In het document wordt ook gesproken over het staatssteunonderzoek voor de periode 1992-2010, die uiteindelijk uitmondde in een terug te betalen bedrag door bpost aan de Belgische Staat van 300,8 miljoen euro. Het prospectus verschaft echter geen volledige duidelijkheid over het feit of dit bedrag al dan niet werd terugbetaald.

Concernant ce montant, on peut lire ce qui suit à la page 32 du prospectus: à la suite de cette enquête, la Société a procédé au remboursement d'un montant de 300,8 millions d'euros à titre présumé d'aides d'État pour la période 1992-2010. Et pour de plus amples informations, référence est faite à la page 106 du même prospectus où il est écrit ceci: en mai 2012, l'État belge a confirmé à la Société le montant exact qui devait être remboursé par la Société. Cette précision supplémentaire laisse en suspens la question de savoir si ces 300,8 millions d'euros ont été effectivement remboursés étant donné qu'il n'est question que d'une "confirmation".

En outre, il est mentionné que l'actionnaire vendeur, CVC, se désiste "sous certaines conditions" de son appel en date du 7 juin 2013 ou aux alentours du 7 juin 2013. La nature de ces conditions n'a pas été précisée.

1. a) Bpost a-t-elle effectivement remboursé à l'État belge le montant de 300,8 millions d'euros en aides d'État indûment reçues pour la période 1992-2010?

b) A-t-elle procédé à un remboursement direct ou a-t-elle remboursé par le biais d'une diminution de capital?

2. Dans l'hypothèse où le montant de 300,8 millions d'euros a effectivement été remboursé, a-t-il été budgété?

3. L'actionnaire vendeur s'est-il déjà désisté de son appel ou envisage-t-il de le faire à brève échéance?

4. Sous quelles conditions l'actionnaire vendeur se désisterait-il de son appel?

Réponse du ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes du 27 août 2013, à la question n° 552 de madame la députée Miranda Van Eetvelde du 29 juillet 2013 (N.):

En réponse aux questions de l'honorable membre, je m'en réfère à ma réponse à sa question écrite n° 550 du 29 juillet 2013 portant sur le même sujet. (*Questions et Réponses* Chambre, 2012/2013, n° 126)

Op pagina 32 staat met betrekking tot dit bedrag het volgende geschreven: "Volgend op dit onderzoek betaalde de Vennootschap 300,8 miljoen euro aan vermeende staatssteun terug voor de periode van 1992-2010.". Voor meer informatie wordt verwezen naar pagina 106, waar het volgende geschreven staat: "in mei 2012 bevestigde de Belgische staat aan de Vennootschap het juiste bedrag dat door de Vennootschap moest worden terugbetaald.". Deze extra verduidelijking laat in het midden of de 300,8 miljoen euro effectief werden terugbetaald, er is slechts sprake van een "bevestiging".

Bovendien staat vermeld dat de verkopende aandeelhouder, CVC, "onder bepaalde voorwaarden" afstand doet van haar beroep op of rond 7 juni 2013. Een verdere verduidelijking van deze voorwaarden wordt niet geboden.

1. a) Werd het bedrag van 300,8 miljoen euro aan onrecht ontvangen staatssteun voor de periode 1992-2010 effectief terugbetaald door bpost aan de Belgische Staat?

b) Gebeurde dit door een rechtstreekse terugbetaling aan de Belgische Staat of middels een kapitaalsvermindering?

2. Werd het bedrag van 300,8 miljoen euro, indien effectief terugbetaald, ingeschreven in de begroting?

3. Deed de verkopende aandeelhouder inmiddels reeds afstand van haar beroep of plant zij dit op korte termijn te doen?

4. Wat zijn de voorwaarden waaronder de verkopende aandeelhouder afstand zou doen van haar beroep?

Antwoord van de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden van 27 augustus 2013, op de vraag nr. 552 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Miranda Van Eetvelde van 29 juli 2013 (N.):

Als antwoord op de vragen van het geachte lid, verwijs ik naar mijn antwoord op haar schriftelijke vraag nr. 550 van 29 juli 2013 betreffende hetzelfde onderwerp. (*Vragen en Antwoorden* Kamer, 2012/2013, nr. 126)

DO 2012201314136

Question n° 553 de monsieur le député Steven Vandeput du 29 juillet 2013 (N.) au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes:

SNCB. - La desserte de la gare de Noorderkempen. (QO 19306)

En décembre 2012, la SNCB a supprimé certains trains au départ ou à destination de la gare de Noorderkempen. La raison invoquée était la mise en service du Fyra Bruxelles-Amsterdam. De ce fait, les blancs travaux devaient être programmés à heure fixe et il n'y aurait plus eu de place pour la circulation de certains trains. D'autres trains ont aussi été supprimés "pour des raisons d'économie".

Les trajets supprimés devaient toutefois être remplacés par le Fyra Anvers-Breda, qui aurait dû être mis en service à partir d'avril 2013 et qui se serait arrêté à Noorderkempen.

Pour les raisons que l'on sait, ce Fyra n'a jamais circulé. La SNCB refuse pour le moment de remettre en service les trains supprimés et indique vouloir attendre que la clarté soit faite sur l'offre entre les Pays-Bas et la Belgique.

Beaucoup de choses ont déjà été dites et écrites à propos des alternatives possibles au Fyra vers Amsterdam. Il a été question d'un nouveau train IC-Benelux, d'intensifier les liaisons Thalys, de la mise en service de Fyra V160 plus lents, d'une liaison Eurostar Londres-Bruxelles-Amsterdam, etc. Par contre, la mise en place de solutions de remplacement pour le Fyra Anvers-Breda est passée sous silence.

Le principal obstacle réside dans le coût exorbitant pour la SNCB de la mise en service de trains normaux sur la LGV4, à cause des redevances élevées qu'Infrabel facture. Ces redevances d'infrastructure sont 2,5 fois plus élevées sur cette ligne que sur d'autres lignes. Infrabel justifie ce prix par le fait que la ligne 4 est une ligne à grande vitesse et que les trains lents doivent être soumis à une redevance supérieure. Le désenclavement de la région Noorderkempen constituait pourtant l'un des motifs qui ont justifié l'aménagement de cette ligne.

Le 26 février 2013, vous avez indiqué qu'Infrabel ne comptait pas modifier ses tarifs à court terme.

1. À quelles alternatives à la liaison Fyra Anvers-Breda la SNCB songe-t-elle?
2. Quand disposera-t-on de plus de précisions à ce sujet?

DO 2012201314136

Vraag nr. 553 van de heer volksvertegenwoordiger Steven Vandeput van 29 juli 2013 (N.) aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden:

NMBS. - De bediening van het station Noorderkempen. (MV 19306)

De NMBS schrapt in december 2012 een aantal treinen met vertrek of aankomst in station Noorderkempen. Als reden hiervoor werd de komst van de Fyra Brussel-Amsterdam aangehaald. Daardoor zouden de werkvensters op een vast uur moeten plaatsvinden en was er geen plaats meer voor een aantal treinen. Voor andere treinen werden "besparingsredenen" opgegeven als reden tot schrapping.

De verbindingen zouden echter opgevangen worden door de Fyra Antwerpen-Breda, die er vanaf april 2013 zou komen en in Noorderkempen zou stoppen.

Omwille van de gekende redenen is die Fyra er nooit gekomen. De NMBS weigert voorlopig de afgeschafte treinen terug te laten rijden. De NMBS zegt dat ze wacht tot er duidelijkheid is over het aanbod tussen Nederland en België.

Er is al veel gezegd en geschreven over mogelijke alternatieven voor de Fyra naar Amsterdam. Een nieuwe Benelux-IC-trein, meer Thalysverbindingen, de inzet van de tragere V160-Fyra's, een Eurostarverbinding Londen-Brussel-Amsterdam, enzovoort. Over alternatieven voor de Fyra Antwerpen-Breda blijft het echter stil.

Het grote probleem is dat het inleggen van een gewone trein over de H5L4 peperduur is voor de NMBS vanwege de hoge vergoedingen die Infrabel aanrekent. De infrastructuurvergoeding ligt op deze lijn 2,5 keer zo hoog als op andere lijnen. Infrabel verantwoordt deze hoge prijs door te zeggen dat lijn 4 een H5L-lijn is en dat trage treinen meer moeten betalen. Nochtans was de ontsluiting van de regio Noorderkempen een van bij de aanleg van deze lijn.

Op 26 februari 2013 zei u dat Infrabel op korte termijn niet van plan was de tarieven aan te passen.

1. Aan welke alternatieven voor de Fyriverbinding Antwerpen-Breda werkt de NMBS?
2. Wanneer zal er hierover meer duidelijkheid zijn?

3. a) Les liaisons qui ont été supprimées en décembre 2012 peuvent-elles être remises en service, en attendant?

b) Dans la négative, pourquoi pas?

4. D'après vous, les différences importantes des tarifs facturés par Infrabel se justifient-elles?

Réponse du ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes du 26 août 2013, à la question n° 553 de monsieur le député Steven Vandeput du 29 juillet 2013 (N.):

En réponse aux questions de l'honorable membre, je me réfère à ma réponse à la question écrite n° 522 de monsieur Stefaan Van Hecke portant également sur la problématique FYRA. (*Questions et Réponses* Chambre, 2012/2013, n° 126)

DO 2012201314137

Question n° 554 de monsieur le député Tanguy Veys du 29 juillet 2013 (N.) au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes:

Violation de la nouvelle loi télécoms par Belgacom (QO 18271).

La nouvelle loi télécoms, qui est entrée en vigueur le 1^{er} octobre 2012, permet aux consommateurs de quitter leur opérateur après six mois, sans devoir déboursier un centime et sans devoir se justifier. L'opérateur est tenu de clôturer leur compte client et de leur envoyer une confirmation dans les plus brefs délais. Pourtant, Test-Achats reçoit encore de nombreuses plaintes, principalement au sujet de Belgacom, Proximus (l'opérateur téléphonie mobile de Belgacom), Billi, Mobistar et Voo. Les abonnés de Belgacom et Mobistar, notamment, se plaignent de ce que leur opérateur leur mettrait des bâtons dans les roues.

C'est la raison pour laquelle Test-Achats met en demeure ces opérateurs renégats de respecter la nouvelle loi télécoms. Test-Achats estime en effet que ces opérateurs considèrent à tort que le consommateur est encore tenu de respecter un délai de préavis de 30 jours ou qu'ils font en sorte que le consommateur ne sache pas avec certitude quels sont ses droits. Avec cette mise en demeure, Test-Achats espère amener les opérateurs renégats à mettre un terme à leurs "mauvaises pratiques". S'ils omettent de le faire, Test-Achats leur fera un procès.

1. Pourquoi Belgacom ne respecte-t-elle pas le prescrit de la nouvelle loi télécoms en ce qui concerne la résiliation du contrat par le client?

3. a) Kunnen in de tussentijd de verbindingen die in december 2012 geschrapt werden terug ingelegd worden?

b) Zo neen, waarom niet?

4. Acht u de grote verschillen in de tarieven die Infrabel aanreken verantwoord?

Antwoord van de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden van 26 augustus 2013, op de vraag nr. 553 van de heer volksvertegenwoordiger Steven Vandeput van 29 juli 2013 (N.):

Als antwoord op de vragen van het geachte lid, verwijst ik naar mijn antwoord op de schriftelijke vraag nr. 522 van de heer Stefaan Van Hecke die eveneens de FYRA-problematiek betreft. (*Vragen en Antwoorden* Kamer, 2012/2013, nr. 126)

DO 2012201314137

Vraag nr. 554 van de heer volksvertegenwoordiger Tanguy Veys van 29 juli 2013 (N.) aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden:

De schending van de nieuwe telecomwet door Belgacom (MV 18271).

De nieuwe telecomwet ging van kracht op 1 oktober 2012 en maakt het consumenten mogelijk om na zes maanden bij hun telecomoperator kosteloos te vertrekken zonder reden te moeten geven. De operator moet dan zo snel mogelijk de klant afsluiten en een bevestiging sturen. Toch krijgt consumentenorganisatie Test-Aankoop nog veel klachten vooral over Belgacom, Proximus (de gsm-operator van Belgacom), Billi, Mobistar en Voo. Onder meer Belgacom en Mobistar maken het klanten moeilijk om over te stappen naar een concurrent, zo luidt het.

Daarom stelt Test-Aankoop verschillende telecomoperatoren in gebreke omdat ze nog steeds de nieuwe telecomwet niet respecteren. Volgens Test-Aankoop gaan sommige operatoren er immers ten onrechte vanuit dat de consument nog een opzegtermijn moet respecteren van 30 dagen, of laten ze de klant in het ongewisse over zijn rechten. Via de ingebrekestelling hoopt Test-Aankoop de operatoren te doen ophouden met die "wanpraktijken". Doen ze dat niet, dan dreigt een rechtszaak.

1. Waarom respecteert Belgacom niet de nieuwe telecomwet inzake het stopzetten van het contract door een klant?

2. Quelles mesures Belgacom a-t-elle prises pour se mettre en règle avec la nouvelle loi télécoms en matière de résiliation du contrat par un client et à partir de quand ces mesures seront-elles en vigueur?

Réponse du ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes du 27 août 2013, à la question n° 554 de monsieur le député Tanguy Veys du 29 juillet 2013 (N.):

Belgacom est surpris par les allégations de Test Achats. Belgacom affirme bien se conformer aux dispositions de la loi sur les Télécommunications et, en particulier, aux règles relatives au droit de résiliation des clients.

Suite à l'introduction de la nouvelle loi sur les télécommunications, Belgacom a adapté ses conditions générales, également en ce qui concerne le préavis, et a donné des formations aux points de vente, magasins de téléphonie et les services à la clientèle, réitérées à intervalles réguliers.

Dans certains cas, Belgacom va même au-delà de la loi en acceptant que les clients résilient leur contrat par téléphone, et pas seulement par lettre comme prévoit la loi.

DO 2012201314138

Question n° 555 de madame la députée Miranda Van Eetvelde du 29 juillet 2013 (N.) au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes:

Bpost. - Éventuelles nouvelles critiques de la Commission européenne concernant des aides d'État (QO 19272).

Bpost vient de faire son entrée en Bourse. Son prospectus, diffusé à cette occasion, énumère les différents risques que comporte cette cotation et évoque la procédure d'examen relative aux aides d'État accordées à bpost au cours de la période 1992-2010 mais également au cours de la période 2011-2012. Toutefois, il est stipulé qu'il n'est pas à exclure que pour la période 1992-2015, bpost fasse l'objet de nouvelles critiques ayant trait à des aides d'État et que soient menées concernant bpost de nouvelles procédures d'examen relatives à des aides d'État concernant des services d'intérêt économique général, d'autres services publics et d'autres services que bpost fournit pour le compte de l'État belge et d'organismes publics pendant cette période.

2. Welke maatregelen werden door Belgacom genomen om zich in regel te stellen met de nieuwe telecomwet inzake het stopzetten van het contract door een klant en vanaf wanneer zijn deze van kracht?

Antwoord van de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden van 27 augustus 2013, op de vraag nr. 554 van de heer volksvertegenwoordiger Tanguy Veys van 29 juli 2013 (N.):

Belgacom is verwonderd over de beweringen van Test Aankoop. Belgacom verklaart dat ze de bepalingen van de telecomwet wel degelijk goed naleeft, en in het bijzonder ook de regels in verband met het opzegrecht van klanten.

Naar aanleiding van de invoering van de nieuwe telecomwet heeft Belgacom haar algemene voorwaarden aangepast, ook in verband met vooropzeg, en heeft Belgacom trainings gegeven aan verkooppunten, teleboetieks, en klantendiensten, welke op geregelde tijdstippen worden herhaald.

Belgacom gaat in bepaalde gevallen zelfs verder dan de wet door te aanvaarden dat klanten per telefoon opzeggen, en niet enkel per brief zoals voorzien in de wet.

DO 2012201314138

Vraag nr. 555 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Miranda Van Eetvelde van 29 juli 2013 (N.) aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden:

Bpost. - Mogelijke nieuwe aantijgingen van staatssteun (MV 19272).

Sinds kort is de beursgang van bpost een feit. In haar prospectus, dat naar aanleiding daarvan werd vrijgegeven, worden de verschillende risico's opgesomd. In het document wordt ook gesproken over het staatssteunonderzoek voor zowel de periode 1992-2010 als 2011-2012. In het prospectus is er echter sprake van dat niet kan worden uitgesloten dat bpost voor de periode 1992-2015 het voorwerp wordt van verdere aantijgingen van staatssteun en staatssteunonderzoeken in verband met Diensten van Algemeen Economisch Belang, andere openbare diensten en andere diensten die zij uitvoert voor de Belgische Staat en overheidsinstanties in deze periode.

Ces nouvelles critiques et procédures d'examen peuvent découler d'un appel interjeté contre la décision de la Commission européenne du 2 mai 2013, de changements d'interprétation des règles régissant les aides d'État par les tribunaux et les autorités compétentes, de modifications de la législation susceptibles d'influer sur bpost ou ses concurrents du secteur privé, ou de l'évolution d'autres paramètres de nature à influencer l'analyse des aides d'État. Chaque décision prise dans ce sens pourrait produire un effet néfaste significatif sur les activités, la situation financière, les résultats d'exploitation et les perspectives de bpost.

1. a) Jusqu'à quelle date appel peut-il être interjeté contre la décision de la Commission européenne du 2 mai 2013?

b) Appel a-t-il déjà été interjeté à ce jour contre cette décision ou certains indices tendent-ils à faire croire que ce sera le cas?

2. Certains indices tendent-ils jusqu'ici à faire croire que d'autres critiques concernant les aides d'État suivront pour l'une des raisons citées dans le prospectus?

3. Quelle en serait l'incidence financière et micro-économique et comment bpost compte-t-elle anticiper une éventuelle décision négative à ce sujet?

Réponse du ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes du 27 août 2013, à la question n° 555 de madame la députée Miranda Van Eetvelde du 29 juillet 2013 (N.):

1. La décision de la Commission européenne du 2 mai 2013, par laquelle la Commission européenne a approuvé les intentions de l'État belge de compenser bpost pour la réalisation d'une série d'obligations de service public pendant la période 2013-2015, n'a pas encore été publiée. La fin de la période pour faire appel à cette décision ne peut pas encore être déterminée. Pour le reste, je n'ai aucune information sur l'opportunité ou non de déposer un appel.

2. Il n'y a aucune indication dans ce sens.

3. En règle générale, nous pouvons dire que toute décision future de la Commission européenne qui requiert que bpost rembourse une aide d'État reçue, pourrait avoir un effet négatif sur les activités, la situation financière, les résultats d'entreprise ou les perspectives.

Dit kan het gevolg zijn van een beroep tegen de beslissing van 2 mei 2013, van wijzigingen in de interpretatie van de staatssteunregels door de rechtbanken en relevante autoriteiten, van wijzigingen in de wetgeving die een invloed hebben op bpost of haar concurrenten uit de privé-sector of de evolutie van andere factoren die een invloed hebben op de analyse van de staatssteun. Elke beslissing in die zin, zou een wezenlijk nadelig effect kunnen hebben op de activiteiten, de financiële toestand, de bedrijfsresultaten en vooruitzichten van het bedrijf.

1. a) Tot welke dag kan beroep worden aangetekend tegen de beslissing van de Europese Commissie van 2 mei 2013?

b) Werd tot op heden reeds beroep aangetekend tegen deze beslissing of zijn er indicaties dat dit het geval zal zijn?

2. Zijn er tot op heden indicaties dat er verdere aantijgingen inzake staatssteun zullen volgen, omwille van één van de redenen die in het prospectus worden aangehaald?

3. Wat zou de financiële en bedrijfsmatige impact hiervan zijn en op welke wijze anticipeert bpost op een mogelijke negatieve beslissing hierover?

Antwoord van de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden van 27 augustus 2013, op de vraag nr. 555 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Miranda Van Eetvelde van 29 juli 2013 (N.):

1. Het besluit van de Europese Commissie van 2 mei 2013 waarbij de Europese Commissie goedkeuring verleende aan de intenties van de Belgische Staat om bpost te compenseren voor het uitvoeren van een reeks openbare dienstverplichtingen in de periode 2013-2015, werd nog niet gepubliceerd. De dag waarop de periode eindigt waarin beroep kan worden aangetekend tegen deze beslissing kan derhalve nog niet worden bepaald. Voor de rest heb ik geen informatie over het feit of er al of niet beroep zal aangetekend worden.

2. Er zijn geen indicaties in die richting.

3. In het algemeen kan men stellen dat elke toekomstige beslissing van de Europese Commissie die vereist dat bpost ontvangen staatsteun zou moeten terugbetalen, een nadelig effect zou kunnen hebben op activiteiten, financiële toestand, bedrijfsresultaten of vooruitzichten.

DO 2012201314139

Question n° 556 de monsieur le député Steven Vandeput du 29 juillet 2013 (N.) au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes:

Mutation d'agents de la SNCB du Limbourg vers Bruxelles et Anvers. (QO 19308)

Dans un article paru dans *Het Belang van Limburg* du 17 juin 2013, la CGSP Cheminots dénonce le déménagement systématique du personnel ferroviaire limbourgeois vers Anvers ou Bruxelles.

Si l'on en croit la CGSP Cheminots, les 35 agents du Traffic Control qui devaient être affectés prochainement à la nouvelle cabine de signalisation de Hasselt déménageront à Berchem. En outre, la CGSP Cheminots fait savoir que le manager régional ainsi qu'une trentaine d'employés administratifs seront également mutés à Berchem, le service régional du personnel étant en revanche centralisé à Bruxelles. Le nouvel atelier de traction de Hasselt ne fournirait par contre aucun nouvel emploi supplémentaire.

Dans le SALK (Strategisch Actieplan voor Limburg in het Kwadraat), l'espoir de voir créer des emplois dans le secteur ferroviaire dans le Limbourg était encore réel. Or c'est le contraire qui s'est produit.

1. Confirmez-vous ou infirmez-vous les communiqués de la CGSP Cheminots Limbourg?

2. a) Combien d'emplois quitteront le Limbourg?

b) Combien d'emplois supplémentaires seront créés dans le Limbourg?

Réponse du ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes du 27 août 2013, à la question n° 556 de monsieur le député Steven Vandeput du 29 juillet 2013 (N.):

Le Groupe SNCB m'informe qu'aucun dirigeant de la circulation n'est transféré de Hasselt à Berchem.

Au contraire : à terme, en 2016, les cabines de signalisation de Louvain, Aarschot et Mol seront concentrées à Hasselt.

Toutefois, le Groupe SNCB annonce qu'un nombre limité de postes de travail sera également déplacé vers Anvers.

Bien que le nombre exact de postes de travail qui sera ajouté à Hasselt, d'une part, et qui disparaîtront, d'autre part, ne peut pas encore être déterminé, le solde total en termes d'emploi devrait être positif pour le Limbourg.

DO 2012201314139

Vraag nr. 556 van de heer volksvertegenwoordiger Steven Vandeput van 29 juli 2013 (N.) aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden:

Overplaatsing van arbeidsplaatsen bij het spoor van Limburg naar Brussel en Antwerpen. (MV 19308)

ACOD Spoor Limburg klaagt in een artikel in *Het Belang van Limburg* van 17 juni 2013 aan dat spoorpersoneel in Limburg systematisch naar Antwerpen of Brussel verhuisd wordt.

De 35 verkeersleiders die binnenkort hun intrek zouden nemen in het nieuwe seinhuis in Hasselt verhuizen volgens de bond naar Berchem. Verder laat ACOD Spoor weten dat de regiomanager en een dertigtal administratieve bedienden ook naar Berchem overgeplaatst worden, terwijl de regionale personeelsdienst dan weer gecentraliseerd wordt in Brussel. De nieuwe tractiewerkplaats in Hasselt zou daarentegen geen enkele extra job opleveren.

In het Strategisch Actieplan voor Limburg in het Kwadraat (SALK) werd nog de hoop uitgedrukt dat er in Limburg banen bij het spoor zouden bijkomen. Het tegendeel lijkt nu het geval.

1. Kan u de mededelingen van ACOD Spoor Limburg bevestigen of ontkennen?

2. a) Hoeveel banen gaan er weg uit Limburg?

b) Hoeveel banen komen er bij?

Antwoord van de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden van 27 augustus 2013, op de vraag nr. 556 van de heer volksvertegenwoordiger Steven Vandeput van 29 juli 2013 (N.):

De NMBS-groep meldt me dat er geen verkeersleiders vanuit Hasselt worden overgeheveld naar Berchem.

Integendeel: op termijn, in 2016, zullen de seinposten van Leuven, Mol en Aarschot geconcentreerd worden in Hasselt.

De NMBS Groep deelt echter mee dat een beperkt aantal werkposten ook op termijn zullen verplaatst worden naar Antwerpen.

Hoewel het exact aantal werkposten dat enerzijds zal bijgevoegd worden in Hasselt en dat er anderzijds zal verdwijnen nu nog niet in detail kan bepaald worden zou de totaalbalans voor Limburg wat betreft tewerkstelling positief uitvallen.

En conformité avec le plan d'action pour le Limbourg que vous mentionnez, le plan pluriannuel d'investissement 2013-2025 du Groupe SNCB prévoit d'investir 21 millions d'Euros dans l'atelier de la SNCB à Hasselt.

DO 2012201314140

Question n° 557 de madame la députée Miranda Van Eetvelde du 29 juillet 2013 (N.) au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes:

Bpost. - Accès à l'infrastructure postale (QO 19274).

La troisième directive postale dispose que lorsque cela s'avère nécessaire pour protéger les intérêts des utilisateurs ou pour encourager une réelle concurrence, les États membres doivent garantir un accès transparent et non discriminatoire aux éléments de l'infrastructure postale ou aux services fournis dans le cadre du service universel.

Cette disposition a été mise en oeuvre par le biais de la loi belge sur la libéralisation complète du marché et par le biais du cinquième contrat de gestion. Un délai de six mois est prévu pour les négociations; après ce délai, l'IBPT pourra éventuellement imposer des conditions.

De plus, des amendes pouvant s'élever jusqu'à 5 % du chiffre d'affaires pourront être infligées en cas de non-respect par bpost des conditions. Ces amendes pourraient influencer très négativement la situation financière de l'entreprise.

En mai 2013, l'entreprise postale TBC a obtenu une licence pour la distribution de courrier privé. Elle est devenue ainsi le premier concurrent de bpost depuis la libéralisation du marché postal en 2011.

1. La licence que TBC-post possède pour la distribution de courrier privé donnera-t-elle lieu à l'ouverture de certaines infrastructures postales et de certains services de bpost conformément à la troisième directive postale, à la loi belge et au cinquième contrat de gestion ou ne satisfait-elle pas aux conditions exigées?

2. a) Des négociations seront-elles menées entre bpost et TBC-post sur ce point ou sont-elles prévues?

b) Où en est-on?

3. Si un accès à certaines infrastructures et à certains services devait être donné, quelle en serait l'incidence sur la situation financière de bpost?

In lijn met het door u vermelde actieplan voor Limburg is het in het meerjareninvesteringsplan 2013-2025 van de NMBS Groep voorzien om 21 miljoen euro te investeren in de werkplaats van de NMBS in Hasselt.

DO 2012201314140

Vraag nr. 557 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Miranda Van Eetvelde van 29 juli 2013 (N.) aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden:

Bpost. - Het verschaffen van toegang tot postinfrastructuur (MV 19274).

De Derde Postrichtlijn bepaalt dat lidstaten waar nodig transparante en niet-discriminerende toegangsvoorwaarden moeten verzekeren voor bepaalde onderdelen van de postinfrastructuur of voor diensten die worden verstrekt in het kader van de "Universele dienstverplichting" om de belangen van de gebruikers te beschermen of om effectieve concurrentie te bevorderen.

Aan deze bepaling werd uitvoering gegeven via de Belgische wet op de volledige vrijmaking van de markt en via de vijfde beheersovereenkomst. Er is voorzien in een onderhandelingsperiode van zes maanden, eventueel gevolgd door het opleggen van voorwaarden door het BIPT.

Bovendien kan de niet-naleving door bpost leiden tot boetes die oplopen tot 5 % van de omzet. Dit zou dus aanzienlijke negatieve invloed kunnen hebben op de bedrijfsfinanciën.

Sinds mei 2013 bemachtigde het postbedrijf TBC een licentie voor de particuliere postbedeling. Het is daarmee de eerste concurrent voor bpost sinds de vrijmaking van de postmarkt in 2011.

1. Vormt de machtiging van TBC-post voor de particuliere postbedeling aanleiding tot het openstellen van bepaalde postinfrastructuur en diensten van bpost, conform de Derde Postrichtlijn, de Belgische wet en de vijfde beheersovereenkomst of voldoet dit niet aan de voorwaarden daarvoor?

2. a) Worden er onderhandelingen ter zake gevoerd tussen bpost en TBC-post of staan deze gepland?

b) Wat is de stand van zaken hiervan?

3. Wat zal de impact zijn op de bedrijfsfinanciën van bpost indien toegang moet worden verschaft tot bepaalde infrastructuur en diensten?

Réponse du ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes du 27 août 2013, à la question n° 557 de madame la députée Miranda Van Eetvelde du 29 juillet 2013 (N.):

1. Votre première question relève de la compétence du ministre Vande Lanotte.
2. Selon les informations fournies par l'IBPT (Institut belge des services postaux et des télécommunications), TBC POST est titulaire d'une licence individuelle pour la fourniture d'un service d'envois de correspondance qui relève du service universel depuis le 21 mai 2013. Cela peut donner lieu à une demande d'accès à l'infrastructure ou au réseau de bpost.
3. Je ne peux pas commenter les discussions qui ont éventuellement lieu entre bpost et d'autres opérateurs (qui sont de toute façon confidentielles) ni leur résultat.

DO 2012201314141

Question n° 558 de monsieur le député Jef Van den Bergh du 29 juillet 2013 (N.) au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes:

Infrabel. - Le tunnel nord-sud à Anvers. (QO 19204)

L'an 2007 a vu l'inauguration du tunnel nord-sud de la gare rénovée d'Anvers-Central. Grâce à ce tunnel, Anvers-Central n'est plus une gare en cul-de-sac, ce qui permet de garantir une liaison plus rapide avec le nord de la ville et de la province et avec les Pays-Bas. Or depuis quelque temps, une limitation de vitesse est d'application dans ce tunnel en raison de vibrations. Infrabel, qui s'était pourtant engagé à remédier au problème, n'aurait pas encore entamé les travaux requis.

1. Depuis quand une limitation de vitesse est-elle en vigueur dans le tunnel nord-sud à Anvers-Central?
2. Pour quelles raisons cette limitation de vitesse a-t-elle été instaurée?
3. Quelles mesures seront-elles prises afin de remédier au problème?
4. Quand ces travaux seront-ils entamés?
5. Pour quelle date la fin des travaux est-elle prévue, de manière à ce que la limitation de vitesse puisse être levée?

Antwoord van de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden van 27 augustus 2013, op de vraag nr. 557 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Miranda Van Eetvelde van 29 juli 2013 (N.):

1. Uw eerste vraag valt onder de bevoegdheid van minister Vande Lanotte.
2. Volgens informatie verstrekt door het BIPT (Belgisch Instituut voor postdiensten en telecommunicatie) is TBC POST sinds 21 mei 2013 houder van een individuele vergunning voor het verstrekken van een dienst van brievenpost binnen de werkingssfeer van de universele dienst. Dit kan aanleiding geven tot een verzoek tot toegang tot de infrastructuur of het netwerk van bpost.
3. Ik kan geen commentaar leveren bij gesprekken die al of niet gevoerd worden tussen bpost en andere operatoren (en die sowieso een vertrouwelijk karakter hebben) en het resultaat ervan.

DO 2012201314141

Vraag nr. 558 van de heer volksvertegenwoordiger Jef Van den Bergh van 29 juli 2013 (N.) aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden:

Infrabel. - De Antwerpse noord-zuidtunnel (MV 19204).

In 2007 werd in het vernieuwde station van Antwerpen Centraal de noord-zuidtunnel officieel geopend. Dankzij deze tunnel is Antwerpen Centraal niet langer een kopstation en wordt een snellere verbinding met het noorden van de stad en de provincie, en met Nederland mogelijk. In de geboorde tunnel geldt al een hele tijd een snelheidsbeperking wegens trillingen. Infrabel zou de oorzaak wegnemen maar zou voorlopig nog niet gestart zijn met de werken.

1. Sinds wanneer geldt er een snelheidsbeperking in de Antwerpse noord-zuidtunnel?
2. Wat is hier de precieze oorzaak van?
3. Wat zal men ondernemen om dat te verhelpen?
4. Wanneer zal men deze werken starten?
5. Wanneer plant men de werken te beëindigen zodat de snelheidsbeperking opgeheven kan worden?

Réponse du ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes du 27 août 2013, à la question n° 558 de monsieur le député Jef Van den Bergh du 29 juillet 2013 (N.):

Les propriétés d'amortissement des vibrations du système masse-ressort qui a été conçu et réalisé pour la construction du chemin de fer semblaient initialement donner satisfaction lors de la mise en service des voies.

Mais depuis octobre 2009, les habitants de plusieurs maisons situées au-dessus des tunnels ont déposé plainte.

Après des recherches sur le comportement statique et dynamique, il a été décidé, par mesure de précaution, de réduire la vitesse du trafic inférieur de 90 km/h à 40 km/h de façon générale. Cette limitation de vitesse a été introduite en novembre 2010.

Depuis le constat des problèmes, Infrabel a activement et systématiquement recherché les causes de celles-ci : plusieurs essais avec des trains spéciaux, des mesurages, des sondages avec endoscope, etc.

Une des conclusions était que les trains TGV, de par leur qualité supérieure de suspension et de roues, pouvaient revenir à 90 km/h sans plaintes des résidents. Cela a été appliqué depuis mars 2012.

D'autre part, il a été constaté en juillet 2012 que la couche sous-jacente amortissante dans le tunnel contient des points durs qui forment un pont avec le fondement et qui transmettent ainsi les vibrations. Une solution efficace n'a cependant pas encore été définie à ce jour.

Des améliorations ont entretemps, en octobre et novembre 2012, été réalisées en remplaçant les poutres existantes sous le pied de la voie ferrée par des poutres aux propriétés amortissantes plus élevées.

Cela a permis - sans risque de dommages aux maisons supérieures - de déjà faire rouler les trains classiques à une vitesse de 60 km/h. Les tests ont été effectués en décembre 2012 et l'introduction a commencé au début de 2013.

Antwoord van de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden van 27 augustus 2013, op de vraag nr. 558 van de heer volksvertegenwoordiger Jef Van den Bergh van 29 juli 2013 (N.):

De trillingsdempende eigenschappen van het zogenaamde massa-veersysteem dat voor de spooraanleg werd ontworpen en gerealiseerd bleken aanvankelijk, bij de indienstelling van de sporen, voldoening te schenken.

Echter sinds oktober 2009 zijn er klachten ingediend door de inwoners van een aantal woningen gelegen boven de tunnels.

Na onderzoek over statische en dynamische gedrag, werd beslist, uit voorzorg het onderliggende treinverkeer algemeen te verlagen van 90 km/u naar 40 km/u. Deze snelheidsbeperking werd ingevoerd in november 2010.

Vanaf de vaststelling van de problemen werd door Infrabel actief en stelselmatig gezocht naar de oorzaak ervan: meerdere proeven met speciale treinen, metingen, sondages met endoscope enzovoort.

Een van de conclusie was dat de HST treinen, door hun hogere wiel' en ophangingkwaliteit, terug op 90 km/u mochten rijden zonder klachten van de buurtbewoners. Dit is toegepast sinds maart 2012.

Anderzijds, werd er vastgesteld, in juli 2012, dat in de dempende onderliggende laag in de tunnel harde punten zitten die een brug vormen met de ondergrond en zo de trillingen overbrengen. Een afdoende oplossing is echter tot op heden nog niet gedefinieerd.

Verbeteringen werden ondertussen, in oktober en november 2012, gerealiseerd door het vervangen van de bestaande onderleggers onder de voet van de spoorstaven door onderleggers met hogere trillingsdempende eigenschappen.

Hierdoor werd het mogelijk om - zonder risico voor schade aan de bovenliggende woningen - de klassieke treinen reeds te laten rijden aan 60 km/u. De proeven gebeurden in december 2012 en de invoering startte begin 2013.

DO 2012201314142

Question n° 559 de monsieur le député Steven Vandeput du 29 juillet 2013 (N.) au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes:

SNCB. - Les nominations à la tête des chemins de fer. (QO 19307)

Le mandat des trois administrateurs délégués du Groupe SNCB a pris fin voici un certain temps déjà. Les mandats de Jannie Haek et de Marc Descheemaeker ont expiré le 31 janvier 2011. Celui de Luc Lallemand avait déjà pris fin en octobre 2010.

Il semble que la désignation des deux successeurs progresse enfin. Egon Zehnder, le chasseur de têtes américain qui avait été mis en cause pour son rôle dans la désignation de l'ancien président de Belfius, Alfred Bouckaert, a proposé deux listes comportant cinq noms. Le gouvernement opérera un choix sur cette base.

Dans la course au pouvoir qui se dispute à la tête de la SNCB, MM. Descheemaeker et Haek sont en compétition avec Jean-Claude Vandenbosch (ex-Getronix, ex-Belgacom), Michel Van den Broeck (LeasePlan) et une femme dont le profil est moins connu. Pour le gérant de l'infrastructure Infrabel, les candidats sont, outre M. Lallemand, Jean-Claude Vandenbosch, Laurent Vrijdaghs (Régie des Bâtiments), Theo Dilissen (Belgacom) et Steven De Tollenaere (Enfinity).

1. Pourquoi la désignation des nouveaux administrateurs délégués des entreprises ferroviaires traîne-t-elle tellement en longueur? Le gouvernement n'est-il pas investi de pleines compétences depuis plus de dix-huit mois déjà?

2. À combien s'élève la facture du chasseur de têtes?

3. a) Était-il réellement nécessaire de recourir à un chasseur de têtes puisqu'il s'agit tout de même de nominations politiques en définitive?

b) Dans l'affirmative, pourquoi n'a-t-on pas recouru aux services d'un chasseur de têtes pour les 25 autres fonctions de direction qui seront aussi à pourvoir bientôt?

4. a) Où en est votre projet de plafonner les salaires des managers?

b) Les conditions salariales ont-elles été communiquées aux éventuels candidats?

DO 2012201314142

Vraag nr. 559 van de heer volksvertegenwoordiger Steven Vandeput van 29 juli 2013 (N.) aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden:

NMBS. - De benoemingen van de spoortop. (MV 19307)

Het mandaat van de drie gedelegeerd bestuurders van de NMBS-Groep is al een tijdje afgelopen. Dat van Jannie Haek en Marc Descheemaeker liep op 31 januari 2011 af. Dat van Luc Lallemand al in oktober 2010.

Er lijkt nu eindelijk schot te komen in de aanwijzing van hun twee opvolgers. Egon Zehnder, de Amerikaanse headhunter die in opspraak kwam voor zijn rol in de benoeming van oud-Belfiusvoorzitter Alfred Bouckaert, heeft twee lijstjes van vijf namen voorgesteld. De regering zal daaruit een keuze maken.

In de strijd om de macht over de NMBS krijgen de heren Descheemaeker en Haek concurrentie van Jean-Claude Vandenbosch (ex-Getronix, ex-Belgacom), Michel Van den Broeck (LeasePlan) en een vrouw met een minder bekend profiel. Voor infrastructuurbeheerder Infrabel zijn naast de heer Lallemand Jean-Claude Vandenbosch, Laurent Vrijdaghs (Regie der Gebouwen), Theo Dilissen (Belgacom) en Steven De Tollenaere (Enfinity) kandidaat.

1. Waarom werd zo lang getalmd met het aanwijzen van nieuwe gedelegeerd bestuurders van de spoorbedrijven? Er is nu toch al meer dan anderhalf jaar een regering met volheid van bevoegdheid?

2. Wat was de kostprijs van de headhunter?

3. a) Was de aanstelling van een headhunter echt nodig aangezien het uiteindelijk toch om politieke benoemingen gaat?

b) Zo ja, waarom werd dan voor de 25-tal bestuursfuncties die binnenkort ook aan te duiden zijn geen headhunter ingeschakeld?

4. a) Wat is de stand van zaken in verband met uw plan om de lonen van het management te begrenzen?

b) Werden de loonvoorwaarden meegedeeld aan de mogelijke kandidaten voor deze functies?

Réponse du ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes du 27 août 2013, à la question n° 559 de monsieur le député Steven Vandeput du 29 juillet 2013 (N.):

En tant que ministre des Entreprises publiques, je suis le calendrier du gouvernement pour désigner les dirigeants des diverses institutions fédérales. Le délai vise également à accorder la nomination des nouveaux administrateurs délégués avec la réforme de la SNCB.

Comme vous l'avez rappelé, le gouvernement a souhaité faire appel à des experts de sélection pour déterminer cinq candidats appropriés pour les fonctions à remplir. Les marchés publics attribués ont conduit, pour la SNCB et Infrabel, à la nomination de la société Egon Zehnder pour un montant de 64.000 euros hors TVA par appel d'offre.

Même si le gouvernement a le dernier mot, il est essentiel pour moi de m'assurer que les candidats aux fonctions exécutives disposent effectivement des compétences et de la motivation nécessaires pour s'attaquer aux défis qui attendent nos sociétés ferroviaires publiques.

En ce qui concerne la rémunération des dirigeants, il reviendra au gouvernement de se prononcer sur le montant final. La société Egon Zehnder a communiqué une marge de rémunération aux candidats intéressés. Les candidats ont ainsi postulé en connaissance de cause.

DO 2012201314143

Question n° 560 de madame la députée Miranda Van Eetvelde du 29 juillet 2013 (N.) au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes:

L'éventuelle réduction de la participation dans bpost. (QO 19128)

La Société Fédérale de Participations et d'Investissement (SFPI) a développé plusieurs pistes pour faire passer la dette publique sous la barre des 100 % d'ici la fin de l'année. La SFPI a notamment examiné les possibilités de réduire ou de céder les participations publiques. L'une des entreprises publiques dans lesquelles l'État fédéral possède une participation importante est bpost (50 % des actions plus une, pour être précis).

1. a) L'État fédéral envisage-t-il effectivement de réduire progressivement sa participation dans bpost?

Antwoord van de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden van 27 augustus 2013, op de vraag nr. 559 van de heer volksvertegenwoordiger Steven Vandeput van 29 juli 2013 (N.):

Als minister van Overheidsbedrijven volg ik de timing van de regering voor de aanduiding van de leidinggevende ambtenaren van de verschillende federale instellingen. Het termijn heeft ook als doel de benoeming van de nieuwe gedelegeerd bestuurders met de hervorming van de NMBS te laten samengaan.

Zoals u herhaald heeft, heeft de regering een beroep wensen te doen op selectiedeskundigen om vijf geschikte kandidaten te bepalen voor de te vervullen functies. De gegunde overheidsopdrachten hebben voor de NMBS en Infrabel geleid tot de benoeming van het bedrijf Egon Zehnder voor een bedrag van 64.000 euro exclusief btw per aanbesteding.

Hoewel de regering het laatste woord heeft, is het voor mij essentieel te garanderen dat de kandidaten voor de uitvoerende functies wel degelijk over de nodige bevoegdheden en motivatie beschikken om de uitdagingen aan te gaan die onze openbare spoorbedrijven te wachten staan.

Met betrekking tot de bezoldiging van de leidinggeven- den, zal het de regering toekomen zich uit te spreken over een definitief bedrag. Het bedrijf Egon Zehnder heeft aan de geïnteresseerde kandidaten een bezoldigingsmarge mee- gedeeld. De kandidaten hebben zo met kennis van zaken gesolliciteerd.

DO 2012201314143

Vraag nr. 560 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Miranda Van Eetvelde van 29 juli 2013 (N.) aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden:

Een eventuele afbouw van de participatie in bpost (MV 19128).

Om de staatsschuld tegen het einde van dit jaar onder de 100 procent te brengen, heeft de Federale Participatie- en Investeringsmaatschappij (FPIM) enkele pistes op papier gezet. Zo werd onderzocht welke mogelijkheden er zijn om de overheidsparticipaties af te bouwen en te gelde te maken. Eén van de overheidsbedrijven waarin de federale staat een grote participatie bezit is bpost, 50 procent plus 1 aandeel om juist te zijn.

1. a) Ligt een afbouw van de participatie in bpost op tafel?

b) Cette piste a-t-elle déjà été examinée par la SFPI? Dans l'affirmative, quels étaient les résultats de cette analyse?

2. a) Si la participation devait effectivement être réduite, quel pourcentage serait-il cédé et quel montant de recettes prévoyez-vous?

b) Quel impact cette opération aurait-elle sur la dette publique?

Réponse du ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes du 27 août 2013, à la question n° 560 de madame la députée Miranda Van Eetvelde du 29 juillet 2013 (N.):

1. Comme déjà indiqué à plusieurs reprises, une réduction de la participation de l'État dans bpost n'est pas à l'ordre du jour.

L'introduction en bourse de bpost le 21 juin (2013) s'est faite à travers la cession d'une partie de ses actions par l'actionnaire privé CVC. L'État n'avait et n'a pas l'intention de vendre sa participation dans l'entreprise publique.

Bpost fournit des missions de service public qui sont essentielles à la population, tels que le réseau des bureaux de poste et des points de poste, et continuer à être l'actionnaire majoritaire de la société reste une priorité pour l'État.

2. Sans objet.

DO 2012201314147

Question n° 562 de monsieur le député Steven Vandeput du 29 juillet 2013 (N.) au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes:

SNCB. - Réduction de la vitesse sur la ligne 122. (QO 19304)

Depuis le 10 juin 2013, la vitesse sur la ligne 122 Grammont-Melle a été réduite de 20 km/h en raison du mauvais état de la voie. La SNCB a adapté les horaires en conséquence. La durée du trajet des trains omnibus et des trains d'heure de pointe assurant la liaison entre Grammont et Gand est ainsi allongée de deux minutes.

1. Quels sont les motifs précis de cette mesure de réduction de la vitesse?

2. Pour quand des investissements sont-il prévus sur cette ligne?

b) Werd deze piste onderzocht door de FPIM en zoja, wat was het resultaat daarvan?

2. a) Indien de participatie zal worden afgebouwd, hoeveel procent zal er dan te gelde worden gemaakt en van welke opbrengst gaat u uit?

b) Welk effect zou deze afbouw hebben op de staats-schuld?

Antwoord van de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden van 27 augustus 2013, op de vraag nr. 560 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Miranda Van Eetvelde van 29 juli 2013 (N.):

1. Zoals al meermaals werd aangegeven, is een vermindering van de participatie van de Staat in bpost niet aan de orde.

De beursgang van bpost op 21 juni (2013) gebeurde door middel van de cessie van een deel van zijn aandelen door de private aandeelhouder CVC. De Staat had en heeft niet de intentie om zijn participatie in het overheidsbedrijf te verkopen.

Bpost verstrekt opdrachten van openbare dienst die voor de bevolking fundamenteel zijn, zoals het netwerk van postkantoren en postpunten, en meerderheidsaandeelhouder van het bedrijf blijven is nog steeds een prioriteit voor de Staat.

2. Zonder voorwerp.

DO 2012201314147

Vraag nr. 562 van de heer volksvertegenwoordiger Steven Vandeput van 29 juli 2013 (N.) aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden:

NMBS. - De snelheidsvermindering op spoorlijn 122. (MV 19304)

Vanaf maandag 10 juni 2013 werd de snelheid op spoorlijn 122 Geraardsbergen-Melle met 20 km/uur verlaagd omwille van de slechte staat van het spoor. De NMBS heeft zijn dienstregeling aangepast. De stop- en piekurreinen van Geraardsbergen naar Gent en omgekeerd doen nu twee minuten langer over hun traject.

1. Wat is de precieze reden voor de snelheidsvermindering?

2. Wanneer zijn er investeringen gepland op deze lijn?

3. D'autres lignes encore se trouvent-elles dans un état tel que des réductions de vitesse pourraient s'imposer dans les années à venir?

Réponse du ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes du 27 août 2013, à la question n° 562 de monsieur le député Steven Vandeput du 29 juillet 2013 (N.):

1. Infrabel me signale que la réduction de vitesse de 90 km/h à 70 km/h est introduite afin de réduire l'usure à l'infrastructure sous l'influence du trafic ferroviaire sur la voie B entre Melle et Grammont.

2. En 2013, le renouvellement des arrêts Landskouter, Scheldewindeke et Balegem-Zuid est prévu sur la voie B. Pour ces deux derniers arrêts, le passage à niveau est également renouvelé. D'ici 2020 il est prévu de renouveler la voie B entre Grammont et Zottegem, d'une part, et entre Zottegem et Melle, d'autre part.

3. Il y a encore plusieurs autres lignes ferrées avec des traverses en béton de l'ancien type et un budget spécial est prévu pour rénover rapidement ces lignes. Infrabel me signale qu'elle est occupée depuis 2012 à remplacer ces lignes avec ce vieux type de traverse en béton.

L'état et l'évolution de ces traverses est étroitement contrôlé.

Grâce aux investissements prévus, des limitations de vitesse ultérieures peuvent être évitées - malgré les perspectives, Infrabel reste vigilante et un ralentissement préventif est imposé si nécessaire en attendant le renouvellement des traverses.

DO 2012201314149

Question n° 563 de monsieur le député Steven Vandeput du 29 juillet 2013 (N.) au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes:

SNCB. - Fermeture des guichets de certaines gares. (QO 19303)

Le 24 mai 2011, le conseil d'administration de la SNCB a décidé de fermer les guichets des 38 gares où moins de 100 transactions sont effectuées chaque jour. L'une des conditions posées était que, dans les gares en question, un distributeur automatique permette aux clients de se procurer des titres de transport.

3. Zijn er nog andere lijnen die eveneens in zulke staat verkeren dat er de komende jaren zich mogelijk snelheidsbeperkingen zullen opdringen?

Antwoord van de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden van 27 augustus 2013, op de vraag nr. 562 van de heer volksvertegenwoordiger Steven Vandeput van 29 juli 2013 (N.):

1. Infrabel meldt me dat de vermindering van de snelheid van 90 km/u naar 70 km/u wordt ingelegd om de slijtage aan de infrastructuur te verminderen onder invloed van het spoorverkeer op het spoor B tussen Melle en Geraardsbergen.

2. In 2013 is het voorzien in de vernieuwing op spoor B van de stopplaatsen Landskouter, Scheldewindeke en Balegem-Zuid. Voor deze twee laatste wordt ook de overweg vernieuwd. Tegen 2020 is de vernieuwing voorzien van het spoor B tussen Geraardsbergen en Zottegem enerzijds en tussen Zottegem en Melle anderzijds.

3. Er zijn nog enkele andere spoorlijnen met betonnen dwarsliggers van het oude type en er is een speciaal budget voorzien om deze spoorlijnen versneld te vernieuwen. Infrabel meldt me dat ze sinds 2012 druk bezig is om deze spoorlijnen met dit oud betonnen dwarsliggertype te vervangen.

De toestand en evolutie van deze dwarsliggers wordt nauwlettend onder controle gehouden.

Met de geplande investeringen kunnen verdere snelheidsbeperkingen worden vermeden worden - niettegenstaande de vooruitzichten blijft Infrabel waakzaam en indien nodig wordt een preventieve vertraging opgelegd in afwachting van de voorziene vernieuwing van de dwarsliggers.

DO 2012201314149

Vraag nr. 563 van de heer volksvertegenwoordiger Steven Vandeput van 29 juli 2013 (N.) aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden:

NMBS. - De sluiting van de loketten in een aantal stations. (MV 19303)

Op 24 mei 2011 heeft de raad van bestuur van de NMBS beslist om de loketten in de 38 stations met minder dan 100 transacties per dag te sluiten. Eén van de voorwaarden was dat de klant in deze stations de mogelijkheid moest hebben om tickets te kopen via een automaat.

Il nous est revenu que les distributeurs automatiques de billets ont été mis en service au cours de la semaine du 10 juin 2013 et que les guichets des gares ont effectivement été fermés le 28 juin 2013. Les voyageurs n'ont dès lors eu qu'une quinzaine de jours pour s'habituer à la nouvelle situation.

En plus des trente-huit gares en question, sept autres gares sont exploitées en sous-traitance par Infrabel pour le moment.

Les guichets de deux de ces gares (Florenville et Schellebelle) étaient fermés depuis plus longtemps déjà. Dans deux autres gares (Burst et Scheldewindeke), ils ont aussi été fermés fin juin 2013. Les trois autres (Bomal, Lobbes et Melreux-Hotton) échapperaient à la fermeture.

1. Comment la migration de la vente de billets de train des guichets aux distributeurs automatiques s'est-elle déroulée dans ces gares?

2. Comment les voyageurs ont-ils été informés?

3. Pourquoi la période de transition ne couvrait-elle que deux semaines?

4. La gestion des 38 gares a-t-elle été transférée à Infrabel?

5. Qu'est-il advenu du personnel de guichet?

6. Quelles mesures seront-elles prises pour éviter le délabrement des bâtiments et des salles d'attente?

7. Comment s'explique la différence de traitement entre les gares qui sont exploitées par Infrabel?

8. En 2011, dans le cadre du plan d'économies, la possibilité de supprimer les points d'arrêt accueillant moins de 70 voyageurs par jour avait aussi été évoquée. Le conseil d'administration n'avait pas pris de décision définitive à l'époque, mais une étude aurait été commandée pour identifier les points d'arrêt à faible fréquentation.

Qu'en est-il du projet de fermeture des points d'arrêt accueillant moins de 70 voyageurs par jour?

Réponse du ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes du 27 août 2013, à la question n° 563 de monsieur le député Steven Vandeput du 29 juillet 2013 (N.):

La SNCB m'informe que, suite à un manque de personnel à Schellebelle et à Florenville, les guichets ont été fermés avant l'entrée en service des nouveaux distributeurs. Lors de l'installation des nouveaux distributeurs, ces deux gares ont eu la priorité.

We vernamen dat de ticketautomaten in werking werden gesteld in de week van 10 juni 2013 en dat de loketten in deze stations op 28 juni 2013 effectief werden gesloten. De reizigers in deze stations hebben dus slechts een tweetal weken de tijd gehad om zich aan te passen aan de nieuwe situatie.

Naast die 38 stations, zijn er nog 7 stations die momenteel in onderaanneming door Infrabel geëxploiteerd worden.

De loketten van twee van deze stations (Florenville en Schellebelle) waren al langer gesloten. In twee andere stations (Burst en Scheldewindeke) werden de loketten eind juni 2013 ook gesloten. De drie andere stations (Bomal, Lobbes en Melreux-Hotton) zouden de dans ontspringen.

1. Hoe is de migratie van de loketten naar de automaten verlopen in deze stations?

2. Op welke manier werden de reizigers op de hoogte gebracht?

3. Waarom was er slechts een overgangperiode van twee weken?

4. Werd het beheer van de 38 stations overgedragen aan Infrabel?

5. Wat gebeurde er met het loketpersoneel?

6. Welke maatregelen worden genomen om de verloederings van de gebouwen en wachtzalen tegen te gaan?

7. Vanwaar de verschillende behandeling tussen de stations die door Infrabel geëxploiteerd worden?

8. In 2011 werd in het kader van het besparingsplan ook gesproken over een mogelijke afschaffing van de haltes met minder dan 70 opstappers per dag. In de raad van bestuur werd toen geen definitieve beslissing genomen, maar er zou een studie besteld zijn om de "zwakke" stopplaatsen te identificeren.

Wat is de stand van zaken in verband met de plannen tot het sluiten van de stopplaatsen met minder dan 70 opstappers per dag?

Antwoord van de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden van 27 augustus 2013, op de vraag nr. 563 van de heer volksvertegenwoordiger Steven Vandeput van 29 juli 2013 (N.):

De NMBS deelt me mee dat ingevolge van een gebrek aan personeel te Schellebelle en te Florenville de loketten werden gesloten vooraleer de nieuwe automaten in gebruik werden genomen. Bij het installeren van nieuwe automaten kregen deze twee stations prioriteit.

Afin d'informer les passagers, des affiches ont été apposées dans les gares de Florenville et de Schellebelle au moment de la fermeture des guichets. Dans les autres gares concernées, des affiches ont été collées mi-juin pour informer les voyageurs de la fermeture prévue pour fin juin 2013. Le site web *www.sncb.be* a été adapté à temps.

L'utilisation des nouveaux distributeurs est très personnalisée. La plupart des clients n'ont pas eu ou peu eu besoin d'assistance.

Dans ces gares, le personnel concerné disponible a été transféré vers d'autres points de vente de la même région.

Pour éviter la dégradation, les bâtiments sont entretenus et des réparations sont effectuées si nécessaire.

La différence de traitement entre les gares exploitées par Infrabel est due à des raisons opérationnelles. Dans certaines gares où l'activité commerciale a été trop faible pour maintenir un employé de guichet et où la présence de personnel Infrabel était nécessaire pour desservir une cabine de signalisation, la vente de billets a été organisée comme activité complémentaire pour le personnel Infrabel.

Quant aux plans de fermeture des arrêts de moins de 70 voyageurs montants par jour, la SNCB me signale que l'étude à cet égard est toujours en cours.

DO 2012201314151

Question n° 564 de monsieur le député Ronny Balcaen du 29 juillet 2013 (Fr.) au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes:

SNCB. - L'installation de guichets automatisés dans les gares de Comines et d'Herseaux. (QO 19319)

Afin de réaliser des économies, les guichets des gares de Comines et d'Herseaux ont été définitivement fermés. Les guichetiers ont été remplacés par des automates mais leur mise en route ne se fait pas sans mal. À Herseaux, il a déjà été vandalisé et la lecture des informations est laborieuse car l'écran est en partie illisible. À Comines, la machine a connu des problèmes techniques. Les voyageurs doivent donc acheter leur titre de transport directement dans le train.

In stations Florenville et Schellebelle werden affiches geplakt om de reizigers op de hoogte te brengen op het moment van de sluiting. In de andere betrokken stations werden half juni affiches geplakt om de reizigers op de hoogte te brengen van de sluiting gepland eind juni 2013. De internetsite *www.nmbs.be* werd op tijd aangepast.

Het gebruik van de nieuwe verkoopsautomaten is zeer klantvriendelijk. De meeste klanten hoeven dus geen of weinig begeleiding.

In deze stations werd het betrokken beschikbare personeel overgeplaatst naar andere verkooppunten van dezelfde regio.

Om de verloedering te vermijden worden de gebouwen onderhouden en herstelling worden uitgevoerd waar nodig.

De verschillende behandeling tussen de stations die door Infrabel geëxploiteerd worden is te wijten aan exploitatieredenen. In sommige stations waar de verkoopsactiviteit te laag was om een loketbediende te behouden en waar de aanwezigheid van Infrabel-personeel vereist was om een seinhuis te bedienen, werd de verkoop van vervoerbewijzen georganiseerd als bijkomende activiteit van het Infrabel-personeel.

Voor wat betreft de plannen tot het sluiten van de stopplaatsen met minder dan 70 opstappers per dag meldt de NMBS me dat de studie in dit verband nog loopt.

DO 2012201314151

Vraag nr. 564 van de heer volksvertegenwoordiger Ronny Balcaen van 29 juli 2013 (Fr.) aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden:

NMBS. - Plaatsing van ticketautomaten in de stations Komen en Herseaux (MV 19319)

Uit besparingsoverwegingen werden de loketten in de stations Komen en Herseaux definitief gesloten. De loketbedienden werden er vervangen door automaten, maar de ingebruikname ervan verloopt allesbehalve vlekkeloos. In Herseaux werd de ticketautomaat al gevandaliseerd en is het scherm gedeeltelijk onleesbaar. In Komen kampte de automaat met technische problemen. De reizigers zijn dus verplicht om hun vervoerbewijs in de trein zelf aan te kopen.

À de nombreuses reprises, j'ai critiqué les projets de fermeture de guichets de la SNCB. Ne plus assurer de présence humaine dans les gares c'est laisser la porte ouverte à toute une série de désagréments. Le vandalisme constaté à Herseaux en est un exemple. Mais c'était prévisible! Je pense également aux personnes âgées qui ne sont pas familières avec les appareils automatisés ou bien n'importe quelle personne qui, pour une raison ou une autre, a besoin d'une aide, d'une explication, etc. À Herseaux, la suppression du guichet a également entraîné la fermeture de la salle des pas perdus. De plus, lorsque l'automate est défectueux, les voyageurs qui achètent leur titre de transport directement dans le train n'ont pas accès à la même offre (Go pass, Rail pass, etc.). Le remplacement des guichets pour des appareils automatisés est donc une véritable dégradation de l'offre offerte par un service public aux voyageurs.

1. Quelles sont les mesures qui sont prises par la SNCB pour limiter les pannes et lutter contre le vandalisme?

2. Quelle solution est proposée par la SNCB en matière d'offre de titre de transports spéciaux (Go Pass, Rail Pass, etc.) quand le guichet automatisé est défectueux?

Réponse du ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes du 27 août 2013, à la question n° 564 de monsieur le député Ronny Balcaen du 29 juillet 2013 (Fr.):

La SNCB m'informe qu'elle prend toutes les mesures possibles pour que le fonctionnement des nouveaux automates soit effectivement le plus stable.

Les nouveaux automates sont monitorés à distance, ce qui permet aux services techniques de la SNCB de se rendre compte de l'état de la machine.

Selon la SNCB, la plupart des dérangements peuvent être solutionnés à distance. Toutefois, lorsqu'une intervention sur place est nécessaire, un technicien s'y rend dans les plus brefs délais.

Dans certains points sensibles au vandalisme répété, l'automate est/sera placé sous vidéo-surveillance.

La SNCB m'indique également que lorsqu'un client n'a pu se procurer un Pass, il est régularisé normalement dans le train par l'accompagnateur. En plus du billet, l'accompagnateur de train lui remet un document qui lui permettra d'obtenir, au guichet d'une gare, le Pass souhaité diminué du prix du billet acheté dans le train. Dans ce cas, le vendeur invalidera autant de cases du Pass qu'il y aura de billets achetés dans le train.

Ik heb herhaaldelijk kritiek geuit op de plannen om de NMBS-loketten te sluiten. Het feit dat er geen menselijke aanwezigheid meer is in de stations heeft heel wat negatieve gevolgen. Het vandalisme in Herseaux is daar een illustratie van. Dat was echter te verwachten! Ouderen die niet vertrouwd zijn met automaten of andere personen die om een of andere reden hulp of uitleg nodig hebben kunnen niet meer worden geholpen. In Herseaux heeft de sluiting van de loketten er ook toe geleid dat de wachtzaal werd gesloten. Wanneer de automaat defect is, hebben de reizigers die hun vervoerbewijs rechtstreeks in de trein zelf aankopen geen toegang tot hetzelfde aanbod (Go Pass, Rail Pass, enz.). De vervanging van loketten door ticketautomaten houdt dus een echte achteruitgang van de openbare dienstverlening aan de reizigers in.

1. Welke maatregelen heeft de NMBS genomen om de defecten te beperken en het vandalisme tegen te gaan?

2. Welke oplossing reikt de NMBS aan op het stuk van het aanbod van bijzondere vervoerbewijzen (Go Pass, Rail Pass, enz.) wanneer de ticketautomaat defect is?

Antwoord van de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden van 27 augustus 2013, op de vraag nr. 564 van de heer volksvertegenwoordiger Ronny Balcaen van 29 juli 2013 (Fr.):

De NMBS deelt me mee dat ze alle mogelijke maatregelen neemt om de werking van de nieuwe automaten zo stabiel mogelijk te maken.

De nieuwe automaten worden vanop afstand gemonitord, wat de technische diensten van de NMBS de mogelijkheid geeft de toestand van de machine vast te stellen.

Volgens de NMBS kunnen de meeste storingen vanop afstand worden opgelost. Wanneer er echter een interventie ter plaatse nodig is, gaat er zo snel mogelijk een technicus naartoe.

Op sommige plaatsen die gevoelig zijn voor herhaaldelijk vandalisme, wordt de automaat onder videobewaking geplaatst.

De NMBS deelt me ook mee dat wanneer een klant geen Pass heeft kunnen kopen, hij gewoonweg door de treinbegeleider in de trein wordt geregulariseerd. Bovenop het biljet zal de treinbegeleider hem een document overhandigen waarmee hij aan een stationsloket de gewenste Pass kan verkrijgen verminderd met de prijs van het aangekochte biljet in de trein. In dat geval zal de verkoper evenveel vakjes invalideren als er aangekochte treinbiljetten zijn.

DO 2012201314154

Question n° 565 de monsieur le député Ronny Balcaen du 29 juillet 2013 (Fr.) au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes:

SNCB. - Les menaces qui pèsent sur l'offre ferroviaire à Lessines. (QO 19318)

Le nouveau "Plan de transport" de la SNCB initialement prévu pour 2013 à été repoussé à fin 2014. Aucune communication officielle de ce plan n'a eu lieu. Néanmoins, des bruits inquiétants commencent à courir. Après avoir déjà fait l'objet de suppression de trains en 2012, la qualité de l'offre de trains en Wallonie picarde semble à nouveau menacée.

D'après nos informations, les Lessinois perdraient leur seule liaison directe vers Bruxelles du fait de la suppression du raccordement des voitures venant de Lessines au train Courtrai-Tournai-Bruxelles-Anvers en gare d'Ath. Si cela permettra à ce train de gagner quelques minutes, cela aura surtout pour conséquence de rajouter une correspondance pour les Lessinois. Rappelons que Lessines est déjà très peu gâté en matière d'offre ferroviaire et que nombre d'habitants préfèrent prendre leur voiture pour rejoindre les gares de Silly ou Enghien avec des conséquences importantes en matière de saturation des parkings.

Le conseil communal de Lessines a d'ailleurs voté une motion demandant à la SNCB et aux différents pouvoirs concernés par la mobilité d'assurer un avenir à la ligne 90 qui dessert la gare de Lessines et de renforcer l'attractivité de la gare.

1. Confirmez-vous cette information?
2. a) Quelle est votre position concernant ce projet?
b) Estimez-vous judicieux d'isoler encore un peu plus les Lessinois?
3. a) De quelle manière envisagez-vous d'inciter la SNCB à ne pas détricoter l'offre offerte aux voyageurs?
b) Qu'envisagez-vous de faire en particulier pour ce qui concerne Lessines?

DO 2012201314154

Vraag nr. 565 van de heer volksvertegenwoordiger Ronny Balcaen van 29 juli 2013 (Fr.) aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden:

NMBS.- Mogelijke inkrimping van het treinaanbod in Lessen.- (MV 19318)

Het nieuwe vervoersplan van de NMBS, dat oorspronkelijk voor 2013 gepland was, werd uitgesteld tot eind 2014. Over dit plan werd er vooralsnog niet officieel gecommuniceerd, maar toch duiken er al onrustwekkende geruchten op. In 2012 werden er al treinen geschrapt, en nu lijkt de kwaliteit van het treinaanbod in Picardisch Wallonië opnieuw op de schop te gaan.

Volgens onze informatie zouden de reizigers in Lessen hun enige rechtstreekse verbinding met Brussel verliezen, doordat de rytuigen uit Lessen niet langer in het station Aat samengevoegd zouden worden met de rytuigen van de trein die vanuit Kortrijk en Doornik doorrijdt naar Brussel en Antwerpen. De rijtijd van die trein zou daardoor met een paar minuten ingekort kunnen worden, maar voor de reizigers uit Lessen betekent dat vooral dat ze extra zullen moeten overstappen. Het treinaanbod in Lessen is nu al bedroevend mager, en vele bewoners nemen liever de auto naar het station Opzullik of Edingen, met als gevolg dat de parkings bij die stations dan weer overvol zijn.

De gemeenteraad van Lessen heeft een motie goedgekeurd waarin de NMBS en de onderscheiden overheden die bevoegd zijn voor mobiliteit, verzocht wordt ook in de toekomst een degelijk aanbod op lijn 90, waarop het station Lessen ligt, te verzekeren en het station aantrekkelijker te maken.

1. Bevestigt u het bovenstaande?
2. a) Hoe staat u tegenover die plannen?
b) Vindt u het verstandig dat men Lessen nog meer van het spoorweginet zou afsnijden?
3. a) Hoe wil u de NMBS ertoe aanzetten het treinaanbod niet verder te laten verschrompelen?
b) Wat zal u meer bepaald ondernemen voor Lessen?

Réponse du ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes du 27 août 2013, à la question n° 565 de monsieur le député Ronny Balcaen du 29 juillet 2013 (Fr.):

Le nouveau Plan de Transport de la SNCB n'est pas encore finalisé. Des études sont toujours en cours afin d'adapter au mieux l'offre à la demande, pour l'ensemble des gares et points d'arrêts du réseau.

Dans ce contexte, il est vrai cependant qu'une des possibilités de desserte de la ligne Grammont-Lessines-Ath passe par une relation qui continue vers Mons, les voyageurs à destination de Bruxelles devraient de ce fait changer de train à Ath. Cela permet, de fait, d'offrir deux trains semblables sur la ligne Tournai-Bruxelles.

Par ailleurs, la durée nécessaire à la réalisation de la correspondance en gare d'Ath est inférieure à celle du stationnement actuel nécessaire pour les opérations de découplage du train.

La situation géographique de Lessines incite, il est vrai, une partie des navetteurs de Lessines à destination de Bruxelles de se rendre à Silly ou Enghien, où la fréquence vers Bruxelles en heure de pointe est logiquement plus élevée.

Pour rappel, ce plan étant toujours à l'étude, il n'est pas prévu de communiquer vers l'extérieur sur celui-ci avant la fin de cette année.

DO 2012201314157

Question n° 567 de monsieur le député Tanguy Veys du 29 juillet 2013 (N.) au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes:

SNCB. - Débâcle du Fyra. - Non-respect des droits des voyageurs. (QO 19365)

Le Service Public Fédéral (SPF) Mobilité et Transports est responsable de la sauvegarde des droits des voyageurs tels que ceux-ci ont été définis dans le Règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires. Si un voyageur estime qu'il a été porté atteinte à ses droits, il peut déposer une plainte à ce sujet auprès du SPF. Ces droits des voyageurs prévoient notamment qu'en cas de retard de train de plus de 60 minutes, on a le droit de poursuivre son voyage dans des conditions de transport comparables et dans les meilleurs délais.

Antwoord van de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden van 27 augustus 2013, op de vraag nr. 565 van de heer volksvertegenwoordiger Ronny Balcaen van 29 juli 2013 (Fr.):

Het nieuwe Vervoersplan van de NMBS is nog niet afgevoerd. Er lopen nog steeds studies om voor alle stations en stopplaatsen van het netwerk het aanbod beter op de vraag af te stemmen.

Het is in deze context echter waar dat een van de bedieningsmogelijkheden van de lijn Geraardsbergen-Lessines-Ath via een verbinding loopt die naar Bergen doorrijdt, de reizigers naar Brussel zouden dus in Ath van trein moeten veranderen. Dit laat eigenlijk toe om op de lijn Doornik-Brussel twee gelijkaardige treinen aan te bieden.

Overigens is de tijd die nodig is voor de overstap in het station van Ath kleiner dan die van de huidige stilstand die nodig is voor de ontkoppeling van de trein.

De geografische ligging van Lessines spoort inderdaad een deel van de pendelaars naar Brussel aan naar Silly of Edingen te gaan, waar de frequentie naar Brussel tijdens de spits logischerwijze hoger is.

Ter herinnering, dit plan wordt nog steeds onderzocht, er wordt niet voorzien om hier voor het einde van het jaar extern over te communiceren.

DO 2012201314157

Vraag nr. 567 van de heer volksvertegenwoordiger Tanguy Veys van 29 juli 2013 (N.) aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden:

NMBS. - Het Fyra-debacle. - Het niet-respecteren van de rechten van de reizigers. (MV 19365)

De Federale Overheidsdienst (FOD) Mobiliteit en Vervoer staat in voor de handhaving van de rechten, die een reiziger volgens Verordening (EG) nr. 1371/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 betreffende de rechten en verplichtingen van van reizigers in het treinverkeer) heeft. Wanneer een reiziger vindt dat zijn rechten geschonden worden, kan hij hierover een klacht indienen bij de FOD. Deze reizigersrechten bepalen onder meer dat je bij een treinvertraging van meer dan 60 minuten recht hebt om de reis verder te zetten bij de vroegste gelegenheid onder vergelijkbare vervoersomstandigheden.

Or les pannes du Fyra tombent sous l'application de ce Règlement. Pourtant, les voyageurs qui ont été victimes de pannes du Fyra n'ont pas été autorisés à monter à bord du Thalys. La SNCB Europe a estimé de son côté qu'ils n'avaient qu'à embarquer dans le train L. Dans des cas similaires, le partenaire de la SNCB, NS HiSpeed, a consenti quant à lui, généralement sans aucune réticence, à convertir les billets Fyra en billets Thalys. Un certain nombre de voyageurs motivés ont déposé une plainte à ce propos auprès du SPF.

Selon l'association de voyageurs Train Tram Bus (TTB), le SPF Mobilité et Transports a fait savoir à ces voyageurs qu'en l'occurrence, la SNCB n'avait pas respecté les droits des voyageurs. L'unique autre solution que la SNCB a proposée à ses clients au cours de la période allant de la mi-janvier à la mi-février 2013 fut un itinéraire comportant plusieurs correspondances et avec un temps de voyage nettement plus long. Si l'on en croit le SPF, la SNCB aurait dû à tout le moins offrir aux voyageurs concernés les places libres disponibles sur le Thalys ou leur proposer une autre solution de transport (tels que des bus directs). Cette appréciation a plusieurs effets. Le SPF demande à la SNCB de dédommager pour le surcoût qu'ils ont dû acquitter les voyageurs qui, n'ayant pu voyager en Fyra, ont acheté un titre de transport pour le Thalys. Par surcroît, le SPF planche sur la question de savoir si une amende administrative ne pourrait pas être infligée à la SNCB étant donné qu'elle a enfreint les droits européens des voyageurs. Une indemnisation supplémentaire au profit des voyageurs concernés n'est toutefois pas prévue dans le cadre des droits des voyageurs. Les voyageurs qui n'ont pu utiliser le Fyra en janvier/février 2013 et qui ont pour cette raison acheté un billet Thalys ont été invités par TTB à déclarer leurs surcoûts auprès du service clientèle de la SNCB.

1. Pourquoi la SNCB a-t-elle refusé aux voyageurs Fyra lésés d'utiliser le Thalys dans des conditions de transport comparables et aux frais de la SNCB?

2. La SNCB dédommagera-t-elle les voyageurs Fyra lésés pour le surcoût qu'ils ont supporté du fait qu'ils ont dû acheter un billet Thalys?

3. À combien s'élève le montant total que les voyageurs Fyra, qui ont utilisé le Thalys à leur corps défendant, ont-ils déjà récupéré?

4. Le SPF a-t-il déjà perçu une amende administrative et, si oui, pour quel montant?

Ook het uitvallen van de Fyra viel onder deze toepassing. De reizigers die het slachtoffer werden van de uitval van de Fyra werden echter geweigerd op de Thalys. NMBS Europe vond dat ze maar met de L-trein moesten reizen. De partner van de NMBS, NS HiSpeed, boekte in dergelijke gevallen meestal wel vlotjes om op de Thalys. Een aantal gemotiveerde reizigers dienden hierover klacht in bij de FOD.

De FOD Mobiliteit en Vervoer liet volgens reizigersorganisatie Trein Tram Bus (TTB) deze reizigers weten dat de NMBS de reizigersrechten in dit geval niet heeft gerespecteerd. Het enige alternatief dat gedurende midden januari tot midden februari 2013 aangeboden werd aan de reiziger was een traject met meerdere aansluitingen en met een veel langere reistijd. De NMBS had volgens de FOD op zijn minst de vrije plaatsen op de Thalys treinen moeten aanbieden of ander alternatief vervoer (zoals rechtstreekse bussen) hebben voorzien. Dit oordeel heeft meerdere gevolgen. De FOD vraagt aan de NMBS de reizigers die niet mee konden met de Fyra en daarom een vervoerbewijs voor Thalys hebben gekocht te vergoeden voor de meerkost. Daarbovenop wordt door de FOD onderzocht of er een administratieve geldboete kan worden opgelegd aan de NMBS voor het overtreden van de Europese reizigersrechten. Een bijkomende vergoeding voor de reizigers wordt echter niet voorzien in de reizigersrechten. Reizigers die in januari/februari 2013 geen gebruik konden maken van de Fyra en die daarom een Thalysticket hebben gekocht, riep TTB op om de meerkosten alsnog te declareren bij de klantendienst van de NMBS.

1. Waarom werden de getroffen Fyra-reizigers door de NMBS geweigerd om onder vergelijkbare vervoersomstandigheden en op kosten van de NMBS gebruik te maken van de Thalys?

2. In welke mate zal de NMBS de getroffen Fyra-reizigers vergoeden voor de meerkost van hun Thalys-ticket?

3. Hoeveel werd reeds door getroffen Fyra-reizigers, die dan maar gebruik maakten van de Thalys, van de NMBS teruggevorderd?

4. Werde reeds een administratieve geldboete van de FOD ontvangen en zo ja, voor welk bedrag?

Réponse du ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes du 29 août 2013, à la question n° 567 de monsieur le député Tanguy Veys du 29 juillet 2013 (N.):

En réponse à vos questions, je me réfère à ma réponse à la question écrite n° 522 de monsieur Stefaan Van Hecke portant également sur la problématique FYRA. (*Questions et Réponses* Chambre, 2012/2013, n° 126)

DO 2012201314159

Question n° 568 de monsieur le député Stefaan Van Hecke du 29 juillet 2013 (N.) au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes:

SNCB. - Neutralité dans les gares. (QO 18692)

Le vendredi 31 mai 2013 était organisée la *Tax Justice Day*. Dans le cadre de cette journée, le Réseau pour la justice fiscale (RJF), un réseau soutenu par différentes organisations citoyennes, avait demandé à la SNCB de pouvoir distribuer un dépliant dans les gares afin d'informer les voyageurs quant à la signification de cette journée. Cette demande a été rejetée par la SNCB Holding au motif qu'elle est obligée d'observer une stricte neutralité sur les plans politique, religieux et philosophique. Le fait d'accéder à la demande ferait ainsi naître l'impression que la SNCB Holding ne respecte pas cette obligation.

Or pour cette même journée une entreprise commerciale a été autorisée à distribuer un dépliant en gare à propos du *Tax Justice Day*. Il ne s'agit d'ailleurs pas d'une première. De grandes entreprises procèdent régulièrement à des distributions de dépliants et des organisations comme le "Forum nucléaire" peuvent promouvoir dans les gares leurs produits, services et activités.

1. Sur la base de quels critères décide-t-on si une organisation ou une entreprise peut mener des actions de promotion dans les gares de la SNCB Holding?

2. a) Êtes-vous d'accord avec moi pour dire que la distinction qui est ainsi opérée est bien étrange?

b) Dans l'affirmative, quelles mesures allez-vous prendre pour clarifier les choses et établir clairement ce qui est possible et ce qui ne l'est pas dans les gares de la SNCB?

c) Dans la négative, comment pouvez-vous expliquer que certaines organisations, sans visées politiques, religieuses ou philosophiques précises, sont autorisées à mener des actions et d'autres pas?

Antwoord van de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden van 29 augustus 2013, op de vraag nr. 567 van de heer volksvertegenwoordiger Tanguy Veys van 29 juli 2013 (N.):

Als antwoord op uw vragen, verwijst ik naar mijn antwoord op de schriftelijke vraag nr. 522 van mijnheer Stefaan Van Hecke die eveneens de FYRA-problematiek betreft. (*Vragen en Antwoorden* Kamer, 2012/2013, nr. 126)

DO 2012201314159

Vraag nr. 568 van de heer volksvertegenwoordiger Stefaan Van Hecke van 29 juli 2013 (N.) aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden:

NMBS. - Neutraliteit in stations. (MV 18692)

Vrijdag 31 mei 2013 was het *Tax Justice Day*. Naar aanleiding van deze dag werd door het Financieel Actie Netwerk, een netwerk gesteund door verschillende middenveldorganisaties, aan de NMBS gevraagd om een flyer-actie te houden in de stations om mensen hierover te informeren. Deze aanvraag kreeg van de NMBS Holding echter geen toestemming. Reden: de organisatie is verplicht de neutraliteit te bewaren op politiek, religieus en levensbeschouwelijk vlak. Door op deze vraag in te gaan, zou de indruk kunnen ontstaan dat de NMBS-Holding niet aan deze verplichting zou voldoen.

Diezelfde dag kreeg een commercieel bedrijf wel de toestemming om te flyeren en actie te voeren in het station over *Tax Justice Day*. Dat is overigens niet de eerste keer. Met de regelmaat van de klok wordt er geflyerd door grote bedrijven, maar ook organisaties zoals "het nucleair forum" kunnen in de stations promotie maken voor hun producten, diensten en activiteiten.

1. Op basis van welke criteria wordt bepaald of een organisatie of bedrijf actie/ promotie mag voeren in de stations van de NMBS-Holding?

2. a) Bent u het met mij eens dat hier een vreemde tweedeling wordt gemaakt?

b) Zo ja, welke stappen zal u ondernemen om hier meer duidelijkheid in te krijgen en een eenduidige lijn te trekken over wat wel en niet kan in de stations van de NMBS?

c) Zo niet, hoe verklaart u dan dat sommige organisaties, zonder duidelijke politieke, religieuze of levensbeschouwelijke inslag wel worden toegelaten en andere niet?

3. Il ne semble qu'il ne soit pas ici véritablement question de "neutralité" mais que les décisions se fondent sur des considérations financières.

Pouvez-vous fournir des précisions sur les accords conclus avec les organisations qui sont autorisées à mener des actions, notamment de promotion, dans les gares de la SNCB Holding?

Réponse du ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes du 29 août 2013, à la question n° 568 de monsieur le député Stefaan Van Hecke du 29 juillet 2013 (N.):

La SNCB-Holding m'informe qu'elle examine toutes les demandes d'actions dans les gares selon les mêmes critères. Les clients de la gare viennent de tous les horizons et ont toutes les convictions philosophiques possibles. Afin de les servir tous au mieux, toutes les demandes qui font préjudice à la neutralité du Groupe SNCB sont refusées. Par conséquent, les demandes d'événements à caractère explicitement politique, idéologique, philosophique, religieux ou idéologique sont toujours refusées.

Pour les activités commerciales, telles que l'échantillonnage ou la publicité, qui sont traitées et facturées par la filiale Publifer, il existe également des règles sur la neutralité et l'éthique. En cas de doute, le dossier est soumis à un comité d'éthique de la publicité, conformément à la décision du Conseil d'Administration du 31 mars 2006.

La SNCB-Holding m'informe que la demande de distribution de dépliants concernant la *Tax Justice Day* a été refusée et ce, en conformité avec les règles en vigueur. Aucune autorisation n'a été octroyée à une société commerciale pour distribuer des dépliants sur la *Tax Justice Day* dans la gare. Ni la SNCB-Holding ni Publifer n'ont connaissance d'une telle distribution commerciale le 31 mai 2013.

3. Het lijkt er op dat "neutraliteit" hier niet echt van toepassing is, maar dat financiële overwegingen aan de basis van dergelijke beslissingen liggen.

Kan u meer uitleg verschaffen over de procedure, werkwijze en afspraken die gemaakt worden met organisaties die de toestemming krijgen om actie of promotie te voeren in de stations van de NMBS-Holding?

Antwoord van de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden van 29 augustus 2013, op de vraag nr. 568 van de heer volksvertegenwoordiger Stefaan Van Hecke van 29 juli 2013 (N.):

De NMBS-Holding meldt mij dat ze alle aanvragen voor acties in de stations aan dezelfde criteria toetst. De klanten van het station komen immers uit alle lagen van de bevolking en hebben alle mogelijke levensbeschouwelijke overtuigingen. Om hen allen zo goed mogelijk te bedienen, worden alle aanvragen die afbreuk doen aan de neutraliteit van de NMBS-Groep geweigerd. Daarom worden aanvragen van evenementen met een expliciet politiek, ideologisch, filosofisch, religieus of levensbeschouwelijk karakter altijd afgewezen.

Ook voor commerciële activiteiten, bijvoorbeeld sampling of publiciteit, die via dochteronderneming Publifer worden behandeld en gefactureerd, gelden regels over neutraliteit en ethiek. Bij twijfel wordt het dossier voorgelegd aan een comité inzake ethiek van de publiciteit overeenkomstig de beslissing van de Raad van Bestuur 31 maart 2006.

De NMBS-Holding informeert mij dat de aanvraag tot flyering in het kader van *Tax Justice Day* conform de besliste regels werd geweigerd. Er werd ook geen enkele toelating verschaft aan een commercieel bedrijf om te flyeren of actie te voeren in het station over *Tax Justice Day*. Noch de NMBS-Holding, noch Publifer, hebben weet van een dergelijke commerciële flyering op 31 mei 2013.

DO 2012201314162

Question n° 569 de monsieur le député Ronny Balcaen du 30 juillet 2013 (Fr.) au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes:

SNCB. - L'ouverture de nouveaux points vélos. (QO 19316)

Les points vélos permettent aux navetteurs de combiner en toute sécurité train et deux roues en parquant leur vélo dans un endroit gardé. Une initiative qui vise à encourager de plus en plus de personnes à se détourner des trajets domicile-gare en voiture. Ils proposent comme autres services la location de vélos mais aussi les petites réparations.

Jusqu'à présent, 42 villes disposaient de ce service. La SNCB souhaitait augmenter de 25 unités son offre actuelle.

En mai 2013, vous précisiez que la procédure de désignation des exploitants des nouveaux points vélo était en cours. Vous annonciez que la passation du marché avec les lauréats était prévue pour juin 2013 et que les premiers points vélo devraient être ouverts en septembre 2013.

1. a) Pourriez-vous préciser quels sont les critères qu'a utilisés la SNCB afin de sélectionner ces gares?

b) De quelle manière les ministres régionaux et les communes ont-ils été concertés?

Je m'étonne par exemple de ne pas retrouver la gare de La Louvière, cinquième ville de Wallonie et désignée "Commune pilote Wallonie cyclable".

2. a) Pouvez-vous préciser si la SNCB a reçu des candidatures pour toutes les gares et pour quelles gares les marchés ont déjà été passés?

b) Qu'est ce qui est envisagé pour les éventuelles gares où on n'aurait pas de candidat ou pas de soumissionnaire?

3. Quels sont les nouveaux points vélos qui pourront être ouverts et quand?

4. Le prochain contrat de gestion ne devrait-il pas reprendre des objectifs précis en matière de développement de points vélos?

DO 2012201314162

Vraag nr. 569 van de heer volksvertegenwoordiger Ronny Balcaen van 30 juli 2013 (Fr.) aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden:

NMBS. - Opening van nieuwe fietspunten. (MV 19316)

Fietspunten zijn een goede oplossing voor pendelaars die hun tweewieler veilig willen stallen om vervolgens naar het werk te sporen. Met dat initiatief wil men er alsmaar meer mensen toe brengen de wagen aan de kant te laten staan voor de verplaatsing van hun woning naar het station. Bij een fietspunt kan men bovendien ook een fiets huren of kleine herstellingen laten uitvoeren.

Vandaag beschikken 42 steden over zulke fietspunten. De NMBS zou het huidige aanbod met 25 nieuwe fietspunten willen uitbreiden.

In mei 2013 deelde u mee dat de procedure voor de aanstelling van de uitbaters van die nieuwe fietspunten aan de gang was. U kondigde tevens aan dat de NMBS in juni 2013 zou starten met het gunnen van de overheidsopdrachten aan de geselecteerde kandidaten en dat de eerste nieuwe fietspunten in september 2013 zouden worden geopend.

1. a) Op grond van welke criteria heeft de NMBS de bijkomende stations waar er fietspunten zullen worden geopend, geselecteerd?

b) Hoe werden de gewestministers en de steden en gemeenten daarbij betrokken?

Het verwondert me bijvoorbeeld dat het station van La Louvière, de op vier na grootste stad van Wallonië en drager van het label 'Commune pilote Wallonie cyclable', niet in de lijst voorkomt.

2. a) Heeft de NMBS kandidaturen voor alle stations ontvangen, en voor welke stations werden de overheidsopdrachten reeds gegund?

b) Wat is men van plan met de stations waarvoor er zich geen kandidaat-uitbaters zouden hebben gemeld of waarvoor er niemand op de overheidsopdracht heeft ingetekend?

3. Welke nieuwe fietspunten kunnen er worden geopend en wanneer?

4. Moet het volgende beheerscontract geen vastomlijnde doelstellingen met betrekking tot de ontwikkeling van fietspunten bevatten?

Réponse du ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes du 29 août 2013, à la question n° 569 de monsieur le député Ronny Balcaen du 30 juillet 2013 (Fr.):

Le Groupe SNCB m'informe que les principaux critères utilisés pour déterminer les nouveaux points vélos sont l'utilisation des 2-roues dans la gare concernée, l'espace disponible pour la création d'un point vélos et la présence d'associations sans but lucratif liées au domaine des 2-roues.

De même, le Groupe SNCB m'indique que les ministres régionaux n'ont pas été contactés pour le choix des nouveaux points vélos. Par contre, certaines communes l'ont été en vue de connaître l'existence ou non d'associations sans but lucratif liées au domaine des 2-roues.

Sur les 25 nouveaux points vélos prévus, seules 18 gares ont reçu un dépôt de candidature. Pour les points vélos n'ayant pas reçu de candidature, le projet sera soit abandonné, soit soumis à une seconde procédure d'attribution.

Suite aux attributions prévues fin août, les ouvertures se feront en fonction des aménagements à réaliser dans les gares. Les nouveaux points vélos devraient pouvoir ouvrir avant la fin 2013.

Enfin, le contrat de gestion 2008-2012 disposait déjà d'un article relatif à la promotion des points vélos. Il en sera très certainement de même dans le prochain contrat de gestion.

Antwoord van de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden van 29 augustus 2013, op de vraag nr. 569 van de heer volksvertegenwoordiger Ronny Balcaen van 30 juli 2013 (Fr.):

De NMBS-Groep informeert me dat de belangrijkste criteria die gehanteerd worden om nieuwe fietspunten te bepalen de volgende zijn: het gebruik van tweewielers in het betrokken station, de beschikbare plaats voor een fietspunt en de aanwezigheid van fietsgebonden vzw's.

De NMBS geeft me ook aan dat de gewestelijke ministers niet gecontacteerd werden voor de keuze van nieuwe fietspunten. Sommige gemeenten werden daarentegen wel gecontacteerd om de aanwezigheid te kennen van fietsgebonden vzw's.

Van de 25 nieuwe voorziene fietspunten hebben slechts 18 stations een kandidatuuraanvraag ontvangen. Voor de fietspunten die geen kandidatuur hebben ontvangen, zal het project ofwel achterwege worden gelaten, ofwel aan een tweede aanbesteding worden onderworpen.

In navolging van de aanbestedingen die eind augustus voorzien zijn, zullen de openingen gebeuren in functie van de inrichting die in de stations moet worden uitgevoerd. De nieuwe fietspunten zouden voor eind 2013 geopend moeten worden.

Het beheerscontract 2008-2012 beschikte reeds over een artikel over de promotie van fietspunten. Dat zal in het volgende beheerscontract ook zo zijn.

DO 2012201314163

Question n° 570 de monsieur le député Tanguy Veys du 30 juillet 2013 (N.) au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes:

SNCB. - Incendie dans une villa à Blankenberge, inoccupée depuis cinq ans et propriété de la SNCB (QO 18826).

Le 19 juin 2013, Avenue Jeanne Vandeputte à Blankenberge, un incendie a ravagé une villa inoccupée depuis cinq ans. Cette villa était propriété de la SNCB et devait être démolie sous peu. L'incendie s'est déclaré vers 18 heures et il n'y a heureusement pas eu de blessés. Le bâtiment devait être démoli sous peu pour faire place à la nouvelle gare de Blankenberge. L'administration communale avait décidé de procéder rapidement à la démolition de la villa en raison des nuisances causées par des squatteurs. Selon le parquet de Bruges, l'incendie aurait été provoqué par des enfants. Les enfants du voisinage utilisaient en effet régulièrement les lieux comme terrain de jeux. On ignore toutefois encore qui exactement a provoqué l'incendie.

1. Dans la mesure où cette villa inoccupée depuis cinq ans était à l'origine de nombreuses nuisances causées par des squatteurs, pourquoi des mesures n'avaient-elles pas été prises pour empêcher tout accès à la villa?

2. a) Dans quelle mesure des dommages et intérêts seront-ils réclamés aux auteurs des faits puisque la villa devait de toute manière être démolie?

b) Le cas échéant, pourquoi des dommages et intérêts seront-ils réclamés et pour quel montant?

Réponse du ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes du 29 août 2013, à la question n° 570 de monsieur le député Tanguy Veys du 30 juillet 2013 (N.):

Le Groupe SNCB m'informe que la maison en question est adjacente aux terrains de chemin de fer, mais ne lui appartient pas.

DO 2012201314163

Vraag nr. 570 van de heer volksvertegenwoordiger Tanguy Veys van 30 juli 2013 (N.) aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden:

NMBS. - Brand in een reeds vijf jaar leegstaande villa van de NMBS in Blankenberge (MV 18826).

Op 19 juni 2013 woedde in de Jeanne Vandeputtelaan in Blankenberge een uitslaande brand in een reeds vijf jaar leegstaande villa, die eigendom was van de NMBS en binnenkort zou gesloopt worden. Het vuur ontstond rond 18 uur, al snel woedde er een hevige brand in de onbewoonde villa en daarbij vielen gelukkig geen gewonden. Opvallend genoeg zou het gebouw binnenkort sowieso afgebroken worden, want op die plaats zal in de toekomst het nieuwe stationsgebouw van Blankenberge herrijzen. Het stadsbestuur besliste om de villa al in een vroeg stadium van de werken te slopen, omdat er veel overlast was door hangjongeren. De brand zou inmiddels volgens het parket van Brugge ontstaan zijn door spelende kinderen. Kinderen uit de buurt gebruikten de leegstaande villa wel vaker als plaats om te spelen, maar het is nog niet duidelijk wie precies de brand veroorzaakte.

1. Indien de reeds vijf jaar leegstaande villa veel overlast kende door hangjongeren, waarom werden er geen maatregelen genomen om de villa volledig dicht te maken?

2. a) In welke mate zal een schadevergoeding geëist worden van de eventuele daders, aangezien de villa toch zou gesloopt worden?

b) Zo ja, waarom wel en voor welk bedrag?

Antwoord van de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden van 29 augustus 2013, op de vraag nr. 570 van de heer volksvertegenwoordiger Tanguy Veys van 30 juli 2013 (N.):

De NMBS-Groep deelt me mee dat de betrokken villa grenst aan spoorweggronden, maar er geen eigendom van is.

DO 2012201314173

Question n° 572 de monsieur le député Steven Vandeput du 30 juillet 2013 (N.) au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes:

Le report des investissements prévus pour l'atelier de traction et la gare de Hasselt. (QO 19314)

À en croire l'ACOD-Spoor Limburg, les travaux de construction du nouvel atelier de traction à Hasselt seraient à l'arrêt. Selon le syndicat socialiste des cheminots, le terrain aurait été assaini et égalisé mais les plans de détail pour la construction attendraient toujours d'être approuvés en raison des problèmes de santé de l'architecte.

Qui plus est, certains projets d'investissement prévus pour la gare de Hasselt - tels que les ascenseurs pour personnes à mobilité réduite menant au tunnel piétonnier sous voies - auraient été reportés à 2024.

1. Pouvez-vous confirmer ou infirmer les informations divulguées par l'ACOD-Spoor Limburg?

2. Le calendrier pour le gros oeuvre de l'atelier de traction - qui prévoit la fin des travaux pour le 31 décembre 2014 - pourra-t-il être respecté?

3. Pour quelles raisons les investissements prévus pour la gare de Hasselt ont-ils été reportés?

Réponse du ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes du 29 août 2013, à la question n° 572 de monsieur le député Steven Vandeput du 30 juillet 2013 (N.):

La SNCB m'informe que, selon la planification actuelle, l'étude pour l'atelier à Hasselt se termine fin 2013, pour que l'appel d'offres puisse avoir lieu début 2014.

L'adjudication est prévue pour le printemps 2014, avec le démarrage effectif des travaux après les congés de la construction.

Le gros oeuvre du nouveau hangar de maintenance prendra environ un an et la date cible pour la pleine réalisation du projet est juillet 2016.

Les investissements dans le cadre du plan directeur des abords de la gare de Hasselt, dans lequel Infrabel s'est engagé à rehausser les quais et à garantir l'accessibilité sont inclus dans le Plan Pluriannuel d'Investissement 2013-2025. Le lancement est prévu pour fin 2019.

DO 2012201314173

Vraag nr. 572 van de heer volksvertegenwoordiger Steven Vandeput van 30 juli 2013 (N.) aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden:

Het uitstel van de investeringen in de tractiewerkplaats en het station van Hasselt. (MV 19314)

Volgens ACOD Spoor Limburg ligt de bouw van de nieuwe tractiewerkplaats in Hasselt stil. Volgens de socialistische spoorbond zijn de gronden gesaneerd en geëffend, maar kunnen de detailplannen voor de bouw niet worden goedgekeurd wegens ziekte van de architect.

Verder zouden een aantal investeringen in het station van Hasselt worden uitgesteld tot 2024, zoals de gehandicaptenliften naar de voetgangerstunnel onder de sporen.

1. Kan u de mededelingen van ACOD Spoor Limburg bevestigen of ontkennen?

2. Ligt men nog steeds op schema om de ruwbouw van de tractiewerkplaats af te krijgen tegen 31 december 2014, zoals gepland?

3. Wat is de reden voor het uitstel van de investeringen in het station van Hasselt?

Antwoord van de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden van 29 augustus 2013, op de vraag nr. 572 van de heer volksvertegenwoordiger Steven Vandeput van 30 juli 2013 (N.):

De NMBS meldt me dat, volgens de huidige planning, de studie voor de werkplaats in Hasselt afgerond wordt in het najaar 2013, zodat begin 2014 de aanbesteding kan plaatsvinden.

De gunning is gepland in het voorjaar 2014 met effectieve aanvang van de werken na het bouwverlof.

De ruwbouwwerken van de nieuwe onderhoudsloods zullen ongeveer een jaar duren en de streefdatum voor de volledige realisatie van het project is juli 2016.

De investeringen in het kader van het masterplan van de stationsomgeving van Hasselt, waarbij door Infrabel het engagement is opgenomen om de perrons te verhogen en de toegankelijkheid te garanderen, zijn opgenomen in het meerjareninvesteringsplan 2013-2025. De start is voorzien eind 2019.

La SNCB-Holding a inscrit 16 millions d'euros dans le Plan Pluriannuel d'Investissement 2013-2025 pour la réalisation du plan directeur pour la gare de Hasselt. Ces moyens sont prévus dans la période 2020-2022 et serviront au renouvellement du bâtiment de la gare et du district, l'expansion du parking et l'expansion des parkings vélos le long des deux côtés de la gare.

DO 2012201314174

Question n° 573 de monsieur le député Steven Vandeput du 30 juillet 2013 (N.) au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes:

SNCB. - Grève sauvage du 5 juin 2013 à la gare de Châtelet. (QO 19312)

Le mercredi 5 juin 2013 dans la matinée, des ouvriers des chemins de fer affiliés à la CGSP Cheminots ont déclenché une grève à la gare de Châtelet, bloquant le départ d'une série de trains.

La fusion imminente de certains services administratifs serait la cause de cette grève sauvage.

1. Quelle était la nature précise de cette action?
2. Combien de travailleurs y ont participé?
3. a) Combien de trains ont été supprimés en raison de la grève?
- b) Au total, combien de minutes de retard ont été enregistrées à la suite de cette grève sauvage?

Réponse du ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes du 29 août 2013, à la question n° 573 de monsieur le député Steven Vandeput du 30 juillet 2013 (N.):

Dans un souci de cohérence, je me suis permis de répondre conjointement aux questions écrites n°s 573, 574 et 576 de l'honorable membre:

La SNCB-Holding confirme que toute action sociale qui ne répond pas aux exigences de notification et de consultation est considérée comme une absence non autorisée et est sanctionnée comme telle.

Cette action à Monceau-sur-Sambre consistait en le blocage des voies près de Monceau, afin que le trafic soit entravé entre Marchienne au Pont et Roux, et elle s'est produite entre 7.25 heures et 7.59 heures.

NMBS-Holding heeft in het Meerjareninvesteringsplan 2013-2025, 16 miljoen euro ingeschreven voor de realisatie van het masterplan voor het station van Hasselt. Deze middelen zijn voorzien in de periode 2020-2022 en zullen dienen voor de vernieuwing van het stationsgebouw en districtgebouw, de uitbreiding van parking en de uitbreiding van fietsenstallingen langs beide zijden van het station.

DO 2012201314174

Vraag nr. 573 van de heer volksvertegenwoordiger Steven Vandeput van 30 juli 2013 (N.) aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden:

NMBS. - De wilde staking in het station van Châtelet van 5 juni 2013. (MV 19312)

Spoorwegarbeiders gelieerd aan de socialistische spoorbond CGSP Cheminots hebben woensdagochtend 5 juni 2013, actie gevoerd in het station van Châtelet en het vertrek van een aantal treinen tegengehouden.

Aan de basis van de wilde staking zou de nakende fusie van bepaalde administratieve diensten liggen.

1. Waaruit bestond de actie precies?
2. Hoeveel werknemers namen deel aan deze actie?
3. a) Hoeveel treinen werden afgeschaft als gevolg van de staking?
- b) Hoeveel bedroeg het totaal aantal minuten vertraging ten gevolge van de actie?

Antwoord van de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden van 29 augustus 2013, op de vraag nr. 573 van de heer volksvertegenwoordiger Steven Vandeput van 30 juli 2013 (N.):

Gelet op de coherentie, ben ik zo vrij geweest de schriftelijke vragen nrs 573, 574 en 576 van het geachte lid gezamenlijk te beantwoorden:

De NMBS-Holding bevestigt dat elke sociale actie die niet voldoet aan de voorwaarden van aanzegging en overleg, wordt beschouwd als een onregelmatige afwezigheid en als dusdanig wordt bestraft.

Deze actie in Monceau-sur-Sambre bestond uit het blokkeren van de sporen in de nabijheid van Monceau, zodat het verkeer werd gehinderd tussen Marchienne au Pont en Roux en deed zich voor tussen 7.25 uur en 7.59 uur.

La SNCB a rapporté que le personnel qui a occupé les voies ne fait ni partie de la SNCB Freight Services ni de SNCB Logistics. On ignore encore qui exactement a entravé les voies; c'est en cours d'étude. Aucun train n'a été supprimé et l'action a causé 237 minutes de retard.

L'action dans les environs de Châtelet consistait en le blocage des voies et s'est produite entre 4.00 heures et 6.28 heures. Au total, neuf trains ont été partiellement supprimés et dix trains l'ont été complètement. L'action a causé 397 minutes de retard.

En ce qui concerne les actions à Monceau-sur-Sambre et à Châtelet, la SNCB-Holding attend toujours des informations détaillées sur les participants.

La SNCB-Holding me confirme aujourd'hui qu'aucune action pouvant irréfutablement être considérée comme sauvage ne s'est produite depuis décembre 2012.

DO 2012201314176

Question n° 574 de monsieur le député Steven Vandeput du 30 juillet 2013 (N.) au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes:

Gare de triage de Monceau-sur-Sambre. - Grève sauvage du 4 juin 2013. (QO 19311)

Le mardi 4 juin 2013 entre 7h30 et 8h, des cheminots de la gare de triage de Monceau-sur-Sambre près de Charleroi ont débrayé et mené une action sur la ligne 124 Luttre-Charleroi, ce qui a entraîné des retards.

Selon la CGSP Cheminots, cette action était liée aux inquiétudes entourant l'avenir de la gare de triage et des quelque 150 cheminots qui y sont employés.

1. En quoi cette action consistait-elle?
2. Combien de cheminots y ont participé?
3. a) Combien de trains ont été supprimés en raison de cette grève?
- b) À combien de minutes s'est élevé le retard accumulé en raison de cette action?

De NMBS heeft gemeld dat de personeelsleden die de sporen bezet hebben bezet noch deel uitmaakten van NMBS Freight Services, noch van NMBS Logistics. Wie dan precies het spoorverkeer verhinderde, blijft onduidelijk en wordt verder onderzocht. Er werden hierbij geen treinen afgeschaft en de actie leidde tot 237 minuten vertraging.

De actie in de nabijheid van Châtelet bestond uit het blokkeren van de sporen en deed zich voor tussen 4.00 uur en 6.28 uur. Er werden negen treinen gedeeltelijk en tien treinen volledig afgeschaft. De actie leidde tot 397 minuten vertraging.

Voor wat de acties in Monceau-sur-Sambre en Châtelet aangaat, wacht NMBS-Holding nog op precieze informatie over de deelnemers.

De NMBS-Holding bevestigt me vandaag dus dat er sinds december 2012 geen acties plaatsvonden die op onweerlegbare wijze als wilde stakingen bestempeld kunnen worden.

DO 2012201314176

Vraag nr. 574 van de heer volksvertegenwoordiger Steven Vandeput van 30 juli 2013 (N.) aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden:

De wilde staking in het rangeerstation van Monceau-sur-Sambre van 4 juni 2013. (MV 19311)

Een aantal werknemers van het rangeerstation van Monceau-sur-Sambre bij Charleroi hebben op dinsdag 4 juni 2013 tussen 7.30 uur en 8 uur het werk neergelegd en actie gevoerd op lijn 124 Luttre-Charleroi, met de gebruikelijke vertragingen tot gevolg.

Volgens CGSP Cheminots is de actie ingegeven door de bezorgdheid over de toekomst van het rangeerstation en de 150-tal arbeidsplaatsen die eraan verbonden zijn.

1. Waaruit bestond de actie precies?
2. Hoeveel werknemers namen deel aan deze actie?
3. a) Hoeveel treinen werden afgeschaft als gevolg van de staking?
- b) Hoeveel bedroeg het totaal aantal minuten vertraging ten gevolge van de actie?

Réponse du ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes du 29 août 2013, à la question n° 574 de monsieur le député Steven Vandeput du 30 juillet 2013 (N.):

En réponse aux questions de l'honorable membre, je me réfère à ma réponse à sa question écrite n° 573 portant également sur les grèves. (*Questions et Réponses* Chambre, 2012/2013, n° 126)

DO 2012201314178

Question n° 575 de monsieur le député Steven Vandeput du 30 juillet 2013 (N.) au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes:

La grève du rail du jeudi 27 juin 2013. (QO 19310)

Le rail était une nouvelle fois en grève le jeudi 27 juin 2013.

La date de cette grève était particulièrement bien choisie. Plus de 800 groupes d'écoliers, plus de 23.000 voyageurs, devaient prendre le train pour leur excursion de fin d'année. C'était également le début des vacances avec 36.000 passagers devant se rendre en train à l'aéroport de Zaventem, il y avait les touristes d'un jour désirant se rendre à la côte ou encore les festivaliers en route pour le Graspop.

L'action n'était soutenue que par le syndicat socialiste des chemins de fer. Le syndicat chrétien avait indiqué qu'il souhaitait d'abord attendre la fin de la concertation en cours. Selon le syndicat, une troisième réunion de conciliation devait encore être organisée au moment du dépôt de préavis de grève.

La communication à propos de la grève a été très confuse. La CGSP Cheminots avait indiqué que les actions perturberaient gravement la circulation des trains sur l'ensemble du réseau. L'aile flamande du syndicat avait pour sa part laissé entendre qu'aucun train ne serait bloqué et que les actions n'entraîneraient pas de désagréments pour les voyageurs. La SNCB avait pour sa part conseillé aux voyageurs de chercher des solutions de rechange au train. En fin de compte, la plupart des voyageurs n'ont pas voulu prendre de risques et ont donc cherché un moyen de transport alternatif ou tout simplement annulé leur déplacement. C'est ainsi qu'environ 35 % des voyages scolaires qui devaient avoir lieu ce jour en Flandre ont été annulés ou ont vu leur programme adapté.

Antwoord van de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden van 29 augustus 2013, op de vraag nr. 574 van de heer volksvertegenwoordiger Steven Vandeput van 30 juli 2013 (N.):

In antwoord op de vragen van het geachte lid, verwijs ik naar mijn antwoord op zijn schriftelijke vraag nr. 573 die eveneens de stakingen betreft. (*Vragen en Antwoorden* Kamer, 2012/2013, nr. 126)

DO 2012201314178

Vraag nr. 575 van de heer volksvertegenwoordiger Steven Vandeput van 30 juli 2013 (N.) aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden:

De spoorstaking van donderdag 27 juni 2013. (MV 19310)

Donderdag 27 juni 2013 vond nogmaals een staking plaats op het spoor.

De datum van de staking was goed uitgekiend. Ruim 800 groepen scholieren, goed voor meer dan 23.000 reizigers, hadden hun eindejaarsuitstap met de trein gepland. Daarnaast waren er nog de vakantie-uittocht met onder andere 36.000 passagiers die op de luchthaven van Zaventem moesten geraken, de dagjestoeristen naar de kust, de festivalgangers naar Graspop, enzovoort.

De actie werd enkel gesteund door de socialistische spoorbond. De christelijke spoorvakbond liet weten eerst het lopende overlegproces uit te doen. Volgens de bond moest er op het moment van de stakingsaanzegging nog een derde bemiddelingsvergadering georganiseerd worden.

De communicatie over de staking was erg verwarrend. De Franstalige vleugel CGSP Cheminots kondigde aan dat de acties zware gevolgen zouden hebben voor het treinverkeer op het hele net. Volgens de Vlaamse vleugel zouden er geen treinen geblokkeerd worden en zouden de acties geen hinder veroorzaken bij de reizigers. De NMBS raadde iedereen aan om alternatieven voor de trein te gebruiken. Uiteindelijk namen de meeste reizigers het zekere voor het onzekere en zochten alternatief vervoer of lastten hun reis af. Zo zou ongeveer 35 procent van de schoolreizen in Vlaanderen zijn geschrapt of aangepast.

Si les nuisances sont restées limitées en Flandre, en Wallonie les voies ont été bloquées dans dix gares, entraînant de sérieuses perturbations. L'association TreinTramBus a demandé à Infrabel de prendre des mesures pour éviter ces actions illégales.

1. a) Combien de trains ont été supprimés en raison de la grève?

b) À combien s'est élevé le nombre total de minutes de retard en raison de la grève?

2. Ainsi que le prévoit le nouveau protocole, toutes les procédures de concertation et de conciliation, y compris la troisième tentative de conciliation, avaient-elles été épuisées au moment du dépôt du préavis de grève?

3. Des mesures seront-elles prises vis-à-vis des responsables du blocage des voies?

Réponse du ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes du 29 août 2013, à la question n° 575 de monsieur le député Steven Vandeput du 30 juillet 2013 (N.):

Je ne souhaite pas m'exprimer sur le fond de cette affaire, car elle concerne la politique des ressources humaines et relève donc juridiquement de la compétence des entreprises publiques qui sont autonomes dans ce domaine. J'ai déjà fait part, et je le répète, de mes regrets qu'un grand nombre de navetteurs, et en particulier des enfants, aient été les victimes du désaccord entre Infrabel et la CGSP-ACOD.

Le 17 juin 2013, la CGSP-ACOD a déposé un préavis de grève. Lors d'une réunion de conciliation tenue le 20 juin, le représentant d'Infrabel a proposé d'accorder une allocation spéciale pour les prestations du samedi au personnel de maintenance (voies), au personnel de maintenance spécialisé (voies) et aux chefs du personnel de maintenance (voies).

Afin d'officialiser l'octroi de l'allocation supplémentaire pour le travail du samedi au personnel concerné, un sous-comité paritaire extraordinaire a eu lieu le lundi 24 juin.

En ce qui concerne l'allocation additionnelle pour les prestations du samedi, les représentants de la CGSP-ACOD ont demandé d'étendre cet octroi à l'ensemble du personnel des niveaux 7, 8 et 9 qui est impliqué dans le maintien ou le renouvellement de l'infrastructure ferroviaire.

De hinder viel in Vlaanderen al bij al nog mee. In Wallonië werden in tien stations de sporen geblokkeerd en was er wel grote hinder. TreinTramBus vroeg Infrabel om op te treden tegen deze illegale vorm van actie voeren.

1. a) Hoeveel treinen werden afgeschaft als gevolg van de staking?

b) Hoeveel bedroeg het totaal aantal minuten vertraging ten gevolge van de actie?

2. Werden alle overleg- en verzoeningsprocedures, inclusief de derde bemiddelingspoging, zoals bepaald door het nieuwe protocol al uitgeput op het moment van de stakingsaanzegging?

3. Zal er opgetreden worden tegen de verantwoordelijken voor de spoorblokkades?

Antwoord van de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden van 29 augustus 2013, op de vraag nr. 575 van de heer volksvertegenwoordiger Steven Vandeput van 30 juli 2013 (N.):

Ik wens me niet uit te spreken over de grond van deze zaak, omdat deze het personeelsbeleid betreft en dus krachtens de wet valt onder de bevoegdheid van de overheidsbedrijven die hierin autonoom zijn. Ik heb al laten blijken dat ik, en ik herhaal het, het betreurt dat een groot aantal pendelaars, en in het bijzonder kinderen, het slachtoffer zijn geworden van de onenigheid tussen Infrabel en de ACOD-CGSP.

Op 17 juni 2013 diende ACOD-CGSP een stakingsaanzegging in. In een verzoeningsvergadering gehouden op 20 juni stelde de vertegenwoordiger van Infrabel voor om een speciale toelage voor zaterdagprestaties toe te kennen aan de vakbedienden (sporen), de gespecialiseerde vakbedienden (sporen) en de baas-vakbedienden (sporen).

Teneinde de toekenning van de bijkomende toelage voor het zaterdagwerk voor het betrokken personeel te officialiseren werd een buitengewone paritaire subcommissie gehouden op maandag 24 juni.

Betreffende de bijkomende toelage voor de zaterdagprestaties vroegen de vertegenwoordigers van ACOD-CGSP de toekenning uit te breiden tot alle personeelsleden van het niveau rangen 7, 8 en 9 die tussenkomen in de onderhoudswerken of vernieuwing van de spoorinfrastructuur.

Afin de rester dans le budget prévu et accéder à la demande de la CGSP-ACOD d'accorder l'allocation à l'ensemble du personnel des niveaux 7, 8 et 9 impliqué dans le maintien ou le renouvellement de l'infrastructure, il a été proposé de réduire le montant de l'allocation prévue.

Les représentants de la CGSP-ACOD ont soumis la proposition à leurs instances et ont communiqué le 25 juin 2013 que l'interruption de travail était inévitable.

Infrabel a par conséquent estimé que, puisque l'action était prévue le 27 juin, il n'était plus possible de prévoir d'autres initiatives permettant une médiation sérieuse et ce, vu la courte période de temps restant.

Étant donné que les conditions de notification et de consultation ont été respectées, l'action sociale est recon nue. La rémunération des participants à l'action sera récu pérée.

Au total, 187 trains ont été partiellement supprimés et 172 trains l'ont été complètement. L'action a causé 8977 minutes de retard.

DO 2012201314180

Question n° 576 de monsieur le député Steven Vandeput du 30 juillet 2013 (N.) au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes:

SNCB. - Sanctions infligées aux participants à des grèves sauvages. (QO19309)

En décembre 2012, à la suite du jugement prononcé en référé concernant la grève sauvage déclenchée à Berchem, la direction de la SNCB-Holding avait déclaré son intention de sanctionner plus systématiquement les participants à des grèves sauvages.

1. a) La SNCB-Holding maintient-elle cette ligne de conduite?

b) Dans la négative, pourquoi y a-t-elle renoncé?

2. a) Des sanctions disciplinaires ont-elles été infligées à la suite des grèves sauvages menées au début du mois de juin 2013 à Monceau-sur-Sambre et à Châtelet?

b) Dans l'affirmative, lesquelles?

c) Dans le cas contraire, pourquoi aucune sanction n'a-t-elle été infligée?

3. a) D'autres grèves sauvages ont-elles été recensées depuis décembre 2012?

b) Des mesures disciplinaires ont-elles été prises à cette occasion?

Om binnen het vooropgestelde budget te blijven en toch in te gaan op de vraag van ACOD-CGSP om de toelage toe te kennen aan alle personeelsleden van de rangen 7, 8 en 9 die tussenkomen in de infrastructuurwerken, werd voorgesteld het bedrag van de voorziene toelage te verminderen.

De vertegenwoordigers van ACOD-CGSP hebben het voorstel voorgelegd aan hun instanties en deelden op 25 juni 2013 dat de werkonderbreking niet meer te vermijden was.

Infrabel meende als gevolg daarvan dat, aangezien de actie op 27 juni voorzien was, verdere initiatieven die nog een ernstige bemiddeling toelieten, gelet op de korte tijdsperiode, niet meer mogelijk waren.

Daar de voorwaarden van aanzegging en overleg werden gerespecteerd wordt de sociale actie erkend. De bezoldigingen van de deelnemers aan de actie wordt teruggevoerd.

Er werden 187 treinen gedeeltelijk en 172 volledig afgeschaft en de actie leidde tot 8977 minuten vertraging.

DO 2012201314180

Vraag nr. 576 van de heer volksvertegenwoordiger Steven Vandeput van 30 juli 2013 (N.) aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden:

NMBS. - Sanctionering van deelnemers aan wilde stakingen bij het spoor. (MV 19309)

In december 2012 verklaarde de NMBS Holding naar aanleiding van de uitspraken in kort geding over de wilde staking in Berchem dat ze deelnemers aan wilde stakingen op een meer systematische manier zou gaan bestraffen.

1. a) Zit de NMBS Holding nog steeds op de lijn om deelnemers aan wilde stakingen systematisch te bestraffen?

b) Zo neen, waarom niet?

2. a) Werden er naar aanleiding van de wilde stakingen in Monceau-sur-Sambre en Châtelet van begin juni 2013 tuchtmaatregelen genomen?

b) Zo ja, welke?

c) Zo neen, waarom niet?

3. a) Waren er sinds december 2012 nog andere wilde stakingen?

b) Werden daar tuchtmaatregelen genomen?

Réponse du ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes du 29 août 2013, à la question n° 576 de monsieur le député Steven Vandeput du 30 juillet 2013 (N.):

En réponse aux questions de l'honorable membre, je me réfère à ma réponse à sa question écrite n° 573 du 30 juillet 2013 portant également sur les grèves. (*Questions et Réponses* Chambre, 2012/2013, n° 126)

DO 2012201314181

Question n° 577 de monsieur le député Steven Vandeput du 30 juillet 2013 (N.) au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes:

SNCB. - Suppression éventuelle de la liaison Anvers-Hasselt-Liège. (QO 18689)

La CGSP Cheminots affirme avoir pu prendre connaissance de documents dont il ressort que la SNCB aurait l'intention de supprimer la liaison horaire directe entre Hasselt et Anvers. Voilà ce qu'a affirmé le secrétaire régional Stefan 'T Jolyn dans le journal *Het Belang van Limburg* du 17 juin 2013. Les voyageurs circulant entre Hasselt et Anvers devraient à l'avenir changer de train à Aarschot.

Selon les sources dont je dispose, le projet de nouveaux horaires prévoit en effet la suppression du train IR Anvers-Hasselt-Liège. Par contre, une liaison directe IC (au temps de parcours plus long) serait mise en place entre Hasselt et Anvers, via Louvain et l'aéroport de Zaventem. Mais à en croire la CGSP Cheminots, cette liaison passerait donc également à la trappe.

1. a) Quel est actuellement le taux d'occupation moyen du train IR Anvers-Hasselt-Liège?
- b) Quel est le taux de couverture des coûts?
2. a) La SNCB envisage-t-elle effectivement de supprimer le train IR Anvers-Hasselt-Liège?
- b) Dans l'affirmative, quand cette suppression intervient-elle?
- c) Pourquoi cette décision?
- d) Quelles solutions de rechange seront proposées aux voyageurs?

Antwoord van de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden van 29 augustus 2013, op de vraag nr. 576 van de heer volksvertegenwoordiger Steven Vandeput van 30 juli 2013 (N.):

In antwoord op de vragen van het geachte lid, verwijs ik naar mijn antwoord op zijn schriftelijke vraag nr. 573 van 30 juli 2013 die eveneens de stakingen betreft. (*Vragen en Antwoorden Kamer*, 2012/2013, nr. 126)

DO 2012201314181

Vraag nr. 577 van de heer volksvertegenwoordiger Steven Vandeput van 30 juli 2013 (N.) aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden:

NMBS. - Mogelijke afschaffing van de treinverbinding Antwerpen-Hasselt-Luik. (MV 18689)

ACOD Spoor zegt documenten te hebben kunnen inkijken waaruit blijkt dat de NMBS de rechtstreekse uurverbinding tussen Hasselt en Antwerpen wil afschaffen. Dat meldt gewestelijk secretaris Stefan 'T Jolyn in *Het Belang van Limburg* van 17 juni 2013. Reizigers tussen Hasselt en Antwerpen zouden in de toekomst moeten overstappen in Aarschot.

In plannen voor de nieuwe dienstregeling zou volgens mijn bronnen de IR-trein Antwerpen-Hasselt-Luik inderdaad afgeschaft worden. Er zou wel een (langer durende) rechtstreekse IC-verbinding tussen Hasselt en Antwerpen over Leuven en de luchthaven van Zaventem komen. Maar die is nu dus blijkbaar ook geschrapt, als we ACOD Spoor mogen geloven.

1. a) Wat is de huidige gemiddelde bezetting van de IR-trein Antwerpen-Hasselt-Luik?
- b) Wat is de kostendekkingsgraad?
2. a) Overweegt de NMBS inderdaad om de IR-trein Antwerpen-Hasselt-Luik af te schaffen?
- b) Zo ja, tegen wanneer?
- c) Waarom?
- d) Welke alternatieven zullen er aan de reizigers worden geboden?

Réponse du ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes du 29 août 2013, à la question n° 577 de monsieur le député Steven Vandeput du 30 juillet 2013 (N.):

1. La SNCB me signale que la fréquentation du train IR Anvers-Hasselt-Liège varie d'environ 100 voyageurs aux heures creuses à 500 voyageurs aux heures de pointe. Ces fréquentations de pointe se situent principalement sur le tronçon Lierre-Anvers et dans une moindre mesure sur Lierre-Aarschot. Le taux de couverture des coûts de la relation IRc est d'environ 30 %.

2. Selon la SNCB, l'offre prévue à partir de décembre 2013 ne comprend pas de changements majeurs au service de train sur l'axe Liège-Anvers.

Un nouveau plan de transport sera adopté d'ici 2014. La SNCB y travaille aujourd'hui et prend en compte plusieurs facteurs afin d'offrir un service équilibré et ponctuel qui réponde au mieux aux besoins de transport de ses clients.

Il n'y a toutefois pas encore de décision sur les différentes liaisons ou sur leurs fréquences. Cela se fera en consultation et dans le cadre des nouveaux contrats de gestion qui doivent être conclus avec la SNCB, après sa réforme.

DO 2012201314227

Question n° 586 de madame la députée Linda Musin du 27 août 2013 (Fr.) au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes:

Possibilité de réclamer des indemnités à un opérateur TV défaillant (QO 18293).

Le mercredi 22 mai 2013 au soir, un problème technique non identifié a causé une panne temporaire du décodeur Belgacom TV.

Près de dix mille clients de Belgacom ont été privés de télévision pendant un temps relativement long.

Certains - dont, peut-être l'opérateur soucieux de son image - songent à la possibilité d'éventuelles compensations en cas de pannes répétées ou prolongées.

Antwoord van de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden van 29 augustus 2013, op de vraag nr. 577 van de heer volksvertegenwoordiger Steven Vandeput van 30 juli 2013 (N.):

1. De NMBS meldt me aan dat de bezetting op de IR-trein Antwerpen-Hasselt-Luik van ongeveer 100 reizigers in de daluren overdag tot 500 reizigers tijdens de piekuren varieert. Deze bezettingen in de piek situeren zich vooral op het lijngedeelte Lier-Antwerpen en in mindere mate Lier-Aarschot. De kostendekkingsgraad voor de IRc-relatie ligt rond 30 %.

2. Volgens de NMBS zijn er in het aanbod dat voorzien wordt vanaf december 2013 geen belangrijke wijzigingen aan de treindienst op de as Luik-Antwerpen gepland.

Er zal voor 2014 een nieuw vervoersplan aangenomen worden. De NMBS werkt hier vandaag aan en houdt rekening met verschillende factoren om de treinreizigers een evenwichtige en stipte dienst te bieden die het best aan de vervoersnoden van haar klanten beantwoordt.

Een beslissing rond de verschillende verbindingen of hun frequenties is er echter nog niet. Dat zal in overleg gebeuren in het kader van de nieuwe beheerscontracten die met de NMBS, na haar hervorming, moeten afgesloten worden.

DO 2012201314227

Vraag nr. 586 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Linda Musin van 27 augustus 2013 (Fr.) aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden:

Mogelijkheid om een schadeloosstelling te eisen van in gebreke blijvende televisieoperatoren (MV 18293).

Op woensdagavond 22 mei 2013 viel de Belgacom TV-decoder tijdelijk uit door een niet nader bekende technische storing.

Bij bijna tienduizend Belgacomklanten viel het televisiesignaal behoorlijk lang uit.

Sommigen - waaronder misschien ook de operator zelf, die geen imagoschade wil lijden - vinden dat het mogelijk moet zijn om bij herhaalde of langere storingen compensatie te krijgen.

Légalement, l'article 113/2, inséré dans loi du 13 juin 2005 relative aux communications électroniques par l'article 78 de la loi du 10 juillet 2012 stipule: "Le Roi peut, sur proposition de l'Institut, fixer les conditions et modalités des mesures relatives aux indemnités que doivent verser les opérateurs aux abonnés en cas d'interruption du service."

1. Ne serait-il pas utile de fixer, dès à présent, les conditions et les modalités qui permettraient aux clients de réclamer des indemnités à un opérateur défaillant?

2. a) L'IBPT (L'Institut Belge des services Postaux et des Télécommunications) a-t-il déjà entamé une réflexion et proposé un texte à cet égard?

b) Dans la négative, envisagez-vous de lui demander d'en soumettre un?

Réponse du ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes du 29 août 2013, à la question n° 586 de madame la députée Linda Musin du 27 août 2013 (Fr.):

Cette question relève des compétences du ministre de l'Économie, des Consommateurs et de la Mer du Nord (question n° 453 du 19 septembre 2013).

Artikel 113/2, dat bij artikel 78 van de wet van 10 juli 2012 in de wet van 13 juli 2005 betreffende de elektronische communicatie werd ingevoegd, bepaalt : "De Koning kan, op voorstel van het Instituut, de voorwaarden en de nadere regels bepalen met betrekking tot de vergoedingen die de operatoren in geval van een onderbreking van de dienst aan hun abonnees moeten betalen."

1. Zou het niet opportuun zijn voorwaarden en modaliteiten vast te stellen op grond waarvan klanten bij een in gebreke blijvende operator een schadevergoeding kunnen eisen?

2. a) Heeft het BIPT (Belgisch Instituut voor postdiensten en telecommunicatie) zich reeds over deze kwestie gebogen en een tekst voorgelegd?

b) Zo niet, zal u het BIPT vragen dat te doen?

Antwoord van de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden van 29 augustus 2013, op de vraag nr. 586 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Linda Musin van 27 augustus 2013 (Fr.):

Deze vraag valt onder de bevoegdheid van de minister van Economie, Consumenten en Noordzee (vraag nr. 453 van 19 september 2013).

Secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre

DO 2011201208840

Question n° 176 de madame la députée Annick Ponthier du 11 mai 2012 (N.) au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre:

La demande des armateurs belges favorables à la présence de gardes armés sur leurs navires. (QO 8150)

Les armateurs belges ont à nouveau demandé récemment au gouvernement fédéral d'autoriser l'embarquement de gardes privés à bord de leurs navires. Ils sont en effet confrontés à une recrudescence des menaces d'actes de piraterie. La législation belge interdit pour l'instant la présence d'armes à bord de nos navires alors qu'il existe un cadre légal à cet effet dans d'autres pays.

1. a) Le dossier a-t-il été examiné en Conseil des ministres dans l'intervalle?
- b) Quel fut le résultat des discussions?
2. a) Le secrétaire d'État à la Mobilité soutient-il la demande des armateurs belges?
- b) Dans l'affirmative, quels arguments invoque-t-il et quelles mesures envisage-t-il?
- c) Dans la négative, quels arguments invoque-t-il?

Réponse du secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre du 02 septembre 2013, à la question n° 176 de madame la députée Annick Ponthier du 11 mai 2012 (N.):

La problématique évoquée relève des compétences du ministre de l'Économie, des Consommateurs et de la Mer du Nord (question n° 150 du 11 mai 2012).

Staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister

DO 2011201208840

Vraag nr. 176 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Annick Ponthier van 11 mei 2012 (N.) aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister:

Belgische reders. - Schepen. - Gewapende beveiliging. (MV 8150)

De Belgische reders hebben de federale overheid onlangs opnieuw gevraagd om privébewakers aan boord van hun schepen toe te laten. Reden hiervoor is dat de reders te kampen hebben met een toenemende hoeveelheid bedreigingen door piraterij. Momenteel verbiedt de Belgische wetgeving bewapening op onze schepen. In andere landen bestaat de mogelijkheid op wettelijk niveau wel.

1. a) Werd het dossier intussen besproken op de Minister-raad?
- b) Wat was hiervan het resultaat?
2. a) Steunt de staatssecretaris voor Mobiliteit, de vraag van de Belgische reders?
- b) Zo ja, welke motivering gebruikt hij hiervoor en wat overweegt hij ter zake te ondernemen?
- c) Zo neen, welke motivering gebruikt hij hiervoor?

Antwoord van de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister van 02 september 2013, op de vraag nr. 176 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Annick Ponthier van 11 mei 2012 (N.):

De aangehaalde problematiek behoort tot de bevoegdheid van de minister van Economie, Consumenten en Noordzee (vraag nr. 150 van 11 mei 2012).

DO 2011201209840

Question n° 234 de madame la députée Valérie Warzée-Caverenne du 20 juillet 2012 (Fr.) au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre:

Le prix de l'électricité pour les communes. (QO 13118)

La libéralisation du secteur de l'électricité, intervenue début 2007, a eu d'importants impacts sur les pouvoirs locaux. Les communes ont, en effet, dû faire face à de profondes mutations dans les structures de gestion des réseaux et dans la structure tarifaire qui leur est imposée, occasionnant un ensemble de surcoûts, et notamment pour ce qui concerne l'éclairage public.

Les tarifs préférentiels, autrefois appliqués à l'éclairage public, ont ainsi fortement augmenté et tendent à s'aligner progressivement sur le tarif préférentiel; parfois il est même supérieur au tarif basse tension.

Compte tenu de la nécessité pour nos communes de maintenir un niveau d'éclairage suffisant afin d'assurer la sécurité des citoyens, il est nécessaire pour celles-ci de pouvoir maîtriser les coûts liés à ce service.

1. Pourriez-vous communiquer comment sont considérées les communes sur le plan tarifaire en tant que gros clients de ce secteur?

2. a) Sont-elles sur le même pied d'égalité que les clients qui font des achats groupés à qui le tarif de distribution le plus bas n'est pas proposé mais bien le prix de l'électricité?

b) Dans l'affirmative, le tarif de l'électricité offert dans le cadre de cet achat est sensiblement inférieur à tous les autres tarifs, mais cela reste à la marge.

Pourquoi ne pas faire plus pour les communes et qu'en est-il du tarif de distribution?

c) Dans la négative, qu'en est-il réellement?

3. Quelle est la possibilité pour les communes d'obtenir un blocage des prix à un tarif préférentiel afin de pouvoir continuer à assurer des missions de service public?

4. Vous avez été interrogé récemment par l'Union des Villes et des Communes Wallonnes sur le sujet afin de fixer le tarif adéquat de l'éclairage public à la faveur de l'encadrement des tarifs électriques.

Quelle suite avez-vous pu réserver à leur requête?

DO 2011201209840

Vraag nr. 234 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Valérie Warzée-Caverenne van 20 juli 2012 (Fr.) aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister:

Elektriciteitsprijs voor de gemeenten. (MV 13118)

De liberalisering van de elektriciteitssector die begin 2007 werd doorgevoerd, heeft grote gevolgen gehad voor de lokale overheden. De gemeenten werden immers geconfronteerd met een ingrijpende hervorming van de netbeheersstructuren en van de hun opgelegde tariefstructuur. Een en ander bracht diverse extra kosten mee, met name op het stuk van openbare verlichting.

Zo zijn de voorkeurtarieven die vroeger voor de openbare verlichting golden, sterk gestegen en schuiven zij gaandeweg op in de richting van het normale tarief; soms ligt het voorkeurtarief zelfs hoger dan het laagspanningstarief.

De gemeenten moeten in voldoende openbare verlichting kunnen blijven voorzien om de veiligheid van de burgers te verzekeren, en daarom moeten zij de kosten van deze dienstverlening ook in de hand kunnen houden.

1. Welke tarieven kunnen de gemeenten, als grote afnemers in deze sector, genieten?

2. a) Worden zij op dezelfde voet behandeld als klanten die groepsaankopen doen en aan wie niet het laagste distributietarief, maar wel de laagste elektriciteitsprijs wordt aangeboden?

b) Als dat zo is, mag het elektriciteitstarief dat in het kader van dergelijke aankopen wordt aangeboden, wel aanzienlijk lager liggen dan de andere tarieven, maar het verschil blijft toch beperkt.

Waarom kan er aan de gemeenten geen beter tarief worden aangeboden, en hoe zit het met het distributietarief?

c) Als dat niet zo is, hoe is het dan wel met de zaak gelegen?

3. Kunnen de gemeenten een prijsstop bedingen met een voorkeurtarief, zodat zij hun opdrachten van openbare dienst kunnen blijven vervullen?

4. De Union des Villes et Communes de Wallonie heeft u onlangs over dit onderwerp geïnterpelleerd, met de bedoeling dat er een adequaat tarief voor openbare verlichting vastgesteld zou worden in het kader van een begrenzing van de elektriciteitstarieven.

Hoe hebt u op dit verzoek gereageerd?

Réponse du secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre du 02 septembre 2013, à la question n° 234 de madame la députée Valérie Warzée-Caverenne du 20 juillet 2012 (Fr.):

Pour rappel, la tutelle sur les communes est une compétence régionale et je resterai donc assez général dans ma réponse en conseillant à l'honorable membre de poser ces questions aux collègues régionaux en charge de l'énergie.

Depuis la libéralisation, les communes sont devenues des consommateurs d'électricité comme les autres (on parle de 'clients éligibles'), libres de choisir leur fournisseur en énergie et de conclure les contrats les plus intéressants possible. La Région-de Bruxelles-Capitale est une exception où l'éclairage public fait partie des obligations de services publics du GRD (en l'occurrence Sibelga) et où le prix de cet éclairage public est inclus dans le tarif de distribution. Les communes ne doivent donc acheter que l'électricité destinée à d'autres usages (dont l'éclairage 'artistiques' des monuments ou bâtiments publics).

Etant soumises à la législation sur les marchés publics, les communes doivent travailler par appel d'offres. Il se peut que les conditions prévues dans leurs cahiers des charges soient parfois trop restrictives et réduisent la concurrence ou fassent monter les prix. Normalement, elles devraient pouvoir bénéficier des mêmes conditions que toute entreprise ou groupement de consommateurs qui font appel aux fournisseurs pour des quantités importantes et stables (prévisibles).

Normalement, sauf erreur de ma part, je crois que tant qu'en Flandre qu'en Wallonie, des associations comme par exemple, l'Union des villes et Communes ou le VVSG (Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten) accompagnent et conseillent les communes pour la rédaction de ces appels d'offres.

Antwoord van de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister van 02 september 2013, op de vraag nr. 234 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Valérie Warzée-Caverenne van 20 juli 2012 (Fr.):

Ter herinnering wens ik erop te wijzen dat de voogdij over de gemeenten een gewestelijke bevoegdheid is. Ik zal in mijn antwoord dus vrij algemeen blijven en verzoek het geachte lid deze vragen te stellen aan mijn gewestelijke collega's bevoegd voor energie.

Sinds de liberalisering zijn de gemeenten elektriciteitsverbruikers geworden zoals alle anderen (men spreekt van "in aanmerking komende afnemers"). Dat betekent dat zij vrij zijn hun energieleverancier te kiezen en de interessants mogelijke contracten af te sluiten. Het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest vormt hierop een uitzondering. Daar maakt de openbare verlichting deel uit van de openbare dienstverplichtingen van de DNB (met name Sibelga) en zit de prijs van de openbare verlichting vervat in het distributietarief. De gemeenten moeten dus enkel de elektriciteit aankopen die bestemd is voor ander gebruik (zoals de "artistieke" verlichting van monumenten of openbare gebouwen).

Aangezien de gemeenten onderworpen zijn aan de wetgeving op de overheidsopdrachten moeten zij werken via aanbesteding. Het is mogelijk dat de voorwaarden die in hun bestek voorzien zijn soms te restrictief zijn en de concurrentie beperken of de prijzen doen stijgen. Normalerweise moeten zij van dezelfde voorwaarden kunnen genieten als elk ander bedrijf of elke andere consumentenvereniging die bij de leveranciers gaat aankloppen voor grote en stabiele (voorzienbare) hoeveelheden.

Normaal gezien - behoudens vergissing van mijnentwege - meen ik dat zowel in Vlaanderen als in Wallonië groeperingen zoals bij voorbeeld de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (of de Union des Villes et Communes) de gemeenten begeleiden en adviseren bij de opmaak van die aanbestedingen.

DO 2011201209857

Question n° 235 de madame la députée Bercy Slegers du 23 juillet 2012 (N.) au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre:

Exploitation éventuelle par Elia du groupe 5 de la centrale de Ruien. (QO 12669)

Le gestionnaire de réseau Elia serait intéressé par l'exploitation du groupe 5 de la centrale de Ruien, après sa fermeture prévue au 1er septembre 2013, pour pouvoir mieux assurer le balancement du réseau.

D'après la législation actuelle, Elia ne peut pas produire d'électricité et c'est aussi le cas de GENCO, la société qui règle la capacité de production sur le réseau.

Les travailleurs de la centrale de Ruien sont actuellement dans l'incertitude totale. Ils doivent décider d'aller travailler dans une autre centrale, de prendre éventuellement leur pension anticipée, etc.

J'aimerais dès lors savoir ce qu'il en est des projets d'Elia et du secrétaire d'État en ce qui concerne l'attribution d'une capacité de production à Elia.

1. Êtes-vous informé de l'intérêt d'Elia pour le groupe 5 de la centrale de Ruien?
2. Le plan d'équipement impliquera-t-il qu'Elia sera autorisée à posséder une capacité de production?
3. Dans l'hypothèse d'une reprise de l'exploitation de la centrale de Ruien 5 par Elia, qui supportera les pertes actuelles de la centrale (15 millions d'euros par an)?

Réponse du secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre du 02 septembre 2013, à la question n° 235 de madame la députée Bercy Slegers du 23 juillet 2012 (N.):

Je ne suis pas informé de l'intérêt d'Elia pour l'unité 5 de la centrale de Ruien.

L'intention n'est pas de laisser Elia devenir propriétaire des centrales. Elia n'est d'ailleurs, à ma connaissance, pas demandeur pour cela.

DO 2011201209857

Vraag nr. 235 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Bercy Slegers van 23 juli 2012 (N.) aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister:

Mogelijke uitbating door Elia van groep 5 van de centrale van Ruien. (MV 12669)

Netwerkbeheerder Elia zou interesse hebben om groep 5 van de centrale van Ruien na de geplande sluiting op 1 september 2013 uit te baten om beter te kunnen voorzien in de balancerings van het net.

Volgens de huidige wetgeving kan Elia geen elektriciteitsproducent zijn en ook GENCO, de maatschappij die de productiecapaciteit op het net regelt, kan geen producent zijn.

De werknemers van de centrale van Ruien verkeren op dit moment in grote onzekerheid. Zij dienen te beslissen of zij naar een andere centrale verhuizen, eventueel op vervroegd pensioen gaan enz.

Ik zou daarom een stand van zaken willen hebben over de plannen van Elia en de plannen van de staatssecretaris in verband met het toekennen van productiecapaciteit aan Elia.

1. Bent u op de hoogte van de interesse van Elia in groep 5 van de centrale van Ruien?
2. Zal het uitrustingsplan inhouden dat Elia productiecapaciteit mag hebben?
3. Indien Elia de uitbating van de centrale van Ruien 5 zou overnemen, wie zal dan de verliezen betalen die deze centrale momenteel maakt (15 miljoen euro per jaar)?

Antwoord van de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister van 02 september 2013, op de vraag nr. 235 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Bercy Slegers van 23 juli 2012 (N.):

Ik heb geen weet van de belangstelling van Elia voor eenheid 5 van de centrale van Ruien.

Het is niet de bedoeling Elia toe te laten eigenaar te worden van centrales. Elia is daarvoor overigens bij mijn weten geen vragende partij.

DO 2011201209858

Question n° 236 de monsieur le député Willem-Frederik Schiltz du 23 juillet 2012 (N.) au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre:

Politique énergétique. - Plus de transparence, de coopération et de libéralisation dans l'Union européenne. (QO 12437)

Le commissaire européen chargé de l'Énergie, Günther Oettinger, a exprimé le 6 juin 2012 sa crainte de voir sombrer la politique énergétique européenne dans "un trou noir" après 2020. La Commission européenne prédit qu'en l'absence de plan ou de perspective clairement définis pour l'après 2020, la croissance des énergies renouvelables restera bloquée à un niveau annuel de 1% à peine. Actuellement, l'Union européenne poursuit toujours une stratégie tendant, notamment, à ce que les énergies renouvelables représentent une part de 20 % dans la consommation énergétique totale en 2020. L'offre d'énergie renouvelable croît ainsi de 6% par an.

Pour faire baisser les émissions de CO₂ de 85 % d'ici à 2050, M. Oettinger plaide pour plus de transparence, de cohérence et de libéralisation dans le dédale actuel des mesures de soutien. Selon lui, il faut par exemple produire l'énergie solaire et l'énergie éolienne aux endroits (dans les pays) les plus adéquats. Ainsi, l'énergie éolienne proviendrait des pays scandinaves et l'énergie solaire du sud de l'Europe. Si la législation européenne autorise en principe une coopération de ce type, les accords qui permettraient de la concrétiser ne sont toujours pas sur la table pour le moment.

La Commission européenne avance dès lors les deux priorités suivantes:

- poursuivre la nécessaire unification du marché européen de l'énergie;
- définir de nouveaux objectifs énergétiques pour 2030.

La Coalition of progressive European energy companies, dont fait notamment partie Eneco, a réagi en affirmant sa conviction qu'il est hautement nécessaire d'aménager une passerelle stratégique entre 2020 et 2050 pour que le secteur de l'énergie renouvelable puisse croître durablement et de manière compétitive en termes de coûts sur le territoire européen.

1. Quelle position adopte la Belgique à l'égard d'un nouveau plan ou d'un nouveau point de vue pour la politique énergétique européenne après 2020?

DO 2011201209858

Vraag nr. 236 van de heer volksvertegenwoordiger Willem-Frederik Schiltz van 23 juli 2012 (N.) aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister:

Energiebeleid. - Meer transparantie, samenwerking en liberalisering in de Europese Unie. (MV 12437)

Eurocommissaris voor Energie, de heer Günther Oettinger, heeft op 6 juni 2012 laten weten dat hij ervoor vreest dat het Europees energiebeleid na 2020 in een zwart gat kan vallen. Als er geen duidelijk plan of perspectief komt voor de periode nadien, voorspelt de Europese Commissie dat de groei voor hernieuwbare energie na 2020 zal blijven steken op een jaarlijkse stijging van amper 1 procent. Momenteel streeft de EU nog steeds een strategie na waarin ondermeer 20 procent van het totale energieverbruik uit hernieuwbare energiebronnen dient te komen in 2020. Hiermee groeit het aanbod in hernieuwbare energie jaarlijks 6 procent.

Om tegen 2050 de CO₂-uitstoot met 85 procent te laten dalen, pleit Oettinger voor meer transparantie, samenhang en liberalisering in de huidige wirwar van steunmaatregelen. Zo dient volgens hem zonne-energie en windenergie opgewekt te worden op de plaatsen (in landen) die zich daar het best voor geschikt zijn. Voorbeelden hiervan zijn windenergie uit Scandinavië of zonne-energie uit het zuiden van Europa. In principe maakt de Europese wetgeving dit mogelijk maar momenteel liggen er nog steeds geen akkoorden op tafel om zulk een samenwerking te realiseren.

De Europese Commissie stelt bijgevolg twee prioriteiten voor:

- De noodzaak om een eengemaakte markt voor energie in Europa verder te zetten.
- Nieuwe energiedoelstellingen vastleggen voor 2030.

De Coalition of progressive European energy companies, waartoe onder meer Eneco toe behoort, heeft hierop gereageerd dat zij er eveneens van overtuigd zijn dat het meer dan nodig is om beleidsmatig een brug te slaan tussen 2020 en 2050 zodat de sector van de hernieuwbare energie op een kosten-competitieve wijze op Europees grondgebied duurzaam kan groeien.

1. Wat is het standpunt van België ten opzichte van een nieuw plan of perspectief voor het Europees energiebeleid na 2020?

2. Que pensez-vous d'accords de coopération prévoyant que les énergies renouvelables seront produites aux endroits les plus appropriés dans l'Union européenne?

3. a) Êtes-vous disposé à promouvoir la transparence et la coopération au niveau européen?

b) Dans l'affirmative, quand et comment envisagez-vous de le faire?

Réponse du secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre du 02 septembre 2013, à la question n° 236 de monsieur le député Willem-Frederik Schiltz du 23 juillet 2012 (N.):

1. La Belgique s'est toujours positionnée de façon positive par rapport au développement d'un cadre politique clair au niveau de l'UE après 2020, en particulier en tenant compte des objectifs élaborés dans le Energy Roadmap 2050. Dans le cadre des discussions 2050 qui viennent d'aboutir (lors du conseil Energie du 15/06) à des conclusions de la présidence, la Belgique a toujours soutenu la proposition du Commissaire de développer, dans un délai adéquat, une politique claire jusqu'à 2030.

Un cadre clair est indispensable pour le secteur énergétique. Outre les efforts déjà effectués par le présent gouvernement, il va de soi que je soutiens une telle démarche au niveau européen.

2. Une harmonisation des mécanismes de soutien est souhaitable au niveau européen mais doit tenir compte des mécanismes qui ont été développés par les Etats-membres.

En ce qui concerne la seconde partie de votre question, je ne peux que me rallier à l'idée du Commissaire d'investir surtout dans la génération de nouvelles énergies renouvelables là où elles sont le plus présentes (c'est-à-dire énergie solaire là où il y a beaucoup de soleil - par ex. la région méditerranéenne - et l'énergie éolienne là où il y a du vent (par exemple le projet NSCOGI) et là où les infrastructures pour la génération et la transmission sont présentes. A cet égard, il ne faut pas ignorer l'aspect efficacité au niveau des coûts. En ce qui concerne les adaptations nécessaires de l'infrastructure, il est clair que dans les années à venir, beaucoup de travail devra être effectué en termes de politique, régulation et investissements.

2. Hoe staat u tegenover samenwerkingsakkoorden waarbij hernieuwbare energiebronnen opgewerkt worden op de plaatsen in de EU waar ze het best geschikt voor zijn?

3. a) Bent u bereid meer transparantie en samenwerking op Europees niveau te promoten?

b) Zo ja, hoe en wanneer overweegt u dit te doen?

Antwoord van de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister van 02 september 2013, op de vraag nr. 236 van de heer volksvertegenwoordiger Willem-Frederik Schiltz van 23 juli 2012 (N.):

1. België heeft zich steeds zeer positief opgesteld t.a.v. de ontwikkeling van een duidelijk beleidskader op EU niveau na 2020, in het bijzonder met de vooropgestelde doelstellingen zoals uitgewerkt in de Energy Roadmap 2050 indachtig. In het kader van de discussies rond 2050, waarvoor zopas (tijdens de energieraad van 15/06) voorzitterschapsconclusies werden bereikt, heeft België ook steeds het voorstel van de Commissaris toegejuicht om binnen een gepast tijds kader een duidelijk beleid uit te werken met tijdshorizon 2030.

Een duidelijk kader is onontbeerlijk voor de energiesector. Bovenop de inspanningen die terzake al geleverd werden door deze regering kan ik vanzelfsprekend 'een dergelijke demarche op Europees niveau ondersteunen.

2. Een harmonisatie van de de samenwerkingsmechanismen zou gewenst zijn, maar moet ook rekening houden met de mechanismen die door de lidstaten uitgewikkeld zijn.

Wat het tweede deel van uw vraag betreft kan ik enkel instemmen met de idee van de Commissaris om vooral daar te investeren in het opwekken van hernieuwbare energiebronnen waar ze het meest voorkomen (i.e. zonne-energie daar waar de zon schijnt (bijvoorbeeld Mediterraan regio) en windenergie daar waar de wind waait (bijvoorbeeld NSCOGI project)) en waar de nodige infrastructuur voor de generatie en transmissie aanwezig is. Het kosten-efficiëntie aspect mogen we hierbij niet uit het oog verliezen. Wat de benodigde aanpassingen in infrastructuur betreft, is het duidelijk dat er de komende jaren nog veel werk voor de boeg ligt in termen van beleidsvoering, regelgeving, en investeringen.

3. Depuis mon entrée en fonction en tant que secrétaire d'État à l'Énergie, j'ai toujours plaidé pour une meilleure coordination au sein de l'UE avec une préférence pour une approche régionale en ce qui concerne la politique énergétique de l'UE pour les années à venir, qui se focalise sur la transition vers un système énergétique durable, sûr et pauvre en carbone. A cet égard, l'échange d'informations entre les états membres est un minimum, d'autant plus que les décisions prises au niveau national peuvent avoir un impact significatif sur les pays voisins.

Cependant, je suis convaincu qu'une approche régionale est la manière correcte pour approfondir cette transparence et cette coopération. C'est pourquoi, au cours de plusieurs réunions de l'UE, la Belgique s'est référée au Forum Énergie pentalatéral, en tant qu'exemple réussi de l'intégration du marché et d'une coopération régionale. J'estime que ce Forum pourrait être étendu dans la région nordique afin d'aboutir à la création d'une région nord-ouest où l'on pourra discuter de la politique énergétique nationale. Cette initiative doit poursuivre la connexion des marchés qui a été réalisée entre les états membres du Forum Pentalatéral en 2010.

Finalement, je souhaite accentuer le rôle de pionnier de la Belgique en tant qu'initiatrice et moteur de la North Seas' Countries Offshore Grid Initiative. En tant que président de cette initiative, notre pays a fourni une contribution importante au résultat déjà acquis. L'approche transparente et pragmatique de l'initiative a fait en sorte que, dans la proposition de révision du règlement sur l'infrastructure, la Commission ait attribué à la NSCOGI un rôle central en ce qui concerne la sélection de projets d'intérêt général dans la région du "Northern Seas Offshore Grid".

3. Sinds mijn aantreden als staatssecretaris voor energie heb ik steeds gepleit voor een betere EU coördinatie met een sterke voorkeur voor een regionale aanpak voor wat betreft het EU energiebeleid voor de komende jaren, dat gericht is op de transitie naar een duurzaam, veilig en koolstofarm energiesysteem. Uitwisseling van informatie tussen lidstaten onderling is hierbij van fundamenteel belang, temeer omdat beslissingen die genomen worden op nationaal niveau een significante impact kunnen hebben op de omliggende landen.

Ik ben er echter van overtuigd dat een regionale aanpak de juiste manier is om die transparantie en samenwerking verder uit te diepen. België heeft daarom reeds tijdens verschillende EU vergaderingen verwezen naar het Pentalateraal Energieforum, als een succesvol voorbeeld van marktintegratie en van hoe een regionale samenwerking kan verlopen. Ik geloof erin dat dit Forum verder uitgebreid zou kunnen worden in de Noordelijke regio met als uiteindelijk doel een Europese Noord-West regio te creëren waar gediscussieerd kan worden over nationaal energiebeleid. Dit initiatief dient verder te bouwen op de marktkoppeling die tot stand kwam tussen de lidstaten van het Pentalateraal Forum in 2010.

Ik wens tenslotte ook te wijzen op de voortrekkersrol van België als initiator en motor van het North Seas' Countries Offshore Grid Initiative. Ons land heeft als voorzitter van dit initiatief een grote bijdrage geleverd aan het reeds bereikte resultaat. De transparante en pragmatische aanpak van het initiatief heeft ervoor gezorgd dat de Europese Commissie in de nieuw voorgestelde infrastructuurverordening NSCOGI een centrale rol heeft toebedeeld voor het selecteren van projecten van algemeen belang in de "Northern Seas Offshore Grid" regio.

DO 2011201209878

Question n° 238 de monsieur le député Willem-Frederik Schiltz du 24 juillet 2012 (N.) au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre:

Réserve de bois.

Afin de lutter contre le changement climatique, les Etats membres de l'Union européenne se sont engagés à réduire leur dépendance à l'égard des combustibles fossiles et à faire en sorte que d'ici à 2020, 20 % de l'énergie produite provienne de sources durables. Pour ce qui regarde spécifiquement la Belgique, l'objectif à atteindre en 2020 sera de 13 % d'énergie renouvelable, ce qui entraînera toutefois l'émergence d'une forte demande de bois. Le bois est employé entre autres dans les incinérateurs. Probos, un organisme de recherche néerlandais spécialisé dans la sylviculture, a révélé récemment qu'en 2020, les Pays-Bas seraient confrontés à une énorme pénurie de bois (chiffrée à 20 millions de mètres cubes). Conséquence: notre voisin du nord aura du mal à respecter ses engagements climatiques européens.

1. a) De quelle quantité de bois notre pays aura-t-il lui-même besoin pour atteindre l'objectif européen dit des trois fois vingt?

b) Dans quelle mesure et de quelle manière notre pays se procurera-t-il la quantité de bois nécessaire?

c) Comment notre pays gèrera-t-il ses éventuelles pénuries de bois à court terme (d'aujourd'hui à 2014) et à moyen terme (de 2015 à 2020)?

2. Quelle proportion de notre réserve de bois actuelle et future (jusqu'en 2020) provient ou proviendra de notre production intérieure?

3. a) Quelle proportion de notre réserve de bois actuelle et future (jusqu'en 2020) provient ou proviendra d'importations de bois?

b) De quels pays ce bois importé est-il ou sera-t-il originaire?

c) Quelle est l'empreinte écologique des quantités de bois que nous importons et que nous importerons (jusqu'en 2020) de l'étranger?

4. a) Dans quelle mesure les saulaies jouent-elles un rôle dans l'apport sylvicole à notre approvisionnement énergétique?

b) Dans quelle mesure les saulaies actuelles sont-elles rentables en tant que plantations à vocation énergétique?

DO 2011201209878

Vraag nr. 238 van de heer volksvertegenwoordiger Willem-Frederik Schiltz van 24 juli 2012 (N.) aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister:

Houtvoorraad.

Om de klimaatsverandering tegen te gaan hebben de Europese lidstaten zich ertoe verbonden de afhankelijkheid van fossiele brandstoffen te verminderen en tegen 2020 20 procent van de energieopwekking te laten bestaan uit duurzame bronnen. Specifiek voor België komt dat neer op 13 procent hernieuwbare energie tegen 2020. Dit betekent echter dat er ook een grote vraag naar hout zal ontstaan. Het hout wordt onder meer gebruikt voor verbrandingsovens. Het Nederlandse onderzoeksbureau Probos maakte onlangs bekend dat Nederland in 2020 te maken zal hebben met een enorm houttekort (20 miljoen kuub (of kubieke meter) tekort aan hout). Hierdoor zal ons buurland moeilijkheden ondervinden bij het nakomen van de Europese klimaatafspraken.

1. a) Hoeveel hout heeft ons land nodig om te voldoen aan de Europese 20-20-20 afspraken?

b) In hoeverre en op welke manier zal ons land aan de nodige hoeveelheid hout geraken?

c) Hoe zal er op korte termijn (heden tot 2014) en middellange termijn (2015 tot 2020) omgegaan worden met mogelijke houttekorten?

2. Hoeveel van onze huidige en toekomstige (tot 2020) houtvoorraad komt of zal komen van binnenlands hout?

3. a) Hoeveel van onze huidige en toekomstige (tot 2020) houtvoorraad komt of zal komen van de houtimport?

b) Van welke landen is of zal het geïmporteerde hout afkomstig zijn?

c) Hoeveel bedraagt de ecologische voetafdruk van het huidige en toekomstige (tot 2020) hout uit het buitenland?

4. a) In welke mate spelen wilgenakkers een rol in de aanbreng van hout voor energie?

b) In hoeverre zijn de huidige wilgenakkers rendabel als energie-akkers?

c) Quel rôle seront amenées à jouer à l'avenir les plantations à vocation énergétique telles que les saulaies?

d) Estimez-vous utile ou nécessaire de prendre des mesures de soutien en faveur des plantations à vocation énergétique?

e) Dans l'affirmative, quelles mesures et quand?

f) Dans la négative, pourquoi non?

Réponse du secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre du 02 septembre 2013, à la question n° 238 de monsieur le député Willem-Frederik Schiltz du 24 juillet 2012 (N.):

La biomasse ressort de la compétence des régions, et par conséquent il est préférable que les questions plus détaillées soient posées aux ministres régionaux compétents.

Je suis cependant en mesure de fournir le bref commentaire suivant sur certaines parties des questions 1 et 2, qui sont disponibles dans le Plan d'Action National en matière d'Énergie, établi au niveau fédéral par le groupe Concertation Énergie État-régions dans le cadre de la directive 2009/28/CE.

1. Notre pays fera usage aussi bien de bois belge que de bois importé pour aboutir au volume nécessaire en 2020.

La superficie forestière en Belgique est gérée presque entièrement de façon durable. L'accent est mis sur le développement durable des bois et sur l'usage durable de bois via la chaîne la plus longue possible (utilisation de matériaux, suivie de recyclage et d'utilisation énergétique), en tenant compte d'une analyse du cycle de vie des différentes valorisations. Pour ces raisons, le potentiel énergétique des bois belges est relativement limité.

Il existe cependant encore des possibilités complémentaires pour l'utilisation plus efficace des bois (flux résiduels), via la gestion de talus, de zones naturelles, de parcs et de jardins.

2. En 2015, le volume de bois belge est estimé à 1.892,78 kt; il devrait fournir 732,03 ktoe (*kilo tons of oil equivalent*) de production d'énergie primaire.

Pour 2020, le volume de bois belge est estimé à 1.166,68 kt. Le volume de bois importé en 2020 est estimé à 904,58 kt en provenance de l'UE et de 49,48 kt de pays ne faisant pas partie de l'UE. Ceci devrait générer 818,07 ktoe de production d'énergie primaire.

c) Welke rol zullen energie-akkers zoals wilgenakkers in de toekomst hebben?

d) Acht u het nodig of noodzakelijk ondersteuningsmaatregelen te verschaffen voor energie-akkers?

e) Zo ja, welke ondersteuningsmaatregelen en wanneer?

f) Zo neen, waarom niet?

Antwoord van de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister van 02 september 2013, op de vraag nr. 238 van de heer volksvertegenwoordiger Willem-Frederik Schiltz van 24 juli 2012 (N.):

Biomassa behoort tot de bevoegdheid van de gewesten en het is dan ook beter dat de meer gedetailleerde vragen ter zake aan de bevoegde regionale ministers worden gesteld.

Ik kan alvast enkele inlichtingen geven bij bepaalde delen van de vragen 1 en 2. Die beschikbaar zijn in het Nationaal Actieplan voor energie, dat werd op federaal niveau opgesteld door de Energie Overleggroep Staat-Gewesten in het kader van de Richtlijn 2009/28/EG.

1. Ons land zal zowel van eigen hout als van ingevoerd hout gebruik maken om aan de nodige hoeveelheid te geraken in 2020.

De bosoppervlakte in België wordt nagenoeg volledig op een duurzame manier beheerd. Het accent wordt gelegd op de duurzame ontwikkeling van de bossen en op het duurzame gebruik van het hout via de langst mogelijke keten (eerst het gebruik van de materialen, daarna recycling en energiegebruik), daarbij rekening houdend met een analyse van de levenscyclus van de verschillende valorisaties. Daardoor is het bijkomende energiepotentieel van de inheemse bossen relatief beperkt.

Er bestaan echter nog bijkomende mogelijkheden voor een efficiëntere inzet van de bossen (reststromen) via het beheer van bermen, natuurgebieden, parken en tuinen.

2. In 2015 wordt de binnenlandse beschikbare hoeveelheid hout geschat op 1.892,78 kt dewelke 732,03 ktoe (*kilo tons of oil equivalent*) productie van primaire energie zou opleveren.

De binnenlandse beschikbare hoeveelheden hout in 2020 wordt geschat op 1.166,68 kt. De ingevoerde hoeveelheid in 2020 wordt geschat op 904,58 kt uit de EU en 49,48 kt uit niet EU-landen. Dit zou 818,07 ktoe productie van primaire energie opleveren.

DO 2011201209925

Question n° 246 de madame la députée Leen Dierick du 25 juillet 2012 (N.) au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre:

Energie. - Factures impayées. - Clients exclus. (QO 12837)

Les consommateurs qui ne paient pas leurs factures sont exclus par leur fournisseur et doivent s'adresser au gestionnaire du réseau.

L'arrêté ministériel du 1er juin 2004 fixe les règles pour la détermination des prix maximaux pour les clients exclus par leur fournisseur. Les gestionnaires du réseau déterminent le prix sur la base du prix du marché moyen d'application dans leur zone de distribution. Le calcul du prix moyen se base sur les données tarifaires des principaux fournisseurs. Lorsque le fournisseur propose plusieurs formules tarifaires, le gestionnaire du réseau doit se baser sur la formule la moins avantageuse pour calculer la moyenne. Le prix maximum pour les clients exclus est dès lors plus élevé que le prix moyen du marché.

En pratiquant des prix élevés, on entend encourager le client exclu à chercher le plus rapidement possible un fournisseur commercial. On peut toutefois se poser la question de savoir s'il est bien équitable d'imposer des tarifs plus élevés à des personnes déjà confrontées à des difficultés de paiement. On ignore par ailleurs si ces prix plus élevés conduisent réellement à un retour plus rapide des clients exclus vers le marché.

1. Quel est le profil moyen du client exclu (revenus, âge, situation familiale, etc...)

2. Pendant combien de temps les clients exclus restent-ils en moyenne auprès du gestionnaire du réseau?

3. Quelles mesures d'accompagnement proposez-vous pour amener les clients exclus à rejoindre le marché?

DO 2011201209925

Vraag nr. 246 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Leen Dierick van 25 juli 2012 (N.) aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister:

Energie. - Niet-betaling van facturen. - Gedropte klanten. (MV 12837)

Wie zijn facturen niet betaalt, wordt door zijn leverancier gedropt en komt bij de netbeheerder terecht.

Het ministerieel besluit van 1 juni 2004 bepaalt de regels voor de vaststelling van de maximumprijzen voor de gedropte klanten. De netbeheerders bepalen de prijs op basis van de gemiddelde marktprijs in hun verdelingsgebied. Voor de berekening van het gemiddelde worden de tariefgegevens van de belangrijkste leveranciers genomen. Wanneer de leverancier meerdere tariefformules aanbiedt, moet de netbeheerder voor de berekening van het gemiddelde de minst voordelige formule gebruiken. Dit zorgt ervoor dat het maximumtarief voor de gedropte klanten hoger ligt dan de gemiddelde marktprijs.

Met de hoge energieprijzen wil men de gedropte klant aanmoedigen om zo snel mogelijk een commerciële leverancier te zoeken. Men kan zich echter de vraag stellen of het wel rechtvaardig is om mensen die al te kampen hebben met betalingsproblemen, ook nog eens hogere tarieven te laten betalen. Bovendien is het niet duidelijk of die hogere prijzen er wel voor zorgen dat gedropte klanten snel naar de markt terugkeren.

1. Wat is het gemiddeld profiel van een gedropte klant (naar inkomen, leeftijd, gezinssituatie enz.)?

2. Hoe lang blijven gedropte klanten gemiddeld bij de netbeheerder?

3. Welke maatregelen stelt u voor om gedropte klanten opnieuw naar de markt te begeleiden?

Réponse du secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre du 02 septembre 2013, à la question n° 246 de madame la députée Leen Dierick du 25 juillet 2012 (N.):

1. Nous ne disposons pas de statistiques sur le profil moyen des clients droppés. Il s'agit donc dans ce cas clients qui ne paient pas leurs factures d'électricité et/ou de gaz et qui ne remplissent pas les conditions pour être considérés comme clients protégés.

2. Cette question devrait être adressée aux régulateurs régionaux qui disposent de plus de données en ce domaine.

3. Le GRD n'est pas pour tâche de remplacer le fournisseur commercial, cela ne peut être vu que comme une solution de " dépannage " en cas de problèmes.

L'objectif est que le client retourne aussi vite que possible auprès d'un fournisseur commercial. C'est la raison pour laquelle le tarif (régulé, fixé par la CREG) est relativement incitatif, encourageant le client à épurer sa dette et à retourner dans le circuit normal du fournisseur commercial. On parle bien ici des clients non-protégés.

L'actuel gouvernement a pris bon nombre de mesures. Il prendra encore de nombreuses mesures pour que les prix se stabilisent et deviennent plus transparents. (gel temporaire des indexations à la hausse, fin des indemnités de rupture, campagnes de sensibilisation et d'information vers les consommateurs pour comparer les prix des différents fournisseurs, et nouveaux critères d'acceptabilité des paramètres d'indexation des prix, plus clairs, plus compréhensifs et surtout plus représentatifs des coûts réels d'approvisionnement des fournisseurs).

Ceci n'empêche pas que les gens doivent payer leur facture et qu'un client droppé ne peut tirer un avantage du fait qu'il est un mauvais payeur. Mon administration étudie actuellement les possibilités existant au sein des compétences fédérales pour faire retourner plus rapidement les clients vers un fournisseur commercial.

Antwoord van de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister van 02 september 2013, op de vraag nr. 246 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Leen Dierick van 25 juli 2012 (N.):

1. Wij beschikken niet over statistieken inzake het gemiddelde profiel van de gedropte klanten. Het gaat hier dus om klanten die hun elektriciteits- en/of gasfacturen niet betalen, en de voorwaarden niet vervullen om beschouwd te worden als beschermde klanten.

2. Deze vraag zou moeten worden gesteld aan de gewestelijke regulatoren die over meer gegevens beschikken in dit domein.

3. De DNB heeft niet tot taak om de commerciële leverancier te vervangen, en dit kan enkel worden beschouwd als een " nood " oplossing ingeval van problemen.

De bedoeling is en blijft dat de klant zo vlug mogelijk terugkeert naar een commerciële leverancier. Dit is de reden waarom het tarief (gereguleerd, vastgelegd door de CREG) relatief aanspoorend is en de klant bemoedigd om zijn schuld aan te zuiveren en terug te keren naar het normale circuit van de commerciële leverancier. Men spreekt hier immers over niet-beschermde klanten.

De huidige regering heeft tal van maatregelen genomen. Hij zal nog talrijke maatregelen nemen, opdat de prijzen beheerst en transparanter worden (tijdelijke bevrozing van de opwaartse indexeringen, einde van de verbrekingsvergoedingen, sensibiliserings- en informatiecampagnes naar nieuwe verbruikers toe en nieuwe criteria inzake aanvaardbaarheid van de indexeringsparameters van de prijzen die duidelijker, begrijpelijker en vooral representatiever moeten zijn van de werkelijke bevoorradingskosten van de leveranciers).

Dit neemt niet weg dat mensen hun factuur moeten betalen, en dat een gedropte klant geen voordeel mag halen uit het feit dat hij een slechte betaler is. Mijn administratie bestudeert niettemin de mogelijkheden die er binnen de federale bevoegdheden bestaan om klanten sneller de weg terug naar een commerciële leverancier te doen vinden.

DO 2012201311922

Question n° 342 de monsieur le député Peter Logghe du 05 mars 2013 (N.) au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre:

Accidents de la circulation dans lesquels sont impliqués des motos.

Selon les informations en ma possession, le nombre d'accidents dans lesquels sont impliqués des motos est passé de 3.199 à 4.150 au cours de la période de 2000 à 2006. La circulation ayant connu une très forte augmentation au cours de cette période, j'estime devoir adresser au ministre un certain nombre de questions supplémentaires afin de pouvoir inscrire le problème dans un contexte approprié. La question se pose en effet de savoir comment le nombre d'accidents impliquant des motos a évolué au cours des dernières années et si des mesures complémentaires s'imposent.

1. Comment a évolué le nombre total annuel d'accidents de la circulation au cours de la période 2008 - 2012?

2. Dans combien d'accidents des motocyclistes ont-ils été jugés responsables au cours de la même période?

3. Le nombre de motocyclistes déclarés responsables d'un accident de la circulation a-t-il augmenté au cours de cette période?

4. Pouvez-vous indiquer, toujours concernant les motocyclistes impliqués dans un accident de la circulation dont ils ont été jugés responsables, pour quelles raisons ces motocyclistes ont été déclarés responsables: était-il question de vitesse inappropriée ou excessive, d'ébriété ou d'intoxication alcoolique, ou d'autres raisons?

5. Selon certaines études, il conviendrait de remplacer les glissières le long des routes par un dispositif moins dangereux pour les motocyclistes.

a) Dans quel délai les routes pourraient-elles être équipées d'un nouveau dispositif moins dangereux que les glissières?

b) Est-il prévu de procéder au remplacement plus rapidement, afin que l'on ait à déplorer moins de blessés parmi les motocyclistes à plus bref délai?

DO 2012201311922

Vraag nr. 342 van de heer volksvertegenwoordiger Peter Logghe van 05 maart 2013 (N.) aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister:

Verkeersongevallen met motorfietsen.

Volgens berichten is het aantal ongevallen, waarbij motorfietsen betrokken waren, in de periode van 2000 tot 2006 gestegen van 3.199 tot 4.150. In die jaren is het verkeer natuurlijk ook enorm toegenomen, waardoor een aantal bijkomende vragen aan de minister ons noodzakelijk lijken om het geheel in het juiste kader te krijgen. De vraag is namelijk hoe het aantal ongevallen met motorfietsen de jongste jaren is geëvolueerd en of zich bijkomende maatregelen opdringen.

1. Kan u een evolutie geven van het jaarlijks totaal aantal verkeersongevallen over de periode van 2008 tot en met 2012?

2. Kan u aangeven - opnieuw voor de periode 2008 tot en met 2012 - in hoeveel verkeersongevallen de motorrijders aansprakelijk werden gesteld?

3. Is het aandeel motorrijders, dat als verantwoordelijke partij in een verkeersongeval betrokken waren, in de betrokken periode gestegen?

4. Opnieuw wat betreft de motorrijders die als verantwoordelijke partij in een verkeersongeval betrokken waren: kan u duidelijkheid verschaffen door welke verantwoordelijkheid het ongeval werd veroorzaakt: ging het om een onaangepaste of overdreven snelheid, ging het om dronkenschap of alcoholintoxicatie of andere oorzaken?

5. Volgens bepaalde studies zou het aangewezen zijn om het vangrailsysteem langs onze wegen te vervangen door een ander systeem, dat minder risico's zou inhouden voor motorrijders.

a) Op welke termijn zouden de wegen in dit land met het nieuwe, minder gevaarlijk vangrailsysteem worden uitgerust?

b) Bestaan er plannen om de vervanging tegen een sneller ritme te laten doorgaan, zodat er op kortere termijn minder gekwetste motorrijders in verkeersongevallen te betreuren zullen zijn?

Réponse du secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre du 02 septembre 2013, à la question n° 342 de monsieur le député Peter Logghe du 05 mars 2013 (N.):

1. Entre 2008 et 2011, le nombre total d'accidents de la route avec lésions corporelles a diminué de 1,9 %. Pendant cette même période, le nombre d'accidents de motocyclette avec lésions corporelles a augmenté de 6,3 %. Par rapport au nombre total d'accident de la route, le nombre d'accidents de motocyclette a donc augmenté. En 2008, dans 8,3% des accidents de la route avec lésions corporelles au moins un motocycliste était impliqué. Cette proportion a augmenté jusqu'à 8,9 % en 2011.

L'évolution du nombre total d'accidents de la route avec lésions corporelles ainsi que le nombre et le pourcentage d'accidents de la route avec lésions corporelles impliquant au moins un motocycliste sont repris dans le tableau ci-dessous.

Antwoord van de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister van 02 september 2013, op de vraag nr. 342 van de heer volksvertegenwoordiger Peter Logghe van 05 maart 2013 (N.):

1. Tussen 2008 en 2011 daalde het totaal aantal verkeersongevallen met letsels met -1,9 %. Terzelfdertijd steeg het aantal motorfietsongevallen met letsels met 6,3 %. Het aantal motorfietsongevallen ten opzichte van het totaal aantal verkeersongevallen is dus toegenomen. In 2008 was in 8,3% van alle verkeersongevallen met letsels minstens één motorfietser betrokken. Dit aandeel steeg tot 8,9 % in 2011.

De evolutie van het totaal aantal verkeersongevallen met letsels en van het aantal en aandeel van verkeersongevallen met letsels met minstens één motorfietser, wordt in de tabel hieronder weergegeven.

	Nombre d'accidents (avec lésions corporelles)	Nombre d'accidents (avec lésions corporelles) avec au moins un motocycliste	Pourcentage
	— <i>Aantal verkeersongevallen (met letsels)</i>	— <i>Aantal verkeersongevallen (met letsels) met minstens één motorfietser</i>	— <i>Aandeel</i>
2008	48 827	4 029	8,3 %
2009	47 798	4 093	8,6 %
2010	45 918	3 853	8,4 %
2011	47 924	4 283	8,9 %
Evolution/ <i>Evolutie</i> 2008-2011	-1,9 %	+6,3 %	

Source : SPF Economie DGSIE/Infographie IBSR

2., 3. 4. L'IBSR présentera bientôt les résultats de l'étude Motac (motorcycle accident causation) dans le cadre de laquelle les circonstances ont également été abordées. A ce jour, je ne peux vous fournir d'information à ce sujet.

Bron: FOD Economie ADSEI/Infografie BIVV

2., 3. 4. De resultaten van de MOTAC-studie (motorcycle accident causation), waarin ook het aspect van de aansprakelijkheden aan bod komt, zullen binnenkort worden voorgesteld door het BIVV. Op heden kan ik u daarover geen informatie verschaffen.

5. L'adaptation des glissières de sécurité afin d'offrir une meilleure protection aux motards relève de la compétence des gestionnaires de routes respectifs. Tant la Wallonie que la Flandre s'y attèlent. En Wallonie, en concertation avec l'organisation qui représente les motocyclistes, une série de lieux dangereux où des glissières de sécurité devront être placées ou adaptées, ont été identifiés. En Flandre, un ordre de service a été rédigé. Celui-ci préconise que les poteaux des glissières de sécurité situés dans des virages serrés près de la chaussée soient prioritairement protégés par une plaque en acier. Pour des informations plus concrètes, je vous renvoie aux ministres régionaux compétents.

DO 2012201312047

Question n° 360 de monsieur le député Peter Logghe du 14 mars 2013 (N.) au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre:

Pertes de chargement et amendes.

Nous avons été interpellés par les informations relatant des pertes de chargement et de quantités d'objets chaque année sur nos routes. Les pertes de chargement seraient en forte augmentation et l'année dernière, pas moins de 10 000 objets ont été retrouvés sur les routes. Je m'interroge notamment sur les problèmes de responsabilités et sur les amendes infligées à la suite de ces incidents. Ces pertes de chargement engendrent embarras de circulation et accidents.

1. Entre 2008 et aujourd'hui, pouvez-vous indiquer le nombre d'amendes infligées chaque année pour perte de chargement?

2. Combien de propriétaires de ces chargements perdus ont été recherchés et retrouvés au cours de la période concernée?

3. a) Combien d'amendes ont été infligées pour perte de chargement au cours de la période concernée?

b) Quel est le montant effectivement perçu?

4. a) Avez-vous une idée du nombre d'accidents occasionnés par des pertes de chargement?

b) Existe-t-il des statistiques annuelles à ce propos pour la période concernée?

5. Est-il également possible d'obtenir une répartition régionale de ces chiffres?

5. Het aanpassen van vangrails met het oog op een betere bescherming van motorrijders behoort tot de bevoegdheid van de respectievelijke wegbeheerders. Zowel in Wallonië als in Vlaanderen wordt daar werk van gemaakt. In Wallonië werden in samenspraak met de organisatie die de motorrijders vertegenwoordigt een aantal gevaarlijke plaatsen geïdentificeerd waar vangrails moeten worden geplaatst of aangepast. In Vlaanderen werd een dienstorder opgesteld dat stelt dat de steunpalen van vangrails in bochten met beperkte straal die zich dicht bij de rand van de rijbaan bevinden, prioritair moeten worden afgeschermd met een stalen plank. Voor meer concrete informatie verwijst ik u door naar de bevoegde gewestministers.

DO 2012201312047

Vraag nr. 360 van de heer volksvertegenwoordiger Peter Logghe van 14 maart 2013 (N.) aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister:

Boetes en ladingverlies.

Berichten betreffende ladingverlies en de hoeveelheid voorwerpen die elk jaar op het wegdek belanden, trokken onze aandacht. Het aantal gevallen van ladingverlies op de weg zou volgens berichten drastisch toenemen en niet minder dan 10.000 voorwerpen werden het afgelopen jaar aangetroffen. In het bijzonder betreffende de aansprakelijkheidsregels en de boetes die hiervan het gevolg zijn, rijzen de volgende vragen. Ladingverlies veroorzaakt fileleed en veroorzaakt ongevallen.

1. Hoeveel boetes voor ladingverlies werden en worden er jaarlijks uitgeschreven: hebt u cijfergegevens van 2008 tot en met vandaag?

2. Hoeveel eigenaars van het ladingverlies werden er in de loop van de betrokken jaren opgespoord en ontdekt?

3. a) Hoeveel boetes voor ladingverlies werden er in de betrokken jaren uitgeschreven?

b) Hoeveel boetes werden daadwerkelijk geïnd?

4. a) Heeft u een idee hoeveel verkeersongevallen werden veroorzaakt door ladingverlies?

b) Zijn er cijfers voor de opeenvolgende jaren van 2008 tot en met vandaag?

5. Graag ook de cijfergegevens volgens het Gewest.

Réponse du secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre du 02 septembre 2013, à la question n° 360 de monsieur le député Peter Logghe du 14 mars 2013 (N.):

1.-3. Les chiffres ci-dessous indiquent le nombre d'infractions en matière de perte de chargement de 2008 à 2011 (source : Centrex Circulation routière).

	2008	2009	2010	2011
Région de Bruxelles-Capitale <i>Brussels Hoofdstedelijk Gewest</i>	2	10	7	23
Région flamande <i>Vlaams Gewest</i>	626	590	729	749
Région wallonne <i>Waals Gewest</i>	277	330	379	420
Non déterminé <i>Niet bepaald</i>	6	3	3	4
TOTAL — TOTAAL	911	933	1.118	1.196

La question relative aux amendes et au recouvrement de celles-ci ressort de la compétence de la ministre de la Justice.

4. La sélection des accidents de la circulation causés par la perte du chargement n'est pas aisée. Trois variables peuvent être utilisées :

- il y a un obstacle (objet, chargement sur la chaussée), ou
- l'un des facteurs de l'accident concerne une "défectuosité de la remorque ou du chargement", ou
- la police a noté que "le chargement d'un véhicule est tombé sur la chaussée avant l'accident".

Antwoord van de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister van 02 september 2013, op de vraag nr. 360 van de heer volksvertegenwoordiger Peter Logghe van 14 maart 2013 (N.):

1.-3. De hierna vermelde cijfers geven het aantal inbreuken inzake ladingverlies weer van 2008 tot 2011 (bron: Centrex Wegverkeer).

De vraag over de boetes en de inning ervan valt onder de bevoegdheid van de minister van Justitie.

4. De selectie van verkeersongevallen veroorzaakt door ladingverlies is niet gemakkelijk. Er kunnen drie verschillende variabelen worden gebruikt:

- er is een hindernis (voorwerp, lading op de rijbaan), of
- een van de factoren van het ongeval betreft "defecten van de aanhangwagen of van de lading", of
- de politie heeft genoteerd dat "de lading van een voertuig op de rijbaan is gevallen voor het ongeval".

En 2011, 344 accidents ont été repris sous cette définition. Depuis 2008, sur base des données en matière d'accidents, nous pouvons parler non pas d'une augmentation mais bien d'une stagnation des chiffres.

In 2011 vielen er 344 ongevallen onder deze definitie. Sinds 2008 kunnen we dus op basis van de ongevalgegevens niet over een stijging spreken maar wel over een stagnatie van de cijfers.

Année	Région de Bxl-capitale	Région flamande	Région wallonne	Belgique
Jaar	Brussels Hoofdstedelijk Gewest	Vlaams Gewest	Waals Gewest	België
2008	15	243	118	375
2009	9	229	102	340
2010	12	222	74	307
2011	11	258	75	344

Source : SPF Économie DGSIE / Infographie : IBSR

Bron : FOD Economie ADSEI / Infografie : BIVV

DO 2012201312064

Question n° 362 de madame la députée Sabien Lahaye-Battheu du 18 mars 2013 (N.) au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre:

Code de la route. - Port de la ceinture de sécurité. - Contrôles de police.

Dans le prolongement de la réponse à une question précédente à ce sujet (question n° 118 du 9 mars 2012, *Questions et réponses écrites*, Chambre, 2011-2012, n° 63, page 414), je vous pose la présente question dans le but d'obtenir des chiffres plus récents. Les infractions du premier degré sont sanctionnées par une amende de 50 euros. Le non-respect du port de la ceinture de sécurité relève notamment de cette catégorie d'infractions.

1. Combien d'infractions relatives au non-respect du port de la ceinture de sécurité la police locale et la police fédérale ont-elles constatées par province en 2011 et en 2012?

2. Combien d'heures la police a-t-elle consacrées au contrôle du port de la ceinture de sécurité par province en 2011 et en 2012?

DO 2012201312064

Vraag nr. 362 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Sabien Lahaye-Battheu van 18 maart 2013 (N.) aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister:

Verkeer. - Gordeldracht. - Politiecontrole.

In navolging van een antwoord op een eerder gestelde vraag hierover (vraag nr. 118 van 9 maart 2012, *Vragen en Antwoorden*, Kamer, 2011-2012, nr. 63, blz. 414), beoog ik met deze vraag recentere cijfers. Overtredingen van de eerste graad worden bestraft met een boete van 50 euro. Tot deze categorie van overtredingen behoort het niet dragen van de gordel in de auto.

1. Hoeveel overtredingen per provincie, voor het niet dragen van de gordel werden in 2011 en 2012 vastgesteld door de lokale respectievelijk federale politie?

2. Hoeveel controle-uren per provincie, werden door de politie in 2011 en 2012 besteed aan de gordeldracht?

Réponse du secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre du 02 septembre 2013, à la question n° 362 de madame la députée Sabien Lahaye-Battheu du 18 mars 2013 (N.):

1. Comme j'ai répondu à la question n° 118 il y a un an, les chiffres de la police se rapportent tant au non-respect du port de la ceinture de sécurité, qu'aux dispositifs de retenue pour enfants. Il n'est pas possible de fractionner les infractions selon ces catégories respectives. Ci-dessous, vous trouverez, pour 2011, le nombre de constatations d'infractions (pas encore de chiffres disponibles pour toute l'année 2012) (source : Centrex Circulation Routière).

Antwoord van de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister van 02 september 2013, op de vraag nr. 362 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Sabien Lahaye-Battheu van 18 maart 2013 (N.):

1. Zoals een jaar geleden gesteld in mijn antwoord op vraag nr. 118, bevatten de cijfers van de politie zowel het niet dragen van de veiligheidsgordel als de kinderzitjes. Het is niet mogelijk deze overtredingen op te splitsen. U vindt hieronder de voor 2011 vastgestelde overtredingen (nog geen cijfers voor heel 2012 beschikbaar) (bron: Centrex Wegverkeer).

	2011	
	Police fédérale	Police locale
	<i>Federale Politie</i>	<i>Lokale Politie</i>
Anvers <i>Antwerpen</i>	340	32 176
Brabant wallon <i>Waals Brabant</i>	185	1 484
Bruxelles Capitale <i>Brussel Hoofdstad</i>	178	13 056
Hainaut <i>Henegouwen</i>	3 193	8 726
Liège <i>Luik</i>	1 100	7 444
Limbourg <i>Limburg</i>	843	6 083
Luxembourg <i>Luxemburg</i>	852	1 474
Namur <i>Namen</i>	501	1 661
Flandre orientale <i>Oost-Vlaanderen</i>	858	10 811
Brabant flamand <i>Vlaams Brabant</i>	1 594	11 616
Flandre occidentale <i>West-Vlaanderen</i>	628	8 311
Inconnu <i>Onbekend</i>	8	5
TOTAL <i>TOTAAL</i>	10 280	102 847

2. Comme déjà dit, la police intégrée ne dispose pas de ces données.

Enfin, je peux encore communiquer que depuis le 1er mars 2013, le fait de ne pas porter la ceinture de sécurité est une infraction du second degré et le fait de ne pas utiliser un système de retenue pour un enfant, une infraction du 3ème degré.

DO 2012201312735

Question n° 394 de monsieur le député Jef Van den Bergh du 13 mai 2013 (N.) au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre:

Véhicules aéroportuaires. (QO 17494)

Les activités relatives au fret dans les aéroports ne bénéficient pas encore de règles distinctes dans le code de la route.

Le législateur a compris très tôt que le trafic s'effectuant entre les quais d'embarquement et de débarquement, les dépôts, les hangars et les magasins établis dans les ports maritimes ou fluviaux ne pouvait pas être assimilé au trafic circulant sur les routes "normales". Des règles spécifiques ont dès lors été insérées dans le code de la route (l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique).

Les pouvoirs locaux, qui entretiennent les contacts les plus directs avec les activités dans les ports maritimes et fluviaux, peuvent arrêter des règlements complémentaires suspendant ou modifiant l'application des dispositions du code de la route dans ces zones. Plusieurs conseils communaux ont eu recours à ce droit (par exemple à Anvers, pour le port maritime).

À la fin de la 51ème législature (2003-2007), la proposition de loi 51 2400 modifiant l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière en ce qui concerne le statut des aéroports a été adoptée à l'unanimité en commission de l'Infrastructure (cf. *Doc. parl.*, Chambre, 2005-2006, nos 2400/1 à 3). Cette proposition de loi visait à permettre aux administrations locales de suspendre ou de modifier certaines dispositions du code de la route dans les aéroports par le biais de règlements complémentaires en matière de circulation routière.

2. Zoals gezegd, beschikt de geïntegreerde politie niet over deze gegevens.

Tot slot kan ik nog vermelden dat sedert 1 maart 2013 het niet dragen van de veiligheidsgordel een inbreuk van de 2e graad is en het niet gebruiken van een kinderbeveiligingssysteem een inbreuk van de 3e graad.

DO 2012201312735

Vraag nr. 394 van de heer volksvertegenwoordiger Jef Van den Bergh van 13 mei 2013 (N.) aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister:

Luchthavenvoertuigen. (MV 17494)

De vrachtactiviteiten in de luchthavens werden in de wegcode, vooralsnog, niet afzonderlijk geregeld.

De wetgever heeft al vroeg ingezien dat het verkeer tussen de laad- en loskaaien, de opslagplaatsen, de hangars en de magazijnen gelegen binnen de zee- en rivierhavens niet volledig kon worden gelijkgesteld met het verkeer op de "normale" wegen. Daarom werd in de wegcode (het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg) in een afzonderlijke regeling voorzien.

De lokale besturen - die het meest vertrouwd zijn met de activiteit in de zee- en rivierhavens - kunnen via aanvullende reglementen op het wegverkeer beslissen dat bepalingen van de wegcode worden geschorst of gewijzigd in die zone. Verschillende gemeenteraden hebben van dit recht gebruik gemaakt (bijvoorbeeld Antwerpen voor de zeehaven).

Op het einde van de 51ste legislatuur (2003-2007) werd het wetsvoorstel 51 2400 tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer betreffende het statuut van de luchthavens eenparig aangenomen door de commissie voor de Infrastructuur (zie: *Parl. St.*, Kamer, 2005-2006, nrs. 2400/1 tot 3). Dit wetsvoorstel strekt ertoe lokale besturen de mogelijkheid te geven om via aanvullende reglementen op het wegverkeer te beslissen dat bepalingen van de wegcode worden geschorst of gewijzigd in luchthavens.

La Cour constitutionnelle a rendu un arrêt concernant les règlements complémentaires en matière de circulation routière (arrêt n° 59/2010, considérant B.7.4.).

1. Où en est cette modification de l'arrêté royal du 1er décembre 1975?

2. Eu égard à la jurisprudence récente, cette modification concerne-t-elle le domaine de compétences de l'État fédéral?

Réponse du secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre du 02 septembre 2013, à la question n° 394 de monsieur le député Jef Van den Bergh du 13 mai 2013 (N.):

Récemment m'est parvenue une demande en provenance des milieux aéroportuaires, de réserver un statut à part pour la circulation dans les zones aéroportuaires, par analogie à ce qui se pratique dans les zones portuaires.

J'ai donc demandé à mon administration de me préparer un projet d'arrêté royal concernant cette signalisation propre aux zones portuaires et les dispenses qui sont d'application dans les zones portuaires. Les dispenses ont, par analogie aux zones portuaires, trait à :

- La non-application du code de la route pour autant qu'un règlement communal complémentaire y déroge ;
- La non-application du règlement technique pour de tels véhicules aéroportuaires, tel que décrit dans le règlement complémentaire ;
- La non-application des règles relatives à l'inscription de ces véhicules aéroportuaires.

La Cour constitutionnelle a en effet statué sur le fait que les règlements complémentaires sont une compétence régionale, mais la portée de cette décision en matière de règlements pour les zones portuaires n'est pas tout à fait claire. Je vais dénoncer cela dans une demande d'avis au Conseil d'État, afin d'éliminer le moindre doute.

Het Grondwettelijk Hof sprak zich in zijn arrest nr. 59/2010 (considerans B.7.4.) uit over aanvullende verkeersreglementen.

1. Wat is de stand van zaken van de voornoemde wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975?

2. Hoort voornoemde wijziging tot de federale bevoegdheid, gelet op de recente rechtspraak?

Antwoord van de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister van 02 september 2013, op de vraag nr. 394 van de heer volksvertegenwoordiger Jef Van den Bergh van 13 mei 2013 (N.):

Recentelijk is mij vanuit de luchtvaartmiddens gevraagd om een apart statuut uit te werken voor het verkeer in de luchthavengebieden naar analogie van de havengebieden.

Ik heb dan ook aan mijn administratie gevraagd om mij een ontwerp van koninklijk besluit voor te leggen betreffende de signalisatie van de havengebieden en de vrijstellingen die in de zone van het havengebied van toepassing zijn. De vrijstellingen hebben, naar analogie met de havengebieden, betrekking op:

- De niet-toepassing van de wegcode voor zover een gemeentelijk aanvullend reglement hiervan afwijkt;
- De niet-toepassing van het technisch reglement voor zogenaamde luchthavenvoertuigen, zoals bepaald in het aanvullend reglement;
- De niet-toepassing van de regels betreffende de inschrijving voor deze luchthavenvoertuigen.

Het Grondwettelijk Hof heeft inderdaad geoordeeld dat de aanvullende reglementen een gewestelijke bevoegdheid zijn, maar het is niet geheel duidelijk wat de draagwijdte daarvan is met betrekking tot de aanvullende reglementen voor havengebieden. Ik zal daarop wijzen bij de adviesaanvraag aan de Raad van State, zodat daarover elke twijfel wordt weggenomen.

DO 2012201312738

Question n° 396 de monsieur le député Jef Van den Bergh du 13 mai 2013 (N.) au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre:

Cyclistes. - Autorisation de franchir un feu rouge ou jaune-orange. (QO 17471)

La loi autorisant les cyclistes à franchir dans certains cas un feu rouge ou jaune-orange a été publiée au *Moniteur belge* le 3 février 2012 (il s'agit de la loi du 28 décembre 2011 modifiant l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique afin d'autoriser les cyclistes à franchir dans certains cas les feux de signalisation). À cette fin, deux nouveaux signaux de priorité ont été créés, à savoir les signaux B22 et B23.

Cette loi a suscité de nombreuses discussions. S'agissant de la mise en application de la loi, les débats ont notamment porté sur la question de savoir si ces deux nouveaux signaux de priorité n'entrent pas en conflit avec l'article 6.3 du code de la route aux termes duquel les signaux lumineux ont priorité sur les signaux de priorité. Cette confusion a été levée entre-temps. Toutefois, le nouveau règlement ne serait toujours pas au point. Deux problèmes, en particulier, sont évoqués.

- Les signaux B22 et B23 autorisent les cyclistes, et uniquement les cyclistes, à franchir un feu rouge ou un feu jaune-orange. Les autres usagers autorisés à emprunter les pistes cyclables, tels que les conducteurs de cyclomoteurs, d'engins de déplacement et de cycles autres que des bicyclettes, c'est-à-dire par exemple les personnes atteintes d'un handicap moteur qui conduisent un tricycle, ne tombent pas sous l'application de cette réglementation qui, d'une part, fait naître une discrimination entre les différents usagers des pistes cyclables et, d'autre part, pourrait avoir pour conséquence d'entraver le libre passage des cyclistes.

- En outre, les experts ne sont pas d'accord entre eux sur le point de savoir s'il est déjà autorisé aujourd'hui de franchir la ligne d'arrêt aux endroits où une ligne d'arrêt a été placée à la hauteur du signal lumineux et qui sont munis d'un signal B22 ou B23. La raison de cette controverse entre spécialistes est la suivante: les signaux B22 et B23 autorisent uniquement le franchissement du signal lumineux rouge ou jaune-orange mais les règles les concernant ne soufflent mot du franchissement de la ligne d'arrêt.

DO 2012201312738

Vraag nr. 396 van de heer volksvertegenwoordiger Jef Van den Bergh van 13 mei 2013 (N.) aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister:

Fietsers. - Toelating om het rode of oranjegele licht voorbij te rijden. (MV 17471)

In het *Belgisch Staatsblad* van 3 februari 2012 verscheen de wet die fietsers in bepaalde gevallen toelating geeft om het rode of oranjegele licht voorbij te rijden (de wet van 28 december 2011 tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van, de openbare weg teneinde de fietsers toe te staan in bepaalde gevallen de verkeerslichten voorbij te rijden). Hiertoe werden twee nieuwe voorrangsborden in het leven geroepen, de borden B22 en B23.

Deze wet leidde tot heel wat discussies. Bij de implementatie van de wet was er onder meer discussie over een conflict met artikel 6.3 van de wegcode dat stelt dat verkeerslichten voorrang hebben op verkeersborden. Die onduidelijkheid werd ondertussen weggewerkt. De nieuwe reglementering zou echter nog steeds niet helemaal op punt staan. Meer bepaald wordt er melding gemaakt van twee problemen:

- De borden B22 en B23 geven enkel aan fietsers de toelating om het rode of oranjegele verkeerslicht te negeren. Andere weggebruikers die gemachtigd zijn om het fietspad te gebruiken, zoals bestuurders van bromfietsen, bestuurders van voortbewegingstoestellen en bestuurders van andere rijwielen dan fietsen, zoals bijvoorbeeld personen met een motorische handicap die een driewieler besturen, vallen er niet onder. De reglementering is dus enerzijds discriminerend ten opzichte van de verschillende gebruikers van het fietspad, anderzijds kan dit tot gevolg hebben dat de vrije doorgang geblokkeerd wordt voor fietsers.

- Daarnaast zijn experts het er niet over eens of het nu al dan niet toegelaten is de stopstreep voorbij te rijden op plaatsen waar ter hoogte van het verkeerslicht een stopstreep is aangebracht en die zijn uitgerust met de borden B22 of B23. De borden B22 en B23 geven immers enkel de toelating om het rode of oranjegele verkeerslicht voorbij te rijden maar zeggen niets over het voorbijrijden van de stopstreep.

1. Le fait que les signaux B22 et B23 ne s'appliquent pas à tous les usagers des pistes cyclables est-il susceptible de poser des problèmes?

2. Est-il ou non autorisé de franchir la ligne d'arrêt aux endroits où une ligne d'arrêt a été placée à la hauteur du signal lumineux et qui sont munis d'un signal B22 ou B23?

3. Estimez-vous qu'il soit nécessaire de prendre une initiative pour adapter le code de la route sur ce point?

Réponse du secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre du 02 septembre 2013, à la question n° 396 de monsieur le député Jef Van den Bergh du 13 mai 2013 (N.):

Vous vous souviendrez peut-être que je ne suis pas un partisan de la loi en question, mais il va de soi que je respecte cette initiative parlementaire. Pour ce qui est d'éliminer certaines imperfections de cette loi, je m'en tiens à la même ligne : ladite loi est la conséquence d'une initiative parlementaire et il appartient donc au dit Parlement d'y apporter d'éventuelles adaptations.

Pour ce qui concerne les deux problèmes soulevés :

Le fait que dans le document parlementaire (53-1004-2010/2011) le mot " cycle " n'apparaît pas une seule fois, semble montrer que l'intention était d'appliquer les panneaux B22 et B23 aux cyclistes, mais seuls les initiateurs du projet d'eloi peuvent confirmer ou infirmer cette hypothèse. La distinction qui est faite dans le code de la route entre " cycle " et " vélo " n'est au demeurant pas sans importance, c'est ainsi que les cyclistes peuvent emprunter les rues à sens unique mais les conducteurs de cycles (en raison de leur largeur) ne sont pas autorisés en sens contraire. Dans une éventuelle proposition d'adaptation, il faudra tenir compte de la différence entre cycle et vélo.

1. Kan het feit dat de borden B22 en B23 niet van toepassing zijn op alle gebruikers van het fietspad voor problemen zorgen?

2. Is het al dan niet toegelaten de stopstreep voorbij te rijden op plaatsen waar ter hoogte van het verkeerslicht een stopstreep is aangebracht en die zijn uitgerust met de borden B22 of B23?

3. Acht u een initiatief nodig om de wegcode op dit vlak op punt te stellen?

Antwoord van de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister van 02 september 2013, op de vraag nr. 396 van de heer volksvertegenwoordiger Jef Van den Bergh van 13 mei 2013 (N.):

U herinnert zich wellicht dat ik geen voorstander ben van de bewuste wet maar dat ik vanzelfsprekend het parlementair initiatief respecteer. Met betrekking tot het wegwerken van mogelijke onvolmaaktheden in die wet houd ik nog steeds dezelfde lijn aan; de bewuste wet is het gevolg van een parlementair initiatief en het is het aan datzelfde parlement eventuele aanpassingen te doen.

Wat betreft de twee aangehaalde problemen:

Het feit dat in de parlementaire stukken (53-1004-2010/2011) het woord "rijwiel" geen enkele maal voorkomt, lijkt erop te wijzen dat het de bedoeling was om het toepassingsgebied van de borden B22 en B23 te beperken tot fietsers, maar alleen de indieners van het wetsvoorstel kunnen deze hypothese bevestigen of ontkrachten. Het onderscheid dat in het verkeersreglement wordt gemaakt tussen "rijwiel" en "fiets" is overigens niet zonder belang, zo kunnen in éénrichtingsstraten wel fietsers maar geen bestuurders van rijwielen (omwille van hun breedte) in tegenrichting worden toegelaten. Bij een eventueel voorstel tot aanpassing zal met het verschil tussen een rijwiel en een fiets rekening moeten worden gehouden.

Pour ce qui concerne le franchissement d'une ligne d'arrêt, il est stipulé dans l'article 61.5 du code de la route que la signification des feux de signalisation à trois couleurs peut être modifiée au profit des cyclistes au moyen des panneaux B22 et B23. La signification des feux de signalisation rouges et oranges combinés aux panneaux B22 et B23 devient en conséquence, conformément à la légende ces panneaux B22 et B23, que les cyclistes peuvent franchir les feux de signalisation. Le sens habituel des feux rouges et oranges, tel que prévu dans l'article 61.1.1° et 2°, et donc aussi les dispositions relatives à l'interdiction de franchir une ligne d'arrêt, tombe dans ce cas. Il reste toutefois un doute sur la volonté du législateur d'autoriser le franchissement d'une ligne d'arrêt au même titre qu'un feu de signalisation sous couvert des panneaux B22 et B23.

DO 2012201312741

Question n° 399 de monsieur le député Jef Van den Bergh du 13 mai 2013 (N.) au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre:

Utilisation, par les ambulances, du couloir réservé aux bus. (MV 17673)

L'utilisation du couloir de bus est réservée aux véhicules des services réguliers de transport en commun, aux taxis et aux véhicules affectés au transport scolaire. D'autres catégories d'usagers de la route comme les cyclistes, les cyclo-motoristes et les motocyclistes peuvent être autorisés à circuler sur le couloir de bus, par le biais d'une signalisation adaptée.

Le transport de malades n'est pas autorisé. Par contre, lorsque l'urgence d'une mission le justifie, les ambulances pourraient utiliser ce couloir. Le Code de la route (article 59.13 et article 37.4) et la circulaire COL n° 16/2006 n'autorisent toutefois que le franchissement de feux rouges et le dépassement des limitations de vitesse.

Wat betreft het voorbijrijden van de stopstreep, in artikel 61.5 van het verkeersreglement wordt gesteld dat de betekenis van de driekleurige verkeerslichten ten behoeve van de fietsers kan worden gewijzigd door middel van B22 en B23. De betekenis van het rode en oranjegeel verkeerslicht in combinatie met de borden B22 of B23 wordt bijgevolg, overeenkomstig de legende van de borden B22 en B23, dat fietsers die verkeerslichten mogen voorbijrijden. De gebruikelijke betekenis van het rode en oranjegeel licht zoals voorzien in artikel 61.1.1° en 2°, en dus ook de bepalingen met betrekking tot het verbod de stopstreep voorbij te rijden, vervallen in dit geval. Er kan evenmin twijfel zijn over de wil van de wetgever, nl. dat naast het verkeerslicht zelf ook de stopstreep mag worden voorbijgereden onder dekking van de borden B22 en B23.

DO 2012201312741

Vraag nr. 399 van de heer volksvertegenwoordiger Jef Van den Bergh van 13 mei 2013 (N.) aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister:

Ziekenvervoer op busstrook. (MV 17673)

Het gebruik van de busstrook is voorbehouden aan voertuigen van geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer, taxi's en voertuigen voor schoolvervoer. Ook andere categorieën zoals fietsers, bromfietsers en motorfietsers mogen de busstrook gebruiken mits dit aangeduid is door een verkeersbord.

Ziekenvervoer wordt niet toegelaten. Wanneer een dringende opdracht dit rechtvaardigt, zouden ziekenwagens deze strook wel mogen gebruiken. De wegcode (artikel 59.13 en artikel 37.4) en de omzendbrief COL nr. 16/2006 spreken echter alleen over het mogen voorbijrijden van een rood licht en het mogen overschrijden van de snelheidslijmieten.

Le couloir réservé aux bus ne peut en tout cas pas être utilisé pour le transport non urgent de malades. Or le transport vers l'hôpital de patients qui ne nécessitent pas de soins urgents peut être particulièrement douloureux, par exemple lorsqu'une fracture de la hanche est supposée. L'utilisation du couloir de bus augmenterait sensiblement le confort des patients par une diminution du nombre d'arrêts et de (re)démarrages ainsi que de manoeuvres brusques et par une réduction de la durée du trajet vers l'hôpital.

1. a) L'utilisation des couloirs de bus est-elle autorisée aux ambulances dans le cadre d'une mission urgente?

b) Sur la base de quelle législation?

2. Estimez-vous qu'il s'indique d'autoriser l'accès aux couloirs de bus pour le transport non urgent de malades également, éventuellement après l'ajout d'un panneau de signalisation?

3. Ces éléments seront-ils pris en considération lors de la révision du Code de la route?

Réponse du secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre du 02 septembre 2013, à la question n° 399 de monsieur le député Jef Van den Bergh du 13 mai 2013 (N.):

En vertu des articles 72.5 et 72.6 du code de la route, les véhicules prioritaires peuvent circuler sur les bandes bus et les sites spéciaux franchissables lorsque l'urgence de leur mission le justifie. Dans ce cas, ils doivent faire usage de leurs feux bleus clignotants, simultanément ou non avec leur avertisseur sonore spécial.

Le code de la route ne définit pas la notion de " mission urgente ". Cela ne signifie pas pour autant que les conducteurs de véhicules prioritaires peuvent décider librement si leur mission est urgente ou non. Il existe au sein des organisations et des services des directives internes en matière d'usage des feux bleus clignotants et/ou des avertisseurs sonores en fonction de la nature et du moment de la mission accomplie par le véhicule prioritaire.

Je ne vois aucune raison de permettre au transport non urgent de patients d'emprunter les bandes réservées aux transports en commun. En effet, cette faculté serait contraire à la raison d'être de ces bandes réservées, à savoir améliorer la fluidité des transports en commun.

Voor ziekenvervoer in het kader van niet dringend vervoer mag deze strook in ieder geval niet gebruikt worden. Nochtans kan voor patiënten die geen dringende zorgen nodig hebben, het transport naar het ziekenhuis bijzonder pijnlijk zijn, bijvoorbeeld vermoeden van een heupfractuur. Het mogen gebruiken van de busstrook zou het comfort van de patiënten aanzienlijk verhogen: niet zo vaak starten/stoppen - geen onverwachte manoeuvres - sneller in ziekenhuis.

1. a) Is het gebruik van de busstrook toegelaten voor ziekenwagens in het kader van een dringende opdracht?

b) Op basis van welke wetgeving?

2. Acht u het opportuun om (ook) niet-dringend ziekenvervoer toegang te geven tot de busstrook, al dan niet na plaatsing van een verkeersbord?

3. Zullen deze elementen worden meegenomen bij de herziening van de wegcode?

Antwoord van de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister van 02 september 2013, op de vraag nr. 399 van de heer volksvertegenwoordiger Jef Van den Bergh van 13 mei 2013 (N.):

Prioritaire voertuigen mogen op grond van de artikelen 72.5 en 72.6 van het verkeersreglement gebruik maken van busstroken en bijzondere overrijdbare beddingen wanneer hun dringende opdracht het rechtvaardigt. De blauwe knipperlichten moeten in dit geval gebruikt worden, al of niet in combinatie met het speciaal geluidssignaal.

De wegcode bepaalt het begrip "dringende opdracht" niet. Dat betekent daarom niet dat de bestuurders van prioritaire voertuigen naar eigen willekeur kunnen beslissen of het al dan niet om een dringende opdracht gaat. Er bestaan binnen organisaties en diensten interne richtlijnen inzake het gebruik van de blauwe knipperlichten en/of van de geluidstoestellen naargelang van de aard en het moment van de door het prioritaire voertuig uitgevoerde opdracht.

Ik zie geen reden om niet-dringend ziekenvervoer toegang te geven tot stroken die zijn voorbehouden voor het openbaarvervoer. Dit strookt immers niet met de bestaansredenen van deze voorbehouden stroken, nl. het bevorderen van de doorstroming van het openbaar vervoer.

DO 2012201312883

Question n° 406 de madame la députée Katrin Jadin du 24 mai 2013 (Fr.) au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre:

Le renforcement de la sécurité des usagers faibles (QO 17994).

A l'occasion de la deuxième "Semaine mondiale pour la sécurité routière", l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) a déclaré que plus de 270 000 piétons décédaient chaque année, soit une victime de la route sur cinq. Se basant sur cette constatation, l'OMS recommande aux gouvernements de prendre des mesures plus strictes pour protéger les usagers faibles.

En Belgique, le nombre de victimes de la route a atteint un record en 2011, avec une augmentation de 4% par rapport à 2010. Cette augmentation concernerait principalement les usagers faibles : +8,8% pour les piétons, +13,3% pour les cyclistes, +13,2% pour les cyclomotoristes et +10,2% pour les motocyclistes. Parmi les piétons, les jeunes et les personnes âgées seraient les plus exposés.

1. Vos politiques en matière de sécurité routière accordent-elles déjà aujourd'hui une attention particulière aux usagers faibles?

2. Envisagez-vous de nouvelles mesures de protection pour ces usagers, afin de répondre aux recommandations de l'OMS?

3. L'OMS évoque, parmi plusieurs propositions, un meilleur aménagement des voiries, le renforcement de la législation pour lutter contre la vitesse excessive, l'alcool au volant et l'usage du téléphone portable, ou encore la création de zones piétonnes dans le centre-ville.

Quelles sont vos pistes de prédilection pour protéger les usagers faibles?

4. L'insécurité routière serait aussi la conséquence du non-respect de certaines législations.

a) Êtes-vous en contact avec la ministre de l'Intérieur pour améliorer la lutte contre ces infractions?

b) Les zones de police disposent-elles de moyens suffisants pour faire respecter la sécurité routière?

5. On constate une augmentation de l'utilisation de certains modes de déplacement, et particulièrement du vélo.

DO 2012201312883

Vraag nr. 406 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Katrin Jadin van 24 mei 2013 (Fr.) aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister:

Meer veiligheid voor de zwakke weggebruikers (MV 17994).

Naar aanleiding van de tweede VN-Wereldweek Verkeersveiligheid, deelde de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) mee dat er elk jaar 270.000 voetgangers omkomen in het verkeer; een verkeersslachtoffer op vijf is dus een voetganger. Op grond van die vaststelling vraagt de WHO de regeringen striktere maatregelen te nemen om de zwakke weggebruikers te beschermen.

In ons land bereikte het aantal verkeersslachtoffers in 2011 een recordhoogte en steeg het in vergelijking met 2010 met 4 procent. De stijging van het aantal slachtoffers betreft hoofdzakelijk zwakke weggebruikers: + 8,8 procent voor de voetgangers, +13,3 procent voor de fietsers, +13,2 procent voor de bromfietzers en + 10,2 procent voor de motorrijders. Bij de voetgangers zouden jongeren en ouderen het grootste risico lopen om het slachtoffer te worden van een verkeersongeval.

1. Wordt er in uw verkeersveiligheidsbeleid nu al bijzondere aandacht geschonken aan de zwakke weggebruikers?

2. Bent u van plan om nieuwe maatregelen te nemen om die categorie weggebruikers beter te beschermen en zo in te gaan op de aanbevelingen van de WHO?

3. De WHO zet een aantal denksporen uit, onder meer een betere weginrichting, strengere regels om overdreven snelheid, rijden onder invloed en gsm-gebruik achter het stuur aan te pakken, of ook nog de inrichting van voetgangerszones in de stadscentra.

Welke maatregelen dragen uw voorkeur weg?

4. De verkeersonveiligheid zou ook voortvloeien uit de niet-naleving van bepaalde wettelijke voorschriften.

a) Heeft u contact met de minister van Binnenlandse Zaken met de bedoeling de strijd tegen die overtredingen op te voeren?

b) Beschikken de politiezones over voldoende middelen om de verkeersveiligheid te doen naleven?

5. Er wordt vastgesteld dat bepaalde verplaatsingsmodi in opmars zijn. Zo wordt de fiets steeds populairder.

Les infrastructures sont-elles prêtes à accueillir de façon sécurisée un nombre de plus en plus important de cyclistes sur nos routes?

Réponse du secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre du 02 septembre 2013, à la question n° 406 de madame la députée Katrin Jadin du 24 mai 2013 (Fr.):

Dans la mesure où, comme l'énonce l'OMS, la sécurité des piétons passe entre autres par le renforcement de la législation pour lutter contre la vitesse excessive, l'alcool au volant et l'usage du téléphone portable, je suis en mesure d'affirmer que ma politique en matière de sécurité routière accorde une attention particulière aux usagers faibles. Elle se concrétise par des mesures de prévention (campagnes d'information et de sensibilisation des usagers portant notamment sur l'usage du téléphone au volant, la vitesse excessive ou l'alcool), par des mesures visant à accroître la probabilité d'arrêter les délinquants, ainsi que par des sanctions plus efficaces.

Je citerai, parmi d'autres, les initiatives suivantes: l'élaboration d'une politique ciblée contre les conducteurs multi-récidivistes, la diminution du seuil d'alcool autorisé dans le sang pour les chauffeurs professionnels, la création d'une banque carrefour des permis de conduire permettant un suivi plus efficace des déchéances du droit de conduire. Actuellement, j'examine les mesures qui pourraient être adoptées vis-à-vis des jeunes conducteurs (révision de la formation à la conduite, problématique de l'usage de drogue, etc.).

S'il apparaît que des nouvelles mesures de protection des usagers faibles sont nécessaires afin de répondre aux recommandations de l'OMS, je n'hésiterai pas à en poursuivre la concrétisation.

L'aménagement des voiries, la création de zones piétonnes ou résidentielles relèvent de la compétence des gestionnaires de voiries, communes et régions, qui sont très impliqués dans le développement d'infrastructures propices aux piétons et aux autres usagers faibles (voyez les plans piétons et les plans de mobilité développés par les autorités régionales et communales).

Is de bestaande weginfrastructuur voldoende veilig voor het toenemende aantal fietsers?

Antwoord van de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister van 02 september 2013, op de vraag nr. 406 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Katrin Jadin van 24 mei 2013 (Fr.):

In de mate dat de veiligheid van de voetgangers, zoals de WHO stelt, maatregelen vergt, zoals de versterking van de wetgeving tegen te hard rijden, het rijden onder invloed en het gebruik van een mobiele telefoon aan het stuur, kan ik bevestigen dat mijn beleid inzake verkeersveiligheid een bijzondere aandacht aan de zwakke weggebruikers besteedt. Dit beleid bestaat uit preventiemaatregelen (informatie- en voorlichtingscampagnes ter bestrijding van overdreven snelheid, het rijden onder invloed van alcohol en het gebruik van een gsm aan het stuur), maatregelen die de pakkans verhogen en meer doeltreffende sancties.

Ik citeer, onder andere, de volgende initiatieven: de ontwikkeling van een gericht beleid tegen recidivisten, de vermindering van het toegestane alcoholpromillage voor beroepschauffeurs, de oprichting van een kruispuntpank voor rijbewijzen met het oog op een beter toezicht op de ontzettingen uit het recht tot sturen. Ik onderzoek momenteel de maatregelen die ten aanzien van jonge bestuurders kunnen worden genomen (herziening van de rijopleiding, probleem van het druggebruik, en zo meer).

Indien blijkt dat nieuwe maatregelen ter bescherming van de zwakke weggebruikers zich opdringen om aan de aanbevelingen van de WHO te beantwoorden, zal ik niet aarzelen om deze concreet uit te werken.

De aanleg van wegen, voetgangerszones en woonerven is een bevoegdheid van de gemeentelijke en gewestelijke wegbeheerders die betrokken zijn bij de ontwikkeling van geschikte infrastructuurvoorzieningen voor voetgangers en andere zwakke weggebruikers (zie voetgangers- en mobiliteitsplannen van de gewestelijke en gemeentelijke overheden).

Des moyens et des outils réglementaires sont mis en oeuvre pour lutter contre le non respect des réglementations routières qui ont un impact sur la sécurité des usagers faibles. Je citerai notamment l'augmentation de certaines amendes routières. En ce qui concerne les moyens mis à disposition des zones de police pour faire respecter la réglementation routière, je vous invite à interroger ma collègue, la ministre de l'Intérieur.

L'aménagement des infrastructures pour les cyclistes ressort également de la compétence des gestionnaires de voirie. Des efforts considérables sont réalisés par les Régions et leurs "Manager Vélo" afin de faire face à l'essor de ce mode de déplacements.

DO 2012201312886

Question n° 407 de madame la députée Karin Temmerman du 24 mai 2013 (N.) au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre:

Le baromètre de la sécurité routière (QO 17545).

L'Institut Belge pour la Sécurité Routière (IBSR) publie depuis plusieurs années un baromètre de la sécurité routière. Ce rapport établit le nombre d'accidents ayant entraîné des dommages corporels ainsi que le nombre de victimes sur les routes belges. Après un aperçu général des statistiques d'accidents sur les plans national et régional, les données sont subdivisées selon différentes catégories d'usagers de la route, tels les piétons, les cyclistes, les motocyclistes et les victimes d'un accident corporel impliquant une camionnette ou un poids lourd. Le baromètre s'intéresse également aux accidents survenant le week-end et aux accidents impliquant des jeunes de 18 à 24 ans.

Normalement, un nouveau baromètre de la sécurité routière est établi chaque mois. Celui-ci est réalisé sur la base des procès-verbaux de la police locale et de la police fédérale de la route. Il s'agit d'un instrument très important pour réorienter rapidement et de manière ciblée la politique nationale et régionale en matière de sécurité routière.

Middelen en regulerende instrumenten worden uitgewerkt om de niet-naleving van verkeersregels met betrekking tot de veiligheid van de zwakke weggebruikers te bestrijden. Ik wijs inzonderheid op de verhoging van bepaalde verkeersboetes. Wat betreft de middelen die ter beschikking van de politiezones worden gesteld om de naleving van de verkeersregels af te dwingen, verwijs ik u naar mijn collega, de minister van Binnenlandse Zaken.

De aanleg van infrastructuurvoorzieningen voor fietsers valt ook onder de bevoegdheid van de wegbeheerders. De gewesten en hun "Fietsmanager" leveren aanzienlijke inspanningen om aan de groei van deze verplaatsingswijze te beantwoorden.

DO 2012201312886

Vraag nr. 407 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Karin Temmerman van 24 mei 2013 (N.) aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister:

De verkeersveiligheidsbarometer (MV 17545).

Sinds een aantal jaar publiceert het Belgisch Instituut van de verkeersveiligheid (BIVV) haar verkeersveiligheidsbarometer. Het is een rapport over het aantal letselongevallen en slachtoffers op de Belgische wegen. Naast een algemeen nationaal en gewestelijk overzicht van de ongevalcijfers worden de ongevalgegevens eveneens opgesplitst in functie van de weggebruikerscategorieën, zoals voetgangers, fietsers, motorfietsers en betrokkenen in letselongevallen met (lichte) vrachtwagens. Ook de evolutie van de weekendongevallen en de ongevallen waarin jonge bestuurders van 18 tot 24 jaar betrokken zijn, komen aan bod.

Normaliter wordt elke maand een up to date verkeersveiligheidsbarometer gepubliceerd. Deze barometer is gebaseerd op de processen-verbaal van de lokale politie en de federale wegpollitie. De barometer is een belangrijk instrument om snelle en gerichte bijsturingen van het nationale en regionale verkeersveiligheidsbeleid mogelijk te maken.

Selon le site internet de l'IBSR, la publication du baromètre de la sécurité routière a subi un certain retard en raison de la modification, début 2012, de la méthode de saisie des données d'accidents issues des procès-verbaux. Le baromètre le plus récent date déjà de mars 2012, plus aucun document de ce type n'ayant été publié depuis lors. L'IBSR indique qu'il reprendra la publication des baromètres mensuels sur son site internet dès que les données d'accidents pourront être à nouveau pleinement exploitées.

En 2012, le baromètre complet de l'année 2011 était déjà disponible au mois de mars.

Cette situation appelle les questions suivantes.

1. a) Le baromètre de la sécurité routière a-t-il déjà été finalisé pour l'année 2012?

b) Dans l'affirmative, quels résultats pouvez-vous nous communiquer?

c) Dans la négative, comment expliquez-vous que le baromètre n'ait pas encore été finalisé?

d) Quel est le calendrier prévu?

2. a) Quand les données d'accidents pourront-elles à nouveau être traitées?

b) Pouvez-vous expliciter ce problème?

3. Pouvez-vous me communiquer davantage de précisions sur la nouvelle méthode de saisie des données d'accidents issues des procès-verbaux?

4. À partir de quand pourrons-nous à nouveau consulter des baromètres de la sécurité routière mensuels sur le site internet de l'IBSR?

Réponse du secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre du 02 septembre 2013, à la question n° 407 de madame la députée Karin Temmerman du 24 mai 2013 (N.):

1. Le baromètre de la sécurité routière de 2012 a été publié le 16 mai 2013. L'établissement du baromètre 2012 a subi du retard en raison de la réception tardive des chiffres de la Police fédérale. Vous pouvez consulter le rapport complet du baromètre de la sécurité routière 2012 sur le site web de l'IBSR.

Op de website van het BIVV kunnen we lezen dat er sinds het begin van het jaar 2012 werd overgeschakeld naar een andere vattingsmethode van de ongevalgegevens uit de processen-verbaal wat heeft geleid tot een vertraging van de publicatie van de verkeersveiligheidsbarometer. De laatste verkeersveiligheidsbarometer gaat reeds terug tot de maand maart 2012 en daarna zijn geen recentere barometers meer gepubliceerd. Het BIVV stelt dat zodra de verwerking van de ongevalgegevens weer op punt staat, het de publicatie van de maandelijkse barometers op de website zal hervatten.

In 2012 hadden wij reeds in maart zicht op de volledige verkeersveiligheidsbarometer van het jaar 2011.

Daarom volgende vragen.

1. a) Is de verkeersveiligheidsbarometer voor het jaar 2012 reeds gefinaliseerd?

b) Zo ja, welke resultaten kan u ons meedelen?

c) Zo neen, hoe komt het dat de barometer nog niet werd gefinaliseerd?

d) Wat is de timing?

2. a) Wanneer zal de verwerking van de ongevalgegevens weer op punt staan?

b) Kan u een toelichting geven ter zake?

3. Kan u meer duiding geven bij de andere vattingsmethode van de ongevalgegevens uit de processen-verbaal?

4. Vanaf wanneer zullen wij opnieuw maandelijks de verkeersveiligheidsbarometer op de website van het BIVV kunnen raadplegen?

Antwoord van de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister van 02 september 2013, op de vraag nr. 407 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Karin Temmerman van 24 mei 2013 (N.):

1. De verkeersveiligheidsbarometer van 2012 werd op 16 mei 2013 gecommuniceerd. Het opmaken van de barometer 2012 heeft vertraging opgelopen omdat de cijfers van de Federale Politie laattijdig werden ontvangen. Het volledig rapport van de verkeersveiligheidsbarometer 2012 kan u raadplegen op de website van het BIVV.

En voici quelques points forts :

Le nombre de tués sur place est passé de 775 en 2011 à 672 en 2012, soit une baisse de 13,3 %. Il s'agit d'une des plus fortes diminutions de ces dernières années. L'année 2012 a également été marquée par une diminution de 8,5 % du nombre de blessés et de 7,8 % du nombre d'accidents corporels.

L'IBSR estime le nombre officiel de décédés 30 jours (nombre total de personnes décédées sur le lieu de l'accident ou dans les 30 jours suivant l'accident) pour l'année 2012 à 750 pour l'ensemble de la Belgique. En 2011, le nombre officiel de tués sur les routes s'élevait à 858.

Le nombre d'accidents corporels impliquant un motocycliste a baissé de 16,5 % en 2012 et le nombre de décédés sur place a même régressé de 26,3 % par rapport à 2011.

Seul le nombre de cyclistes tués ne suit pas la forte tendance générale à la baisse en 2012. La Région flamande comptait en 2012 8 cyclistes tués en plus par rapport à 2011. Toutefois, par rapport à 2004, la tendance reste à la baisse.

Si le nombre d'accidents diminue globalement avec la même intensité au cours des 4 périodes de la semaine (jour de semaine, nuit de semaine, jour de week-end et nuit de week-end), le nombre de tués enregistre une diminution particulièrement forte les nuits de week-end (-29,2 % par rapport à 2011).

Les bons chiffres de 2012 ne doivent pas nous faire oublier que la Belgique reste un des mauvais élèves européens. Notre pays se classe en effet 20e pour ce qui est du nombre de décédés 30 jours par million d'habitants (chiffres de 2011).

2. Les chiffres d'accidents de la Police fédérale seront dorénavant traités selon une fréquence mensuelle normale. Toutefois, la communication des données de la Police locale et fédérale a subi du retard dans l'intervalle. L'IBSR traite les données dès leur réception.

3. Le changement de méthode d'enregistrement opéré par la Police fédérale en 2012 est à l'origine des retards.

4. Le baromètre de l'IBSR pourra de nouveau être consulté à partir du mois de juin, mais l'IBSR repense et retravaille en ce moment tant son contenu que sa fréquence de publication. L'IBSR fournira de plus amples informations à cet égard dès que le " baromètre nouveau style " sera définitif. Pour l'heure, il examine avec l'ensemble des parties concernées la refonte du contenu du baromètre de la sécurité routière.

Enkele hoogtepunten:

Het aantal doden ter plaatse daalde van 775 in 2011 naar 672 in 2012, dit is een afname met -13,3%. Het betreft één van de grootste afnames van de laatste jaren. We noteerden ook afnames van -8,5% van het aantal gewonden en van -7,8% van het aantal letselongevallen in 2012.

Het officiële aantal doden 30 dagen, (dit is het totaal aantal personen dat omkwam op de plaats van het ongeval of binnen de 30 dagen volgend op het ongeval), voor 2012 wordt door het BIVV geschat op 750 voor heel België. Voor het jaar 2011 bedroeg het officiële aantal verkeersdoden 858.

Het aantal letselongevallen met motorrijders daalde in 2012 met -16,5% en het aantal doden ter plaatse zelfs met -26,3% in vergelijking met 2011.

Alleen de fietsdoden volgen de sterk dalende algemene trend in 2012 niet. In 2012 vielen in Vlaanderen 8 fietsdoden meer dan in 2011. In vergelijking met 2004 blijft de trend evenwel dalend.

Hoewel het aantal ongevallen ongeveer in dezelfde mate afneemt tijdens de 4 periodes van de week (dit zijn: weekdag, weeknacht, weekenddag en weekendnacht) noteren we een bijzonder forse daling van het aantal doden tijdens weekendnachten (-29,2% ten opzichte van 2011).

De goede cijfers voor 2012 mogen ons niet uit het oog doen verliezen dat België een minder goede leerling van Europa blijft. Ons land staat namelijk op de 20ste plaats als het gaat over het aantal doden 30 dagen per miljoen inwoners (Cijfers: 2011).

2. Voortaan zal de verwerking van de ongevalgegevens van de Federale Politie volgens normale maandelijkse frequentie verlopen, maar ondertussen heeft de aanlevering van de gegevens van de Lokale en de Federale Politie vertraging opgelopen. Het BIVV verwerkt de gegevens van zodra het deze ontvangt.

3. De Federale Politie is in de loop van 2012 overgeschakeld naar een andere registratiemethode en dit heeft tot de vertragingen geleid.

4. Vanaf juni zal de barometer van het BIVV terug te raadplegen zijn, maar het BIVV herdenkt en herwerkt momenteel zowel inhoudelijk als op het vlak van frequentie van verschijning. Het BIVV zal hierover ook nog communiceren van zodra de 'barometer nieuwe stijl' definitief is, maar is momenteel in overleg met alle betrokken partijen over de inhoudelijke herwerking van de verkeersveiligheidsbarometer.

DO 2012201312911

Question n° 412 de madame la députée Isabelle Emmery du 24 mai 2013 (Fr.) au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre:

Les inspections des centres de contrôle technique. (QO 17881)

Il existe 77 centres de contrôle technique en Belgique. Ces centres sont inspectés, en moyenne, une fois par mois par la Direction Certification et Inspection.

Les inspecteurs vérifient le fonctionnement général dans la station contrôlée, l'application correcte des règlements et des procédures en vigueur. Nous apprenons que dans 73 % de ces centres, les inspecteurs ont émis des remarques sur le déroulement des contrôles.

1. Pouvez-vous nous renseigner sur la teneur des remarques émises lors des inspections?
2. Ces remarques soulèvent-elles des problèmes et/ou des incohérences au niveau de la réglementation ou des procédures mises en place?
3. Si tel est le cas, quelles sont les pratiques mises en place pour palier aux problèmes d'application des règlements et des procédures?

Réponse du secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre du 02 septembre 2013, à la question n° 412 de madame la députée Isabelle Emmery du 24 mai 2013 (Fr.):

L'article de presse n'a pas repris exactement les renseignements communiqués par mes services. Ainsi, ce ne sont pas 73 % des stations de contrôle technique qui sont en infraction mais 73 % des inspections qui donnent lieu à des remarques des inspecteurs du SPF. Ces chiffres sont tout à fait normaux. Dans n'importe quelle matière, il est très rare qu'une inspection ne donne lieu à aucune remarque.

Les inspections visent essentiellement à vérifier que les inspecteurs des stations de contrôle technique appliquent parfaitement les procédures de contrôle telles que décrites dans les instructions du SPF.

DO 2012201312911

Vraag nr. 412 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Isabelle Emmery van 24 mei 2013 (Fr.) aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister:

Inspecties bij keuringsstations. (MV 17881)

België telt 77 keuringsstations, die gemiddeld een keer per maand door de Directie Certificatie en Inspectie worden geïnspecteerd.

De inspecteurs controleren de algemene werking van het keuringsstation en gaan na of de geldende regelgevingen en procedures correct worden toegepast. Naar verluidt werden er met betrekking tot 73 procent van de keuringsstations opmerkingen geformuleerd over het verloop van de keuring.

1. Wat houden die opmerkingen precies in?
2. Hebben ze betrekking op problemen en/of inconsistenties met betrekking tot de geldende regelgeving of procedures?
3. Zo ja, welke oplossingen worden er aangereikt om de problemen inzake de toepassing van de regelgevingen en procedures te verhelpen?

Antwoord van de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister van 02 september 2013, op de vraag nr. 412 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Isabelle Emmery van 24 mei 2013 (Fr.):

Het krantenartikel heeft de inlichtingen, meegedeeld door mijn diensten, niet exact overgenomen. Het is namelijk geen 73 % van de technische controlestations die in de fout gaan, maar 73 % van de inspecties die aanleiding geven tot opmerkingen gemaakt door de inspecteurs van de FOD. Deze cijfers zijn heel normaal. Het is heel uitzonderlijk dat een inspectie geen enkele opmerking zou opleveren.

De bedoeling van deze inspecties is vooral om na te gaan of de inspecteurs in de stations voor technische controle de controleprocedures correct naleven, zoals voorgeschreven in de instructies van de FOD.

Ces remarques sont de multiple nature et portent d'une part sur la manière d'effectuer un contrôle, à savoir faire un test en laissant la porte ouverte, ne pas boucler les ceintures de sécurité lors d'un contrôle... et d'autre part, sur l'organisation d'une station, à savoir les temps d'attente des clients, l'affichage des possibilités pour porter plainte...

Ces remarques peuvent effectivement donner lieu à une modification d'une instruction afin de la préciser après concertation entre le SPF et le GOCA.

En ce qui concerne le suivi des remarques, le SPF Mobilité et Transports assure un suivi bimensuel de toutes les remarques effectuées par les inspecteurs de la Direction Certification et Inspection au moyen d'un courrier. La direction des organismes de contrôle technique doit y répondre en indiquant les mesures prises pour remédier aux constats. Mais dès qu'une constatation est jugée importante, un courrier séparé est envoyé à la direction de l'organisme visé en demandant de remédier immédiatement au manquement en prenant les mesures pour que cela ne se reproduise plus.

Enfin, une cellule d'audit, en plus de la cellule inspection, examine également le fonctionnement des organismes de contrôle technique et a déjà permis de nombreuses améliorations en matière de gestion et d'organisation des stations.

Secrétaire d'État à l'Asile et la Migration, à l'Intégration sociale et à la Lutte contre la pauvreté, adjointe à la ministre de la Justice

DO 2012201312413

Question n° 451 de monsieur le député Gerolf Annemans du 18 avril 2013 (N.) à la secrétaire d'État à l'Asile et la Migration, à l'Intégration sociale et à la Lutte contre la pauvreté, adjointe à la ministre de la Justice:

L'origine des personnes naturalisées.

Selon l'Office des étrangers, 7.002 demandes de régularisation ayant trait à 9.509 personnes ont été acceptées en 2011. En 2012, ce sont 3.387 demandes de régularisation qui ont été acceptées, concernant 4.412 personnes.

Deze opmerkingen hebben meerdere doelen en hebben enerzijds betrekking op de manier van controleren, dit wil zeggen een test door de deur open te laten, de veiligheidsgordels niet vastklikken tijdens een controle... en anderzijds op de organisatie van het station, dit wil zeggen de wachttijden van de klanten, het uithangen van informatie met de mogelijkheden om klacht neer te leggen...

Deze opmerkingen kunnen aanleiding geven tot een aanpassing van een instructie ter verduidelijking, en dit na overleg tussen de FOD en GOCA.

Wat betreft de opvolging van de opmerkingen, verzekert de FOD Mobiliteit en Vervoer een tweemaandelijks opvolging van alle opmerkingen gemaakt door de inspecteurs van de Directie Certificatie en Inspectie door middel van een brief. De directie van de organismen voor technische controle moet hierop antwoorden door de vermelding van de genomen maatregelen om de vaststellingen op te lossen. Maar vanaf het ogenblik dat een vaststelling als belangrijk beschouwd wordt, zal een afzonderlijke brief verstuurd worden naar de directie van het desbetreffende organisme. Hierin wordt gevraagd onmiddellijk een oplossing te vinden voor het probleem en maatregelen te nemen zodat dit probleem zich niet meer voordoet.

Tot slot, een auditcel, naast de cel inspectie, onderzoekt eveneens het functioneren van de organismen voor technische controle en heeft al talloze verbeteringen aangebracht betreffende het beheer en de organisatie van de stations.

Staatssecretaris voor Asiel en Migratie, Maatschappelijke Integratie en Armoedebestrijding, toegevoegd aan de minister van Justitie

DO 2012201312413

Vraag nr. 451 van de heer volksvertegenwoordiger Gerolf Annemans van 18 april 2013 (N.) aan de staatssecretaris voor Asiel en Migratie, Maatschappelijke Integratie en Armoedebestrijding, toegevoegd aan de minister van Justitie:

De achtergrond van de geregulariseerde personen.

In 2011 werden volgens de Dienst Vreemdelingenzaken 7.002 regularisatieaanvragen ingewilligd die betrekking hadden op 9.509 personen. In 2012 werden 3.387 regularisatieaanvragen ingewilligd, die betrekking hadden op 4.412 personen.

1. Quelle était la nationalité des personnes régularisées respectivement en 2011 et en 2012?

2. Parmi ces personnes, combien avaient une demande d'asile en cours d'examen au moment de leur régularisation?

3. Combien étaient des demandeurs d'asile déboutés?

4. Combien n'ont jamais introduit de demande d'asile?

1. Kan u meedelen wat de nationaliteit was van de personen die respectievelijk in 2011 en 2012 werden geregulariseerd?

2. Hoeveel van deze personen hadden op het ogenblik van hun regularisatie asielaanvragen lopen?

3. Hoeveel van deze personen waren uitgeprocedeerde asielzoekers?

4. Hoeveel van deze personen dienden nooit een asiel-aanvraag in?

Réponse de la secrétaire d'État à l'Asile et la Migration, à l'Intégration sociale et à la Lutte contre la pauvreté, adjointe à la ministre de la Justice du 02 septembre 2013, à la question n° 451 de monsieur le député Gerolf Annemans du 18 avril 2013 (N.):

1. Vous trouverez ci-dessous la nationalité des personnes autorisées au séjour pour motifs humanitaires ou médicaux en 2011 et 2012

Antwoord van de staatssecretaris voor Asiel en Migratie, Maatschappelijke Integratie en Armoedebestrijding, toegevoegd aan de minister van Justitie van 02 september 2013, op de vraag nr. 451 van de heer volksvertegenwoordiger Gerolf Annemans van 18 april 2013 (N.):

1. Hieronder vindt u de nationaliteit van de personen die om humanitaire of medische redenen tot een verblijf gemachtigd werden in 2011 en in 2012

Année 2011	Effectifs — Aantal	Jaar 2011
Maroc	1 793	Marokko
Congo (RD)	674	Congo (DR)
Russie	543	Rusland
Brésil	524	Brazilië
Arménie	436	Armenië
Turquie	356	Turkije
Algérie	276	Algerije
Equateur	249	Ecuador
Pakistan	241	Pakistan
Serbie	234	Servië
Autres	4 183	Andere
Total	9 509	Totaal

Année 2012	Effectifs — Aantal	Jaar 2012
Maroc	974	Marokko
Brésil	350	Brazilië
Congo (RD)	291	Congo (DR)
Russie	224	Rusland
Turquie	160	Turkije
Arménie	150	Armenië
Chine	135	China
Algérie	122	Algerije
Serbie	104	Servië
Pakistan	102	Pakistan
Autres	1 800	Andere
Total	4 412	Totaal

Source : SPF Intérieur - Office des Étrangers.

2. à 4. Pour l'heure, l'Office des Étrangers ne dispose pas de données selon la nomenclature demandée, à savoir le nombre de personnes autorisées au séjour selon qu'elles aient précédemment demandé l'asile ou non en distinguant ceux dont la demande d'asile est toujours en cours ou non.

L'Office des Étrangers a, par contre, calculé le nombre de nouvelles demandes d'autorisation de séjour introduites par des personnes ayant par ailleurs introduit une demande d'asile ou non: "45,5 % des demandeurs *9bis / 9ter* de 2012 ont introduit antérieurement une demande d'asile. La proportion de ces demandes *9bis / 9ter* précédées d'une demande d'asile avait fortement augmenté en 2010, puis diminué (47,3 % en 2011), mais reste largement plus élevée qu'en 2010 où elle n'était que de 36 %. Cette situation est imputable à la chute des demandes d'asile connue en 2012" (*Rapport d'activités 2012* de l'OE, p. 59).

DO 2012201313484

Question n° 516 de madame la députée Karin Temmerman du 04 juillet 2013 (N.) à la secrétaire d'État à l'Asile et la Migration, à l'Intégration sociale et à la Lutte contre la pauvreté, adjointe à la ministre de la Justice:

Ordre de reconduire les MENA.

Ces dernières années, notre pays connaît un afflux continu de mineurs étrangers non accompagnés (MENA). Un tuteur est désigné à chaque mineur après son enregistrement. En sa qualité de représentant légal du mineur, il est chargé de veiller à son bien-être. Il s'attelle également à rechercher une solution durable avec le mineur.

Bron: FOD Binnenlandse Zaken - Dienst Vreemdelingenzaken.

2. - 4. Momenteel beschikt de Dienst Vreemdelingenzaken niet over gegevens volgens de gevraagde nomenclatuur, dit wil zeggen het aantal personen die gemachtigd werden tot een verblijf, in functie van het feit of ze vroeger al dan niet een asielaanvraag hebben ingediend, waarbij er een onderscheid wordt gemaakt tussen de personen wier asielaanvraag nog steeds loopt en de personen wier asielaanvraag afgesloten werd.

De Dienst Vreemdelingenzaken heeft daarentegen het aantal nieuwe aanvragen voor een machtiging tot verblijf berekend die ingediend werden door personen die bovendien al dan niet een asielaanvraag ingediend hadden: "45,5 % van de aanvragers *9bis / 9ter* uit 2012 heeft vooraf een asielaanvraag ingediend. Het aandeel aanvragen *9bis / 9ter* die volgden op een asielaanvraag steeg sterk in 2010, nam daarna af (47,3 % in 2011), maar blijft aanzienlijk groter dan in 2010, toen het 36 % bedroeg. Dit moet in verband worden gebracht met de in 2012 vastgestelde daling van asielaanvragen" (*Activiteitenrapport 2012* van de DVZ, p. 59).

DO 2012201313484

Vraag nr. 516 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Karin Temmerman van 04 juli 2013 (N.) aan de staatssecretaris voor Asiel en Migratie, Maatschappelijke Integratie en Armoedebestrijding, toegevoegd aan de minister van Justitie:

Het bevel tot terugbrenging van de NBMV.

Ons land kent de voorbije jaren een continue instroom van niet-begeleide minderjarige vreemdelingen (NBMV). Na registratie, krijgt de NBMV een voogd toegewezen. Als zijn wettelijke vertegenwoordiger ziet de voogd toe om het algemeen welzijn van de minderjarige. Samen met de minderjarige wordt toegewerkt naar een duurzame oplossing.

Conformément à l'article 118 de l'arrêté royal du 8 octobre 1981 sur l'accès au territoire, le séjour, l'établissement et l'éloignement des étrangers, "sauf décision spéciale du ministre ou de son délégué, aucun ordre de quitter le territoire ne peut être délivré à un étranger qui a moins de dix-huit ans ou qui est mineur d'âge selon son statut personnel. Cet ordre de quitter le territoire est remplacé par un ordre de reconduire conforme au modèle figurant à l'annexe 38". Cette décision est notifiée au tuteur. Celui-ci doit prendre toutes les mesures pour ramener le mineur dans son pays d'origine.

1. Combien de MENA ont-ils reçu un ordre de reconduire (annexe 38) par l'entremise de leur tuteur en 2011, 2012 et 2013?

2. Combien de MENA ayant reçu un ordre de reconduire par le biais de leur tuteur en 2011, 2012 et 2013, ont-ils effectivement été reconduits dans leur pays d'origine par leur tuteur? Je souhaite obtenir une ventilation par nationalité.

3. Les tuteurs sont-ils censés ramener effectivement les mineurs dans leur pays d'origine?

4. Le document annexe 38 revêt-il un caractère contraignant pour le tuteur dès lors qu'il le signe?

5. À quelles conséquences s'exposent les tuteurs qui refusent de signer ce document?

6. À quelles conséquences s'exposent les tuteurs qui s'abstiennent de reconduire un MENA dans son pays d'origine?

7. L'Office des Étrangers (OE) établit un document annexe 38.

Sur la base de quels critères un document annexe 38 est-il établi et délivré au tuteur?

8. L'accueil des MENA visés par un document annexe 38 est-il prévu par ailleurs?

9. Sous quelle catégorie statistique les MENA qui sont l'objet d'un document annexe 38 sont-ils répertoriés?

10. Sous quelle catégorie statistique les MENA qui sont reconduits dans leur pays d'origine par leur tuteur après avoir reçu un document annexe 38 sont-ils répertoriés?

Conform artikel 118 van het koninklijk besluit van 8 oktober 1981 betreffende de toegang tot het grondgebied, het verblijf, de vestiging en de verwijdering van vreemdelingen, mag, behoudens bijzondere beslissingen van de (minister) of zijn gemachtigde, geen bevel om het grondgebied te verlaten worden afgegeven aan een vreemdeling die minder dan achttien jaar oud is of die volgens zijn personeel statuut minderjarig is. Overeenkomstig het model van Bijlage 38 wordt dat bevel om het grondgebied te verlaten vervangen door een bevel tot terugbrenging. Dat bevel wordt afgegeven aan de voogd. Hij krijgt het bevel om alle maatregelen te nemen om de minderjarige terug te brengen naar zijn land van herkomst.

1. Hoeveel NBMV's ontvingen in 2011, 2012 en 2013 via hun voogd een bevel tot terugbrenging (Bijlage 38)?

2. Hoeveel NBMV's die in 2011, 2012 en 2013 via hun voogd een bevel tot terugbrenging ontvingen, werden ook daadwerkelijk door de voogd teruggebracht naar hun land van herkomst? Graag een opdeling per nationaliteit.

3. Wordt er van de voogd verwacht de minderjarige daadwerkelijk terug te brengen naar zijn land van herkomst?

4. Dient de voogd de bijlage 38 te ondertekenen alvorens hieraan gebonden te zijn?

5. Wat zijn de consequenties voor de voogden die weigeren om dat document te ondertekenen?

6. Wat zijn de consequenties voor de voogden indien ze niet overgaan tot het terugbrengen van de NBMV naar het land van herkomst?

7. De Dienst Vreemdelingenzaken (DVZ) stelt een Bijlage 38 op.

Aan de hand van welke criteria wordt een Bijlage 38 opgesteld en afgegeven aan de voogd?

8. Wordt verder voorzien in opvang van NBMV die voorwerp uitmaken van een Bijlage 38?

9. Welke statistische kwalificatie wordt gehanteerd voor NBMV die voorwerp uitmaken van een Bijlage 38?

10. Welke statistische kwalificatie wordt gehanteerd voor NBMV die naar aanleiding van een Bijlage 38 door hun voogd teruggebracht zijn naar het land van herkomst?

Réponse de la secrétaire d'État à l'Asile et la Migration, à l'Intégration sociale et à la Lutte contre la pauvreté, adjointe à la ministre de la Justice du 26 août 2013, à la question n° 516 de madame la députée Karin Temmerman du 04 juillet 2013 (N.):

1. Le tableau ci-dessous nous renseigne sur le nombre d'ordres de reconduire délivrés au cours de ces dernières années:

	2011	2012	2013*
Ordre de reconduire <i>Bevel tot terugbrenging</i>	94	115	66

* de janvier à juin 2013 inclus / * *januari t.e.m. juni 2013*

2. Le récapitulatif ci-après indique le nombre total de MENA (mineurs étrangers non accompagnés) partis volontairement au cours de ces dernières années avec l'accompagnement d'un tuteur ou d'organisations telles que Caritas ou l'OIM (Organisation Internationale de Migration).

Antwoord van de staatssecretaris voor Asiel en Migratie, Maatschappelijke Integratie en Armoedebestrijding, toegevoegd aan de minister van Justitie van 26 augustus 2013, op de vraag nr. 516 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Karin Temmerman van 04 juli 2013 (N.):

1. Onderstaande tabel geeft een overzicht van het aantal bevelen tot terugbrenging in de laatste jaren:

2. Onderstaand overzicht telt het totaal aantal NBMV (niet-begeleide minderjarige vreemdelingen) die met begeleiding van de voogd en organisaties als Caritas of IOM (*International Organisation of Migration*) vrijwillig betrokken zijn in de afgelopen jaren.

Retour volontaire — <i>Vrijwillige terugkeer</i>	2011	2012	2013*
MENA ayant bénéficié d'une aide à la réintégration <i>NBMV met re-integratiesteun</i>	9	7	5
MENA n'ayant pas bénéficié d'une aide à la réintégration <i>NBMV zonder re-integratiesteun</i>	14	8	/
Ex-MENA (18-21 ans) <i>Ex - NBMV (18-21 jaar)</i>	3	5	4

* de janvier à avril 2013 inclus / * *januari t.e.m. april 2013*

Il s'agit de jeunes de différentes nationalités. Les tableaux repris en annexe fournissent une indication précise des jeunes qui, parmi eux, sont retournés grâce à une aide à la réintégration.

Het gaat om jongeren met verschillende nationaliteiten, waarvan de tabellen als bijlage een detail geven van de jongeren die met re-integratiesteun zijn teruggekeerd.

OIM + Caritas — IOM + Caritas				
RV MENA	2011	2012	2013	VT NBBM
Afghanistan	0	1	0	<i>Afghanistan</i>
Albanie	0	0	2	<i>Albanië</i>
Angola	0	0	0	<i>Angola</i>
Bangladesh	0	0	0	<i>Bangladesh</i>
Bosnie	0	0	1	<i>Bosnië</i>
Brésil	2	2	0	<i>Brazilië</i>
Guinée	0	1	0	<i>Guinee</i>
Irak	0	0	1	<i>Irak</i>
Kenya	0	0	0	<i>Kenia</i>
Kirghizistan	0	0	0	<i>Kirgizië</i>
Kosovo	2	0	0	<i>Kosovo</i>
Macédoine	1	0	1	<i>Macedonië</i>
Maroc	0	1	0	<i>Marokko</i>
Mongolie	0	0	1	<i>Mongolië</i>
Nigeria	0	0	0	<i>Nigerië</i>
Ukraine	0	0	0	<i>Oekraïne</i>
Roumanie	0	0	0	<i>Roemenië</i>
Russie	3	1	1	<i>Rusland</i>
Serbie	1	1	0	<i>Servië</i>
Total	9	7	7	<i>Totaal</i>

OIM + Caritas — IOM + Caritas				
RV Ex-MENA	2011	2012	2013	VT Ex-NBBM
Afghanistan	0	1	3	<i>Afghanistan</i>
Albanie	0	0	0	<i>Albanië</i>
Angola	1	0	0	<i>Angola</i>
Bangladesh	0	0	0	<i>Bangladesh</i>
Bosnie	0	0	0	<i>Bosnië</i>
Brésil	0	0	0	<i>Brazilië</i>
Guinée	1	1	0	<i>Guinee</i>
Irak	0	1	0	<i>Irak</i>
Kenya	0	0	0	<i>Kenia</i>
Kirghizistan	0	0	0	<i>Kirgizië</i>
Kosovo	0	2	0	<i>Kosovo</i>
Macédoine	0	0	0	<i>Macedonië</i>
Maroc	0	0	1	<i>Marokko</i>
Mongolie	1	0	0	<i>Mongolië</i>
Nigeria	0	0	0	<i>Nigerië</i>
Ukraine	0	0	0	<i>Oekraïne</i>
Roumanie	0	0	0	<i>Roemenië</i>
Russie	0	0	1	<i>Rusland</i>
Serbie	0	0	0	<i>Servië</i>
Total	3	5	5	<i>Totaal</i>

3. L'exécution d'un ordre de reconduire repose sur une base volontaire, c'est-à-dire sur la coopération du tuteur et du jeune lui-même. Tout rapatriement forcé d'un MENA est exclu.

Si le tuteur ne peut ou ne souhaite pas accompagner le jeune, il peut être fait appel à des partenaires fiables tels que l'OIM, Caritas et la Croix-Rouge pour l'accompagner et lui fournir un soutien dans son pays d'origine. Dans ce cadre, Fedasil et ses partenaires s'investissent encore davantage dans l'accompagnement du retour ainsi que dans la réintégration dans les pays d'origine.

3. De uitvoering van een bevel tot terugbrenging gebeurt steeds op vrijwillige basis, dus met de medewerking van de voogd en de jongere zelf. Een gedwongen repatriëring van een NBMV is uitgesloten.

Zo de voogd de jongere niet kan of wil begeleiden, dan kunnen betrouwbare partners als IOM, Caritas en het Rode Kruis ingeschakeld worden om de jongeren te begeleiden en in hun herkomstland te ondersteunen. Fedasil zet daarbij met haar partners nog meer in op de terugkeerbegeleiding en de re-integratie in de thuislanden.

4. et 5. Le tuteur reçoit l'ordre de reconduire (annexe 38) dans sa commune de son domicile. Il / elle signe la décision pour réception et non pour accord. S'il/ si elle se trouve dans l'impossibilité de le faire, cela n'a aucune incidence. Cela n'équivaut pas à un recours ou à quelque contestation que ce soit. Si le tuteur et/ou le jeune n'est pas d'accord avec la décision, il peut introduire un recours auprès du Conseil du contentieux des étrangers.

6. Il n'y en a aucune. Le Service des Tutelles exerce un contrôle général sur le rôle du tuteur mais étant donné que celui-ci est fondé sur une relation de confiance avec son pupille, le Service des Tutelles n'examine pas l'opportunité des différentes démarches entreprises par un tuteur.

7. Pour chaque mineur étranger non accompagné qui n'est pas reconnu par le Commissariat général aux réfugiés et aux apatrides et ne reçoit pas de protection subsidiaire en vertu de l'article 61/14 de la loi sur les étrangers, il convient de rechercher la solution la plus appropriée et durable possible. Celle-ci peut être un regroupement familial, un retour dans le pays d'origine ou une autorisation de séjour en Belgique.

L'on tente toujours de regrouper le mineur avec ses parents pour préserver l'unité de la famille. Cette solution est décidée en concertation avec le jeune et le tuteur, qui apporte des éléments ainsi qu'une proposition de solution durable. Un ordre de reconduire est délivré uniquement lorsque le pays de destination peut offrir un accueil approprié et des soins adéquats et que cette solution respecte l'intérêt de l'enfant.

8. Lorsque la solution durable consiste en un retour du jeune et que celui-ci n'accepte pas de collaborer, il conserve néanmoins bien entendu ses droits fondamentaux. Il continue alors à séjourner en Belgique, est en principe scolarisé et bénéficie d'un accueil et des services sociaux.

9. et 10. L'Office des Étrangers consigne le nombre de décisions d'ordres de reconduire mais ne dispose pas d'informations spécifiques concernant les MENA qui sont repartis.

4. en 5. De voogd ontvangt op de gemeente van zijn woonplaats het bevel tot terugbrenging (de bijlage 38). Hij/ zij ondertekent de beslissing voor ontvangst maar niet voor akkoord. Weigert de voogd in schier onmogelijk geval de betekening voor ontvangst te ondertekenen, dan heeft dit geen gevolgen. Het komt niet neer op een beroep of enige betwisting. Is de voogd en/of de jongere het oneens met de beslissing, dan kan hij in beroep gaan bij de Raad voor Vreemdelingenbetwistingen.

6. Geen. De dienst Voogdij oefent een algemeen toezicht uit op de opdracht van de voogd maar omdat die onafhankelijk is en een vertrouwensrelatie met zijn pupil heeft, beoordeelt hij niet de opportuniteit van de verschillende stappen die een voogd zet.

7. Er moet voor elke niet begeleide minderjarige vreemdeling die door het Commissariaat - generaal voor de vluchtelingen en de staatlozen niet als vluchteling wordt erkend noch subsidiaire bescherming krijgt, in uitvoering van artikel 61/14 Vreemdelingenwet naar de meest passende en duurzame oplossing worden gezocht. Dit is de gezinshereniging, de terugkeer naar het land van herkomst of een machtiging tot verblijf in België.

Het streefdoel is steeds om de hereniging met de ouders te bewerkstelligen om de eenheid van het gezin te bewaren. Dit gebeurt in samenspraak met de jongere en de voogd die elementen en een voorstel van duurzame oplossing aanbrengt. Een bevel tot terugbrenging wordt maar afgegeven zo er in het land van bestemming adequate opvang en verzorging wordt geboden en dit in het belang van het kind is.

8. Jongeren die niet wensen mee te werken aan een terugkeer die als duurzame oplossing werd weerhouden, behouden uiteraard hun fundamentele rechten. Zij verblijven verder in België, gaan in principe naar school en krijgen opvang en andere sociale voorzieningen.

9. en 10. De Dienst Vreemdelingenzaken houdt het aantal beslissingen van bevel tot terugbrenging bij maar er zijn geen specifieke gegevens beschikbaar over de NBMV die teruggekeerd zijn.

DO 2012201313792

Question n° 527 de monsieur le député Olivier Maingain du 15 juillet 2013 (Fr.) à la secrétaire d'État à l'Asile et la Migration, à l'Intégration sociale et à la Lutte contre la pauvreté, adjointe à la ministre de la Justice:

SPP Intégration sociale. - Répartition linguistique du personnel.

1. Quelle était au 30 juin 2012, la répartition linguistique du personnel (agents statutaires, personnel contractuel) en fonction au sein du siège central de ce SPP, et ce niveau par niveau?

2. Au regard des cadres linguistiques en vigueur pour cette institution, quels étaient les déséquilibres linguistiques éventuellement constatés, et ce niveau par niveau?

3. Dans l'hypothèse de l'existence desdits déséquilibres, quelles sont les mesures qui ont été prises pour y remédier?

Réponse de la secrétaire d'État à l'Asile et la Migration, à l'Intégration sociale et à la Lutte contre la pauvreté, adjointe à la ministre de la Justice du 26 août 2013, à la question n° 527 de monsieur le député Olivier Maingain du 15 juillet 2013 (Fr.):

1. D'une manière générale, le SPP Intégration sociale comptait, au 30 juin 2012, 51,14 % d'équivalents temps plein francophones pour 48,86 % d'équivalents temps plein néerlandophones, tout personnel et niveau confondus.

Equivalents temps plein personnel statutaire:

Degrés — <i>Graad</i>	FR	NL	Total général — <i>Totaal</i>
1 (management)	2	2	4
2 (A3-A5)	3	2	5
3 (A1-A2 + B)	24.2	30.7	54.9
4 (C)	14.6	12.1	26.7
5 (D)		3	3
Total général / <i>Totaal</i>	43.8	49.8	93.6

DO 2012201313792

Vraag nr. 527 van de heer volksvertegenwoordiger Olivier Maingain van 15 juli 2013 (Fr.) aan de staatssecretaris voor Asiel en Migratie, Maatschappelijke Integratie en Armoedebestrijding, toegevoegd aan de minister van Justitie:

POD Maatschappelijke Integratie.- Verdeling van het personeel naar taalrol.-

1. Hoe was het vastbenoemde en het contractuele personeel op de hoofdzetel van deze POD per niveau op 30 juni 2012 verdeeld over de taalrollen?

2. Welke wanverhoudingen tussen de taalrollen werden er eventueel per niveau vastgesteld ten aanzien van het taalkader bij die instelling?

3. Welke maatregelen werden er genomen om een eventuele wanverhouding weg te werken?

Antwoord van de staatssecretaris voor Asiel en Migratie, Maatschappelijke Integratie en Armoedebestrijding, toegevoegd aan de minister van Justitie van 26 augustus 2013, op de vraag nr. 527 van de heer volksvertegenwoordiger Olivier Maingain van 15 juli 2013 (Fr.):

1. Algemeen telde de POD Maatschappelijke Integratie op 30 juni 2012 voor alle personeelsleden en niveaus samen 51,14 % Franstalige voltijdse equivalenten tegenover 48,86 % Nederlandstalige voltijdse equivalenten (VTE).

VTE statutaire personeelsleden:

Pourcentage:

Percentage:

Degrés — <i>Graad</i>	FR	NL
1 (management)	50.00 %	50.00 %
2 (A3-A5)	60.00 %	40.00 %
3 (A1-A2 + B)	44.08 %	55.92 %
4 (C)	54.68 %	45.32 %
5 (D)	0.00 %	100.00 %
<i>Total / Totaal</i>	46.79 %	53.21 %

Equivalentes temps plein personnel contractuel:

VTE Contractuele personeelsleden:

Degrés — <i>Graad</i>	FR	NL	Total général — <i>Totaal</i>
1 (management)	0	0	0
2 (A3-A5)	0		0
3 (A1-A2 + B)	12	5.8	17.8
4 (C)	12.4	9.5	21.9
5 (D)	6	5.8	11.8
<i>Total général / Totaal</i>	30.4	21.1	51.5

Pourcentage:

Percentage:

Degrés — <i>Graad</i>	FR	NL
1 (management)	0.00 %	0.00 %
2 (A3-A5)	0.00 %	0.00 %
3 (A1-A2 + B)	67.42 %	32.58 %
4 (C)	56.62 %	43.38 %
5 (D)	50.85 %	49.15 %
<i>Total / Totaal</i>	59.03 %	40.97 %

2. Lors du dernier contrôle annuel de nos cadres par la Commission permanente de Contrôle linguistique, celle-ci a relevé un déséquilibre dans le degré 2 et dans le degré 5. Il convient de rappeler que le SPP est une petite organisation et que des changements importants peuvent apparaître dans les pourcentages suite à des mouvements marginaux.

3. Le déséquilibre constaté dans le degré 2 provient du fait que suite aux mesures d'économie sur les enveloppes de personnel, deux emplois de promotion A3 qui avaient été prévus au plan de personnel 2010 ont dû être abandonnés pour rester dans la marge budgétaire. Le rééquilibrage ne peut donc s'opérer que par le départ de membres du personnel du rôle excédentaire.

Dans le degré 5, il s'agit du projet "experts du vécu" dans lequel des contractuels issus du monde de la pauvreté ont été engagés dans le niveau D. Ces personnes suivent parallèlement une formation qui en cas de réussite leur donne accès à un contrat de niveau C. D'une part, nous ne maîtrisons pas le taux de réussite à ce cursus. D'autre part, limiter l'avancement social mérité de ces personnes serait en contradiction avec la philosophie du projet.

DO 2012201313843

Question n° 529 de madame la députée Zoé Genot du 16 juillet 2013 (Fr.) à la secrétaire d'État à l'Asile et la Migration, à l'Intégration sociale et à la Lutte contre la pauvreté, adjointe à la ministre de la Justice:

CGRA. - Bien-être et stress au travail.

Le Commissariat général aux Réfugiés et aux Apatrides (CGRA) a pour mission principale d'accorder ou de refuser un statut de protection internationale à des demandeurs d'asile. Les officiers de protection, qui traitent les demandes d'asile, sont en première ligne pour auditionner les demandeurs d'asile.

Beaucoup d'officiers de protection apparaissent en difficulté face au recueil et à l'examen des récits d'asile. Ces récits peuvent contenir des éléments difficiles, voire atroces: viols, violences sexuelles, faits de génocide, atrocités commises durant un conflit dans le pays du demandeur d'asile, etc.

2. Bij de laatste jaarlijkse controle van het personeelsbestand heeft de Vaste Commissie voor taaltoezicht een wanverhouding vastgesteld binnen graad 2 en graad 5. Aan te stippen valt dat de POD een kleine organisatie is en dat aanzienlijke wijzingen in de percentages het gevolg kunnen zijn van kleine verschuivingen.

3. De vastgestelde wanverhouding in graad 2 vloeit voort uit besparingsmaatregelen. Twee bevorderingsbetrekkingen A3 die in het personeelsplan 2010 waren gepland, werden geschrapt om binnen de budgettaire marge te blijven. Een nieuw evenwicht kan hier enkel tot stand komen wanneer personeelsleden van de beter vertegenwoordigde taalrol vertrekken.

In graad 5 gaat het om het project "Ervaringsdeskundigen". Het betreft personen die uit de armoede komen en als contractuelen werden aangeworven in niveau D. Deze mensen volgen gelijktijdig een opleiding en kunnen opklimmen naar niveau C wanneer ze hiervoor slagen. Enerzijds hebben wij geen vat op de slaagcijfers voor deze opleiding. Anderzijds zou een beperking van de verdiende sociale vooruitgang strijdig zijn met de filosofie van het project.

DO 2012201313843

Vraag nr. 529 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Zoé Genot van 16 juli 2013 (Fr.) aan de staatssecretaris voor Asiel en Migratie, Maatschappelijke Integratie en Armoedebestrijding, toegevoegd aan de minister van Justitie:

CGVS. - Welzijn en stress op het werk.

De kerntaak van het Commissariaat-generaal voor de Vluchtelingen en de Staatlozen (CGVS) is het toekennen of weigeren van een internationale beschermingsstatus aan asielzoekers. De protection officers, die de asielaanvragen behandelen, horen de asielzoekers als eerste.

Voor tal van protection officers blijkt het optekenen en onderzoeken van de asielverhalen psychisch belastend te zijn. In die verhalen kunnen immers aangrijpende of gruwelijke feiten aan bod komen: verkrachtingen, seksueel geweld, genocidefeiten, gruweldaden die begaan werden tijdens een conflict in het land van herkomst van de asielzoeker, enz.

Un courriel interne du CGRA avait d'ailleurs circulé à l'extérieur de l'institution soulevant de nombreuses interrogations sur la difficulté du travail au CGRA et le bien-être au travail (voir par exemple *De Standaard* du 20 octobre 2011: "*Asielaanvragen snel snel afwerken?*").

Le rapport annuel du CGRA (2012) aborde quelques mesures ponctuelles prises au sein d'un service précis pour lutter contre le stress au travail (pages 34 -35) mais reste muet sur des mesures structurelles prises par l'institution pour permettre à tous les officiers de protection du CGRA de prendre le recul nécessaire pour se protéger des récits d'asile tout en conservant l'empathie nécessaire pour entendre le demandeur d'asile. Une cellule psychologique existe au CGRA mais celle-ci ne comporte qu'une seule personne et est destinée aux demandeurs d'asile.

Pourtant, au sein des départements fédéraux (police fédérale, pompiers etc.) il existe des prises en charge (anonymes et/ou en groupe) des fonctionnaires qui font face à des souffrances humaines, et ce par des collègues qui sont formés à l'accompagnement des collègues de première ligne. Ces prises en charge sont organisées de manière structurelle et font partie intégrante de la culture de l'institution.

L'absence de mesures structurelles peut en fin de compte aboutir à des situations de burn-out (épuisement professionnel).

1. Comment se fait-il qu'il n'existe pas au CGRA, institution créée pourtant en 1988, de prise en charge préventive - par le biais d'un service à part entière créé à cet effet - des officiers de protection comme cela se fait dans d'autres institutions fédérales?

2. a) Comment les officiers de protection peuvent-ils évacuer leur stress lié aux auditions (et aux récits difficiles) et auprès de quelle(s) personne(s) ressource(s) et/ou service peuvent-ils s'adresser?

b) Ces personnes ressources ont-elles été formées adéquatement et sont-elles constamment joignables et disponibles à cet effet durant les heures de service?

3. a) Existe-t-il au CGRA un conseiller en prévention qui participe à l'analyse des causes d'affections liées à la charge de travail et aux autres facteurs psychosociaux liés au travail?

b) Dans l'affirmative: de quel service dépend-il et peut-il directement et anonymement être contacté par les officiers de protection?

c) Dans la négative: pour quelle(s) raison(s)?

Enige tijd geleden lekte er trouwens een interne mail van het CGVS uit, waarna er een discussie oplaaide over de zwaarte van het werk bij het CGVS en het welzijn van de werknemers (zie onder meer het artikel 'Asielaanvragen snel snel afwerken?' in *De Standaard* van 20 oktober 2011).

In het jaarverslag 2012 van het CGVS worden enkele maatregelen besproken die een van de diensten nam om de stress op het werk te bestrijden (blz. 34-35), maar van structurele maatregelen om alle protection officers van het CGVS in staat te stellen afstand te nemen van de asielverhalen en toch de nodige empathie aan de dag te leggen bij het gehoor van de asielzoeker, is er geen sprake. Er is een psychologische cel bij het CGVS, maar die telt één persoon en is bedoeld voor de asielzoekers.

Bij de federale departementen (federale politie, brandweer, enz.) zijn er evenwel procedures voor de begeleiding (anoniem en/of in groepsverband) van ambtenaren die met menselijk leed geconfronteerd worden. Die begeleiding wordt verzorgd door collega's die opgeleid zijn om collega's die eerstelijnszorg bieden, te ondersteunen. Die begeleiding wordt op structurele wijze georganiseerd en is volledig geïntegreerd in de departementscultuur.

De afwezigheid van structurele maatregelen kan uiteindelijk leiden tot burn-outs (professionele uitputting).

1. Waarom wordt er bij het CGVS, dat toch al sinds 1988 bestaat, geen preventieve begeleiding geboden - in een speciaal hiervoor gecreëerde dienst - aan de protection officers, zoals in andere federale instanties?

2. a) Hoe kunnen de protection officers de stress als gevolg van de gehoren (en de aangrijpende asielverhalen) van zich af praten en bij welke vertrouwensperso(o)n(en) en/of dienst kunnen ze daarvoor terecht?

b) Hebben die vertrouwenspersonen een adequate opleiding gevolgd en zijn ze tijdens de werkuren voortdurend bereikbaar en beschikbaar?

3. a) Is er bij het CGVS een preventieadviseur die meewerkt aan de analyse van de oorzaken van werkstressgerelateerde klachten en andere werkgerelateerde psychosociale factoren?

b) Zo ja, onder welke dienst ressorteert die preventieadviseur en kunnen de protection officers hem/haar rechtstreeks en anoniem contacteren?

c) Zo niet, waarom niet?

4. a) Existe-il, suite au courriel anonyme daté d'octobre 2011, des systèmes d'alerte au CGRA auprès, par exemple, de parrains anonymes pouvant être contactés librement à propos du mal-être au travail et qui ne parlent qu'avec accord de la personne considérée?

b) Dans la négative: pour quelle(s) raison(s)?

c) À qui l'officier de protection peut-il librement s'adresser en cas de mal-être persistant au travail?

Réponse de la secrétaire d'État à l'Asile et la Migration, à l'Intégration sociale et à la Lutte contre la pauvreté, adjointe à la ministre de la Justice du 02 septembre 2013, à la question n° 529 de madame la députée Zoé Genot du 16 juillet 2013 (Fr.):

1. Tout d'abord il faut remarquer que des incidents critiques comme cause de stress sont très limités au sein du CGRA. L'existence d'un stress vicariant est connu et reconnu au sein du CGRA. Il a été repris dans le projet "Take Care" (projet de bien-être en section géographique centré sur la gestion du stress) qui a été lancé dans une section géographique et encadré par le SPF PO. Il y est apparu que les officiers de protection profitent de la formule d'intervision, qui permet d'analyser les facteurs de stress inhérents à la fonction d'officier de protection et de chercher des solutions au sein du groupe.

2 a) De nombreuses possibilités d'évacuer le stress lié aux auditions existent déjà :

- Importance d'un soutien de qualité et de directives pour les auditions difficiles.

- Rôle du superviseur (ainsi que du premier superviseur et du responsable de la section géographique) comme personne de ressource. Ils exercent un rôle de concertation et de support lors d'auditions/de profils difficiles.

- En cas de profils présentant de graves traumatismes : disponibilité des coordinateurs horizontaux qui sont en fonction au CGRA (genre, mineurs), soutien de la cellule psy, existence de directives, formations spécifiques et personnes de contact internes au sein de chaque section en ce qui concerne ces profils spécifiques difficiles.

- Rôle de soutien du service HRM (au sein duquel l'on trouve également une cellule 'Bien-Être et Prévention') qui, le cas échéant et de manière confidentielle, peut attribuer temporairement une autre fonction aux collaborateurs ou orienter les collaborateurs vers le Service social du SPF Intérieur (où ils peuvent s'adresser à une personne de confiance).

4. a) Werden er naar aanleiding van de interne mail van oktober 2011 signaalprocedures ingevoerd met, bijvoorbeeld, anonieme personen die vrijblijvend gecontacteerd kunnen worden voor problemen op het werk en die enkel met de toestemming van de betrokkene bepaalde zaken bij zijn superieuren aankaarten?

b) Zo niet, waarom niet?

c) Tot wie kunnen de protection officers zich wenden wanneer ze zich langdurig ongelukkig voelen op hun werk?

Antwoord van de staatssecretaris voor Asiel en Migratie, Maatschappelijke Integratie en Armoedebestrijding, toegevoegd aan de minister van Justitie van 02 september 2013, op de vraag nr. 529 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Zoé Genot van 16 juli 2013 (Fr.):

1. Eerst en vooral dient opgemerkt te worden dat kritische incidenten als stressoorzaak zeer beperkt zijn bij het CGVS. Vicariante stress is binnen het CGVS gekend en erkend, en deze problematiek werd opgenomen in het project Take Care, een welzijnsproject rond stressbeheer in de geografische secties. Dit project werd opgestart in één geografische sectie onder begeleiding van de FOD PO. Hieruit bleek dat de protection officers effectief baat hebben bij de formule van intervisie waarin de stressoren inherent aan de functie worden besproken en waar binnen de groep naar oplossingen wordt gezocht.

2 a) Er zijn nu al tal van mogelijkheden inzake stressevacuatie in het kader van een gehoor van asielzoekers:

- Een goede ondersteuning en richtlijnen voor moeilijke gehoren.

- Rol van de supervisor (en van de eerste supervisor en geografische coördinator) als klankbord : overleg en ondersteuning bij moeilijke gehoren/profielen.

- In geval van profielen van asielzoeker met een zwaar trauma: beschikbaarheid van horizontale coördinatoren (gender, minderjarigen) op het CGVS, ondersteuning door de Psy-cel, richtlijnen, specifieke opleidingen, interne aanspreekpunten binnen de secties voor deze specifieke en moeilijke profielen.

- Ondersteuning door de HRM-dienst (waarbinnen een cel "Welzijn en Preventie" actief is) die op vertrouwelijke wijze, indien nodig, medewerkers tijdelijk een andere functie kan toewijzen of kan doorverwijzen naar de Sociale Dienst van de FOD BIZA (waar medewerkers terecht kunnen bij een vertrouwenspersoon).

- Rôle du médecin du travail : la fonction d'officier de protection est reconnue comme une fonction à risque: une mesure préventive prévoit notamment une consultation annuelle au cours de laquelle l'on vérifie également si l'officier de protection n'éprouve pas de problèmes dans l'exercice de sa fonction (problème médical, les difficultés psychosociales entrent également en ligne de compte).

En ce qui concerne le bien-être au travail (avec une attention particulière pour le stress au travail dans toutes ses formes, tant le stress dû à la charge de travail que le stress vicariant), le CGRA a mis en place un projet-pilote particulier. Les résultats de ce projet seront évalués et seront intégrés dans la gestion future du CGRA concernant le bien-être. Un exemple émanant de ce projet : l'organisation de sessions d'intervision. L'objectif est de poursuivre ces séances d'intervision (et de les étendre à d'autres sections) à l'automne 2013.

b) Les collaborateurs peuvent s'adresser au service HRM où ils peuvent discuter, en toute confiance, de problèmes psychosociaux liés au travail et qui les aide à trouver des solutions (dans certains cas, orienter la personne vers la personne de confiance du service social ou vers le service de médecine du travail Empreva).

3. Le CGRA dispose d'un conseiller en prévention au niveau du SPF Intérieur (SIPP). Un rôle confidentiel peut être exercé par le service HRM et/ou le Service social. Le rôle du superviseur et/ou du supérieur direct pour soutenir l'officier de protection est également très important concernant cet aspect.

Une analyse SOBANE (1) a été effectuée au sein du CGRA par la cellule 'Prévention et Bien-Être' du service HRM. Les sections géographiques faisaient partie d'une catégorie spécifique. Les demandes émanant de la part des sections concernaient la politique de prévention générale, l'élargissement des séances d'intervision, la désignation d'une personne de confiance interne (et/ou psychologue externe), l'établissement d'un cadre global de formations, la variation des tâches exercées.

Cette analyse SOBANE est reprise dans le plan de bien-être général, où ces pistes seront développées ultérieurement.

Le conseiller en prévention au niveau du SPF Intérieur participe aux concertations sur un certain nombre d'aspects liés à la fonction d'officier de protection (reconnaissance de la fonction à risque : étude des risques médicaux, physiques et psychosociaux).

- Rol van de arbeidsgeneesheer. De functie van protection officer is erkend als een risicofunctie: als preventieve maatregel vindt o.m. een jaarlijkse consultatie plaats waar ook wordt nagegaan of protection officers problemen ondervinden in hun functie (medische problemen maar psychosociale belasting komt ook aan bod).

Het CGVS heeft met betrekking tot welzijn op het werk (met bijzondere aandacht voor alle vormen van stress op het werk, zowel stress omwille van de werkdruk als vicariante stress) een bijzonder pilootproject georganiseerd. De resultaten van dit project worden geëvalueerd en zullen worden opgenomen in het toekomstig beleid van het CGVS betreffende welzijn. Eén voorbeeld uit dit project: de organisatie van intervisiesessies. Het is de bedoeling deze sessies verder te zetten (en open te trekken naar andere secties) in het najaar 2013.

b) Medewerkers kunnen terecht bij de HRM-dienst waar zij in vertrouwen psychosociale problemen verbonden met het werk kunnen bespreken. De HRM-dienst zal zo nodig helpen zoeken naar een oplossing : in bepaalde gevallen doorverwijzing naar de vertrouwenspersoon binnen de sociale dienst of arbeidsgeneeskundige dienst Empreva.

3. Het CGVS kan beroep doen op de preventieadviseur van FOD BIZA (IDPB). Ook kan de HRM-dienst en/of Sociale Dienst van het CGVS een vertrouwelijke rol spelen. De ondersteuning van protection officers door hun supervisor/leidinggevende speelt eveneens een belangrijke rol.

Er werd een SOBANE (2) -analyse uitgevoerd binnen het CGVS door de cel Preventie en Welzijn van de HRM-dienst. De secties werden beschouwd als een aparte categorie. Vanuit de secties was er ook vraag naar een algemeen preventiebeleid, het uitbreiden van de intervisiesessies, het aanstellen van een interne vertrouwenspersoon (en/of externe psycholoog), een globaal kader voor opleidingen, taakvariatie.

De SOBANE-analyse wordt opgenomen in het algemeen welzijnsplan, waarin deze pistes verder zullen worden uitgewerkt.

De preventieadviseur op het niveau van de FOD BIZA neemt deel aan overleg rond een aantal facetten van de functie van protection officer (erkenning als risicofunctie: onderzoek van medische, fysieke en psychosociale risico's).

4.a) L'incident auquel il est fait référence concernait une situation très particulière à laquelle il a été répondu rapidement et de manière adéquate. Il n'existe pas de systèmes d'alertes permettant de signaler des éléments de manière anonyme.

b) Ce n'était pas opportun jusqu'à présent. Nous étudions actuellement s'il est utile et/ou opportun de désigner une personne de confiance interne au CGRA.

c) Les personnes qui souhaitent effectuer une réclamation peuvent s'adresser au service HRM, au service social du SPF Intérieur et à la direction.

(1) Gestion de risques à quatre niveaux (Screening, OBServation, ANalyse, Expertise).

DO 2012201313854

Question n° 531 de monsieur le député Wouter De Vriendt du 17 juillet 2013 (N.) à la secrétaire d'État à l'Asile et la Migration, à l'Intégration sociale et à la Lutte contre la pauvreté, adjointe à la ministre de la Justice:

Limitation dans le temps de l'allocation d'intégration.

L'allocation d'intégration sera limitée dans le temps à compter de 2015. Conséquence: un nombre non négligeable de personnes qui n'auront plus droit à une allocation d'intégration se tourneront vers le CPAS afin d'obtenir le bénéfice d'un revenu d'intégration et d'autres services d'aide fournis par le CPAS.

Selon une étude effectuée récemment par les syndicats, 165 des 247 millions d'euros d'économies (réalisés grâce à la limitation susvisée) seront simplement réalisés par le biais d'une transition entre les allocations d'intégration et les revenus d'intégration alors qu'on sait très bien que les CPAS devront assumer une part du coût de ce revenu d'intégration.

1. a) Confirmez-vous les chiffres contenus dans l'étude réalisée par les syndicats?

b) Si vous ne les confirmez pas, à combien estimez-vous les économies qui seront réalisées grâce à cette mesure fédérale?

c) Quelle proportion de ces économies sera réalisée par le biais de la conversion de l'allocation d'intégration en revenu d'intégration?

2. Quelles seront les répercussions budgétaires pour les CPAS, selon vous?

4.a) Het incident waarnaar wordt verwezen was een zeer bijzondere situatie, waarop snel en adequaat gereageerd werd. Er bestaat geen systeem om anoniem elementen te melden.

b) Dit werd tot op heden niet nodig geacht. Er wordt onderzocht of het nuttig en/of opportuun is om binnen het CGVS een interne vertrouwenspersoon aan te stellen.

c) Personen met klachten kunnen terecht bij de HRM-dienst, de sociale dienst van de FOD BIZA en de directie.

(2) Risicobeheer op vier niveaus (Screening, OBServatie, ANalyse, Expertise).

DO 2012201313854

Vraag nr. 531 van de heer volksvertegenwoordiger Wouter De Vriendt van 17 juli 2013 (N.) aan de staatssecretaris voor Asiel en Migratie, Maatschappelijke Integratie en Armoedebestrijding, toegevoegd aan de minister van Justitie:

Beperking in de tijd van de inschakelingsuitkering.

Vanaf 2015 zal de inschakelingsuitkering beperkt worden in de tijd. Een niet-verwaarloosbaar deel van de personen die niet langer recht zullen hebben op een inschakelingsuitkering zal zich daarom tot het OCMW wenden voor een leefloon en andere ondersteunende diensten die het OCMW verschaft.

Volgens een recente studie, uitgevoerd door de vakbonden, zal 165 miljoen euro van de totale besparing van 247 miljoen euro (door de aangekondigde beperking in de tijd) gewoon bestaan uit een overschakeling van inschakelingsuitkeringen naar leeflonen. En dat terwijl bekend is dat de OCMW's een deel van de kosten van het leefloon voor hun rekening moeten nemen.

1. a) Kunt u de cijfers in de studie van de vakbonden te bevestigen?

b) Zo niet, wat zijn uw inschattingen van de besparingen die via deze federale maatregel worden gerealiseerd?

c) Welk deel van de besparing zal bestaan uit een transformatie van inschakelingsuitkering naar leefloon?

2. Wat zullen volgens u de budgettaire gevolgen zijn voor de OCMW's?

Réponse de la secrétaire d'État à l'Asile et la Migration, à l'Intégration sociale et à la Lutte contre la pauvreté, adjointe à la ministre de la Justice du 26 août 2013, à la question n° 531 de monsieur le député Wouter De Vriendt du 17 juillet 2013 (N.):

L'accord de gouvernement fédéral stipule que les modifications apportées à l'assurance-chômage ne peuvent avoir d'impact sur le budget des CPAS locaux. Il s'agit uniquement des modifications intervenues après l'entrée en fonction du gouvernement. À ce jour, il existe six mesures susceptibles d'avoir un effet sur le budget des administrations locales:

- i. Limitation des allocations d'insertion à trois ans;
- ii. Refus du bénéfice des allocations d'insertion en cas de non-participation active à un trajet individuel d'insertion proposé (évaluation du comportement de recherche des jeunes demandeurs d'emploi durant le stage d'insertion professionnelle);
- iii. Instauration d'une dégressivité accrue de l'assurance-chômage;
- iv. Instauration de la procédure DISPO jeunes (possibilité d'exclusion dans le cadre de la procédure spécifique d'activation du comportement de recherche pour les bénéficiaires d'allocations d'insertion);
- v. Extension de la procédure DISPO aux plus de 50 ans;
- vi. Allongement du stage d'insertion professionnelle de trois mois.

La limitation de l'allocation d'intégration à maximum trois ans n'aura aucun effet sur le budget des administrations locales ni pour 2013 ni pour 2014. Il ne pourrait y avoir un effet sur le budget des CPAS qu'à partir de 2015. La ministre de l'Emploi et moi-même suivons l'impact des réformes de l'assurance-chômage sur le fonctionnement des CPAS en Belgique.

Le cas échéant, conformément à l'accord de gouvernement, une compensation sera octroyée aux CPAS.

Antwoord van de staatssecretaris voor Asiel en Migratie, Maatschappelijke Integratie en Armoedebestrijding, toegevoegd aan de minister van Justitie van 26 augustus 2013, op de vraag nr. 531 van de heer volksvertegenwoordiger Wouter De Vriendt van 17 juli 2013 (N.):

Het federale regeerakkoord bepaalt dat de wijzigingen in de werkloosheidsverzekering geen impact mogen hebben op het budget van het lokale OCMW. Deze bepaling is beperkt tot de wijzigingen die doorgevoerd worden na de start van de regering. Tot op heden zijn er zes maatregelen die een effect kunnen hebben op het budget van de lokale besturen:

- i. Beperking van de inschakelingsuitkering tot maximaal drie jaar;
- ii. Het niet toelaten tot het recht op inschakelingsuitkeringen ten gevolge van het niet actief meewerken aan een aangeboden individueel inschakelingsproject (evaluatie aan het zoekgedrag van jongeren tijdens de beroepsinschakelingsstijd);
- iii. Het invoeren van een versterkte degressiviteit van het bedrag van de werkloosheidsverzekering;
- iv. Het invoeren van de procedure DISPO-jongeren (mogelijke uitsluiting in het kader van de specifieke activeringsprocedure van het zoekgedrag voor rechthebbende op inschakelingsuitkeringen);
- v. Uitbreiding DISPO procedure tot 50-plussers;
- vi. Verlenging van de beroepsinschakelingsperiode met drie maanden.

De beperking van de inschakelingsuitkering tot maximaal drie jaar heeft geen effect op het budget van de lokale besturen voor 2013 noch voor 2014. Er kan pas een effect optreden voor het OCMW-budget vanaf 2015. Samen met de minister voor Werk volg ik de impact van de hervormingen binnen de werkloosheidsverzekering op de werking van de Belgische OCMW's op.

In dat geval zal, conform het regeerakkoord een compensatie aan de OCMW's voorzien worden.

DO 2012201313855

Question n° 532 de monsieur le député Wouter De Vriendt du 17 juillet 2013 (N.) à la secrétaire d'État à l'Asile et la Migration, à l'Intégration sociale et à la Lutte contre la pauvreté, adjointe à la ministre de la Justice:

Le revenu d'intégration sociale. - Intervention financière des CPAS.

Actuellement, la subvention accordée par l'État à la majorité des CPAS n'excède pas 50 % du montant du revenu d'intégration sociale (RIS). Cette subvention est portée à 60 % pour les CPAS qui ont octroyé un RIS à au moins 500 ayants droit et à 65 % pour les CPAS comptant au moins 1.000 ayants droit. La subvention de l'État est aussi majorée pour les étudiants.

1. À combien s'est élevée l'intervention financière des CPAS (et, dès lors, des villes et des communes) dans le revenu d'intégration sociale en 2008, 2009, 2010, 2011, 2012 et, si ce chiffre est disponible, en 2013?

2. À combien s'est élevée l'intervention financière des CPAS (et, dès lors, des villes et des communes) dans le revenu d'intégration sociale octroyé à des étudiants en 2008, 2009, 2010, 2011, 2012 et, si ce chiffre est disponible, en 2013?

Réponse de la secrétaire d'État à l'Asile et la Migration, à l'Intégration sociale et à la Lutte contre la pauvreté, adjointe à la ministre de la Justice du 26 août 2013, à la question n° 532 de monsieur le député Wouter De Vriendt du 17 juillet 2013 (N.):

Dans le tableau ci-dessous figure la part du niveau local dans le paiement du revenu d'intégration et du revenu d'intégration octroyé à des étudiants.

C'est ainsi que le niveau local a payé en 2012, 32,43 % du revenu d'intégration.

DO 2012201313855

Vraag nr. 532 van de heer volksvertegenwoordiger Wouter De Vriendt van 17 juli 2013 (N.) aan de staatssecretaris voor Asiel en Migratie, Maatschappelijke Integratie en Armoedebestrijding, toegevoegd aan de minister van Justitie:

Het leefloon. - Financiële tussenkomst van de OCMW's.

Momenteel bedraagt de tussenkomst van de overheid in het leefloon voor de meeste OCMW's niet meer dan 50 %. Voor OCMW's met minstens 500 begunstigden van het leefloon, wordt deze tussenkomst verhoogd tot 60 % en OCMW's met minstens 1.000 begunstigden tot 65 %. De tussenkomst van de Staat wordt ook verhoogd voor studenten.

1. Wat was de financiële tussenkomst van de OCMW's (en dus van de steden en gemeenten) in het leefloon voor 2008, 2009, 2010, 2011, 2012 en, voor zover beschikbaar, voor 2013?

2. Hoeveel bedroeg de financiële tussenkomst van OCMW's (en dus van de steden en gemeenten) in het leefloon van studenten voor 2008, 2009, 2010, 2011, 2012 en, voor zover beschikbaar, voor 2013?

Antwoord van de staatssecretaris voor Asiel en Migratie, Maatschappelijke Integratie en Armoedebestrijding, toegevoegd aan de minister van Justitie van 26 augustus 2013, op de vraag nr. 532 van de heer volksvertegenwoordiger Wouter De Vriendt van 17 juli 2013 (N.):

Onderstaande tabel geeft het lokale aandeel weer in de betaling van het leefloon en het leefloon voor studenten.

Zo betaalde het lokale niveau in 2012, 32,43 % van het uitbetaalde leefloon.

En 2012 également, le niveau local a payé 23,65 % du revenu d'intégration octroyé à des étudiants.

In datzelfde jaar was 23,65 % van het leefloon betaald aan studenten voor rekening van het lokale niveau.

PART DES CPAS — <i>OCMW-AANDEEL</i>		
	<i>RIS-LL</i>	<i>ETUD-STUD</i>
2008	35.92	23.75
2009	35.04	23.77
2010	33.75	23.74
2011	32.89	23.68
2012	32.43	23.65
2013	32.55	23.65

IV. Sommaire par ministre et mentionnant l'objet.

IV. Inhoudsopgave volgens minister met vermelding van het onderwerp.

DO	Date	Question n°	Auteur	Objet	Page
DO	Datum	Vraag nr.	Auteur	Voorwerp	Blz.

* Question sans réponse

* Vraag zonder antwoord

Vice-premier ministre et ministre de l'Économie, des Consommateurs et de la Mer du Nord
Vice-eersteminister en minister van Economie, Consumenten en Noordzee

2012201313167	14-06-2013	365	Roel Deseyn	Le taux de couverture en téléphonie mobile. De dekkinggraad inzake mobiele telefonie.	35
2012201313279	25-06-2013	368	Wouter De Vriendt	Octroi du tarif social aux personnes handicapées. Sociaal tarief voor personen met een handicap.	36
2012201313435	03-07-2013	371	Guy D'haeseleer	Services publics fédéraux. - Procédures judiciaires contre d'autres administrations. Federale overheidsdiensten. - Gerechtelijke procedures tegen andere overheden.	37
2012201313485	04-07-2013	373	Peter Logghe	Le "showrooming" et les achats sur Internet. "Showrooming" en aankopen via internet.	38
2012201313568	05-07-2013	378	Guy D'haeseleer	Utilisation de numéros payants dans les offres d'emploi. Het hanteren van betaalnummers bij jobadvertenties.	40

Vice-premier ministre et ministre des Pensions
Vice-eersteminister en minister van Pensioenen

2012201313298	25-06-2013	89	Guy D'haeseleer	Le nombre de personnes continuant à travailler après 65 ans. Het aantal inwoners dat blijft werken na de pensioenleeftijd van 65 jaar.	42
---------------	------------	----	------------------------	---	----

Vice-première ministre et ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances
Vice-eersteminister en minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen

2012201312006	12-03-2013	804	Jan Van Esbroeck	La couverture des risques après la réforme des services d'incendie. De risicodekking na de hervorming van de brandweerhervorming.	44
2012201312644	03-05-2013	903	Koenraad Degroote	La couverture des risques après la réforme des services d'incendie. (QO 16576) De risicodekking na de hervorming van de brandweerhervorming. (MV 16576)	46
2012201312969	30-05-2013	954	Jacqueline Galant	La réforme de la sécurité civile. - La situation de la future zone de secours Hainaut-Centre. (QO 16562) Hervorming van de civiele veiligheid. - Situatie van de toekomstige hulpverleningszone Henegouwen-Centrum. (MV 16562)	49
2012201313175	18-06-2013	997	Karel Uyttensprot	Catastrophe de Wetteren. - Fonds des calamités. (QO 18183). De ramp in wetteren. - Rampenfonds (MV 18183).	51

DO DO	Date Datum	Question n° Vraag nr.	Auteur Auteur	Objet Voorwerp	Page Blz.
				* Question sans réponse * Vraag zonder antwoord	
Vice-première ministre et ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, chargée de Beliris et des Institutions culturelles fédérales					
Vice-eersteminister en minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, belast met Beliris en de Federale Culturele Instellingen					
2011201207458	21-02-2012	332	Mathias De Clercq	Quotas pour les défibrillateurs cardiaques implantables. (QO 34) De quota voor implanteerbare hartdefibrillatoren. (MV 34)	52
2011201207800	12-03-2012	393	Sarah Smeyers	Les contrôles de l'interdiction de fumer effectués auprès d'étudiants. De controles op het rookverbod bij studenten.	55
2012201312181	27-03-2013	936	Bruno Van Grootenbrulle	Salons de tatouage. - Hygiène. - Infractions. Tattooshops. - Hygiène. - Inbreuken.	57
2012201312837	22-05-2013	1010	Thérèse Snoy et d'Oppuers	La campagne de publicité pour le sucre. (QO 17646) Reclamecampagne voor suiker.- (MV 17646)	59
2012201312904	24-05-2013	1024	Catherine Fonck	La livraison d'alcool et tabac à domicile. (QO 16977) Thuislevering van alcohol en tabak.- (MV 16977)	61
2012201313113	11-06-2013	1048	Franco Seminarà	Le point de contact patient national (QO 17964). Nationaal contactpunt voor grensoverschrijdende gezondheidszorg.- (MV 17964).	62
2012201313122	11-06-2013	1055	Renaat Landuyt	Agrément de lits supplémentaires pour le traitement de délinquants sexuels (QO 18016). De nood aan erkenning van extra behandelbedden voor seksuele delinquenten (MV 18016).	64
2012201313460	04-07-2013	1089	Bruno Valkeniers	Octroi du congé parental au personnel des ambassades étrangères en Belgique et du SHAPE (QO 17666). Toekenning van ouderschapsverlof aan personeel dat tewerkgesteld is op een buitenlandse ambassade in België of bij SHAPE (MV 17666).	67
2012201313644	09-07-2013	1104	Nathalie Muylle	Difficultés persistantes des services ambulanciers (QO 18852). Aanhoudende problemen bij ambulancediensten (MV 18852).	68
2012201313648	09-07-2013	1106	Nathalie Muylle	La facture d'hôpital. (QO 18882) De ziekenhuisfactuur (MV 18882).	69
2012201313649	09-07-2013	1107	Willem-Frederik Schiltz	Cargaison de bois afrormosia bloquée dans le port d'Anvers. (QO 18014) Afrormosiahout in de haven van Antwerpen. (MV 18014)	71
2012201313650	09-07-2013	1108	Rita De Bont	La pénurie future de dentistes. (QO 18509) Het toekomstige tekort aan tandartsen (MV 18509).	75
2012201313651	09-07-2013	1109	Nathalie Muylle	Financement du TPP art infirmier (QO 18722). De financiering van de BBT verpleegkunde (MV 18722).	77
2012201313652	09-07-2013	1110	Rita De Bont	Antidouleurs contenant de la codéine. (QO 18950) Pijnstillers die codeïne bevatten (MV 18950).	79

DO DO	Date Datum	Question n° Vraag nr.	Auteur Auteur	Objet Voorwerp	Page Blz.
				* Question sans réponse * Vraag zonder antwoord	
2012201313653	09-07-2013	1111	Thérèse Snoy et d'Oppuers	Les enfants sous antipsychotiques (QO 18874). Gebruik van antipsychotica door kinderen. (MV 18874)	80
2012201313654	09-07-2013	1112	Willem-Frederik Schiltz	Les conditions de distribution de micropuces pour chiens (QO 18990). De voorwaarden voor de verdeling van microchips bij honden (MV 18990).	82
2012201313662	10-07-2013	1114	Nathalie Muylle	La publicité pour le tabac dans les points de vente situés à proximité d'écoles secondaires. (QO 18639) Tabaksreclame in verkooppunten in de nabijheid van middelbare scholen. (MV 18639)	85
2012201313740	11-07-2013	1128	Olivier Maingain	Caisse auxiliaire de paiement des allocations de chômage. - Répartition linguistique du personnel. Hulpkas voor Werkloosheidsuitkeringen.- Verdeling van het personeel naar taalrol.-	86
2012201313774	12-07-2013	1139	Georges Dallemagne	L'hépatite C. (QO 18538) Hepatitis C. (MV 18538)	87
2012201313775	12-07-2013	1140	Thérèse Snoy et d'Oppuers	Les enjeux de la recherche en matière de de santé au niveau européen. (QO 18406) Inzet van de gezondheidsresearch op het Europese niveau. (MV 18406)	89
2012201313776	12-07-2013	1141	Nathalie Muylle	Généralisation de la prescription médicale informatisée. (QO18807) Veralgemeend elektronisch voorschrijven. (MV 18807)	91
2012201313783	15-07-2013	1145	Sabien Lahaye-Battheu	Remboursement de l'Arimidex et du Zoladex pour le traitement du cancer du sein chez l'homme. (QO 17246) Terugbetaling Arimidex en Zoladex ingeval van van borstkanker bij mannen. (MV 17246)	94
2012201313831	16-07-2013	1155	Wouter De Vriendt	Décision concernant le remboursement du Soliris. (QO 18030) Beslissing terugbetaling Soliris. (MV 18030)	95
2012201313832	16-07-2013	1156	Katrin Jadin	Les problèmes structurels de la section locale de la Croix-Rouge de Bullange-Butgenbach. (QO 18932) Structurele problemen bij de lokale afdeling van het Rode Kruis van Büllingen-Butgenbach. (MV 18932)	97
2012201313833	16-07-2013	1157	Wouter De Vriendt	La bactérie ESBL. (QO 18221) De ESBL-bacterie. (MV 18221)	98
2012201313834	16-07-2013	1158	Wouter De Vriendt	Le financement des hôpitaux lié aux prestations (QO 18028). Prestatiegebonden ziekenhuisfinanciering. (MV 18028)	100
2012201313840	16-07-2013	1164	David Clarival	Le remboursement des traitements de logopédie et la limitation de QI. (QO 17705) Terugbetaling van logopedische behandelingen. - IQ-grens. (MV 17705)	102

DO	Date	Question n°	Auteur	Objet	Page
DO	Datum	Vraag nr.	Auteur	Voorwerp	Blz.

* Question sans réponse

* Vraag zonder antwoord

Ministre des Classes moyennes, des PME, des Indépendants et de l'Agriculture
Minister van Middenstand, KMO's, Zelfstandigen en Landbouw

2012201313665	10-07-2013	306	Guy D'haeseleer	Les rémunérations ou indemnités supplémentaires perçues par les délégués syndicaux dans les comités de gestion et autres conseils/commissions. De extra bezoldigingen of vergoedingen van vakbondsafgevaardigden in beheerscomités en andere raden/commissies.	104
2012201313790	15-07-2013	309	Olivier Maingain	Conseil supérieur des Indépendants et des PME. - Répartition linguistique du personnel. Hoge Raad voor de Zelfstandigen en de KMO.- Verdeling van het personeel naar taalrol.-	108
2012201313799	15-07-2013	310	Olivier Maingain	Centre d'Étude de recherches vétérinaires et agrochimiques. - Répartition linguistique du personnel. Centrum voor Onderzoek in Diergeneeskunde en Agrochimie.- Verdeling van het personeel naar taalrol.-	110
2012201313848	16-07-2013	311	Bruno Van Grootenbrulle	AFSCA. - Ellezelles. - Tartes artisanales au détergent. FAVV. - Elzele. - Vernietiging van ambachtelijk bereide taarten door besproeiing met detergent.	112
2012201313860	17-07-2013	312	Peter Logghe	Crédits aux entreprises débutantes. Kredieten aan beginnende ondernemingen.	114

Ministre de la Justice
Minister van Justitie

2012201313111	11-06-2013	968	Sarah Smeyers	Les internés placés dans les prisons ou les établissements de défense sociale. Geïnterneerden in de gevangenissen of inrichtingen voor sociaal verweer.	115
---------------	------------	-----	----------------------	--	-----

Ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes
Minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden

2011201206395	21-01-2013	56	Jef Van den Bergh	SNCB. - Avenir et desserte de la ligne 12 (QE 309). NMBS. - Toekomstplannen en dienstverlening spoorlijn 12 (SV 309).	118
2012201311943	07-03-2013	279	Peter Logghe	SNCB. - Motrices défectueuses. - Retards de trains. NMBS. - Defecte treinstellen. - Treinvertragingen.	119
2012201312571	26-04-2013	336	Sabien Lahaye-Battheu	SNCB. - Mise en circulation d'anciens trains-couchettes aux heures de pointe entre Courtrai et Bruges. NMBS. - Inzetten van oude slaapwagons als piekurtrein tussen Kortrijk en Brugge.	121
2012201312695	08-05-2013	352	Roel Deseyn	Infrabel. - La liaison entre la gare de Comines (Belgique) et la gare TER de Comines (France). Infrabel. - Verbinding tussen het treinstation te Komen (België) en het TER-station van Comines (Frankrijk).	123

DO DO	Date Datum	Question n° Vraag nr.	Auteur Auteur	Objet Voorwerp	Page Blz.
				* Question sans réponse * Vraag zonder antwoord	
2012201312935	28-05-2013	370	Bert Maertens	SNCB. - Le bâtiment de la gare d'Izegem. NMBS. - Het stationsgebouw in Izegem.	125
2012201313576	08-07-2013	435	Ronny Balcaen	SNCB. - Le doublement de la fréquence sur la liaison Liège - Aix-la-Chapelle. NMBS. - Verdubbeling van het treinaanbod op de lijn Luik - Aken.	126
2012201313893	18-07-2013	452	Ingeborg De Meulemeester	Le contenu des projets et des programmes de l'accord de coopération avec le Pérou. De inhoud van de projecten en programma's van het samenwerkingsakkoord met Peru.	127
2012201313956	23-07-2013	464	Ingeborg De Meulemeester	Transparence en matière d'impôts et de subventions au bénéfice des sociétés et des multinationales actives dans des pays en développement. (QO18802) Transparantie inzake belastingen en toelagen voor bedrijven en multinationals in ontwikkelingslanden (MV 18802).	130
2012201313957	23-07-2013	465	Ingeborg De Meulemeester	Entrepreneuriat responsable et partenariat avec les entreprises dans le secteur de la coopération au développement (QO 18800). Maatschappelijk verantwoord ondernemen en corporate partnerships in ontwikkelingssamenwerking (MV 18800).	132
2012201313961	23-07-2013	466	Ingeborg De Meulemeester	Bolivie. - Nouvelles règles constitutionnelles autorisant le président Morales à accomplir un troisième mandat présidentiel (QO 18799). Bolivia. - Nieuwe wet die toestaat dat huidig president Morales een derde ambtstermijn start (MV 18799).	134
2012201313962	23-07-2013	467	Ingeborg De Meulemeester	Exploitation des talibés par les marabouts au Sénégal (QO 18792). Uitbuiting van talibés door marabouts in Senegal (MV 18792).	135
2012201313964	23-07-2013	468	Ingeborg De Meulemeester	Perquisitions menées par la police ougandaise. - Censure de la presse d'opposition en Ouganda (QO18065). Huiszoekingsactie van de Oegandese politie. - Het censureren van de kritische pers in Oeganda (MV 18065).	137
2012201313966	23-07-2013	469	Ingeborg De Meulemeester	Projet de construction d'une centrale hydroélectrique par la République démocratique du Congo d'ici à octobre 2015 (QO18064). De plannen van Congo om een waterkrachtcentrale te bouwen tegen oktober 2015 (MV 18064).	138
2012201313968	23-07-2013	470	Ingeborg De Meulemeester	Projets d'AB InBev visant à réduire la consommation d'eau par boisson produite en Bolivie et au Pérou (QO 18794). De intentie van AB InBev om het waterverbruik per geproduceerde drank te verminderen in Bolivia en Peru (MV 18794).	141

DO DO	Date Datum	Question n° Vraag nr.	Auteur Auteur	Objet Voorwerp	Page Blz.
* Question sans réponse * Vraag zonder antwoord					
2012201313983	23-07-2013	479	Damien Thiéry	La malhonnêteté du gouvernement fédéral en matière de coopération universitaire au développement. - Les déclarations du recteur de l'ULG (QO 18862). Oneerlijkheid van de federale regering met betrekking tot de universitaire ontwikkelingssamenwerking. - Verklaringen van de rector van de ULg. (MV 18862)	143
2012201313998	24-07-2013	484	David Geerts	Les subventions de la Loterie Nationale au Fonds belge pour la sécurité alimentaire. De subsidies van de Nationale Loterij aan het Belgisch Fonds voor Voedselzekerheid.	144
2012201314015	25-07-2013	486	Wouter De Vriendt	Le quatrième contrat de gestion de la CTB (QO 19297). BTC. - Vierde beheerscontract (MV 19297).	145
2012201314016	25-07-2013	487	Wouter De Vriendt	Le schéma des dépenses en matière d'aide au développement à la suite des ajustements budgétaires (QO 19300). Het groeipad voor ontwikkelingssamenwerking na de begrotingsaanpassingen (MV 19300).	147
2012201314021	25-07-2013	490	Wouter De Vriendt	Suppression des dépenses compressibles (QO19298). Schrappen van samendrukbare uitgaven (MV 19298).	148
2012201314023	25-07-2013	491	Wouter De Vriendt	Nouveaux modèles de financement pour les dépenses annuelles. Alternatieve financieringsmodellen voor jaarlijkse bestedingen.	150
2012201314059	25-07-2013	492	Tanguy Veys	SNCB. - Report du réaménagement des abords de la gare d'Izegem (QO 18820). NMBS. - Uitstel van de herinrichting van de stationsomgeving van Izegem (MV 18820).	151
2012201314061	25-07-2013	494	Ronny Balcaen	L'offre Thalys en desserte intérieure. (QO 19188) Thalysaanbod voor binnenlandse bestemmingen. (MV 19188)	153
2012201314062	25-07-2013	495	Tanguy Veys	SNCB. - Malaise social persistant chez Infrabel. - Grèves (QO 18817). NMBS. - Aanhoudende sociale onrust bij Infrabel. - Stakingen (MV 18817).	155
2012201314063	25-07-2013	496	Roel Deseyn	Tracés Thalys. (QO 19170) De Thalysracés. (MV 19170)	157
2012201314064	25-07-2013	497	Tanguy Veys	Résultats du plan d'action Ponctualité de la SNCB et Infrabel. (QO 18915). Actieplan Stiptheid van NMBS en Infrabel. - Resultaten (MV 18915).	158
2012201314066	25-07-2013	498	Tanguy Veys	SNCB. - L'"Adjudication innovante" pour le rechargement et la sécurisation des Blue-bikes (QO 19348). NMBS. - De "Innovatieve Aanbesteding" voor het opladen en beveiligen van de e-Blue-bikes (MV 19348).	160
2012201314067	25-07-2013	499	Linda Musin	SNCB. - L'identification à l'aide d'une carte SIS de voyageurs verbalisés. - La récupération des amendes qui découlent de ces verbalisations (QO 18144). NMBS. - Identificatie, aan de hand van de SIS-kaart, van reizigers tegen wie proces-verbaal wordt gemaakt. - Invordering van de bijbehorende boetes (MV 18144).	162

DO DO	Date Datum	Question n° Vraag nr.	Auteur Auteur	Objet Voorwerp	Page Blz.
				* Question sans réponse * Vraag zonder antwoord	
2012201314068	25-07-2013	500	Linda Musin	SNCB. - L'existence d'un trafic de billets Thalys à la gare du Midi à Bruxelles (MV 17879). NMBS. - Illegale handel in Thalystickets in het Brusselse Zuidstation. (MV 17879)	164
2012201314069	26-07-2013	501	Linda Musin	SNCB. - La procédure d'invitation de descendre de trains surchargés faite par les accompagnateurs (QO 18202). NMBS. - Procedure waarbij treinbegeleiders reizigers van overvolle treinen verzoeken uit te stappen. (MV 18202)	167
2012201314070	26-07-2013	502	Linda Musin	SNCB. - Un éventuel projet baptisé "Astericq" (QO 18454). NMBS.- Mogelijke bestaan van het project-Astericq.- (MV 18454).	168
2012201314072	26-07-2013	503	Linda Musin	SNCB. - L'avenir de la gare de Monceau (QO 18452). NMBS. - Toekomst van het station Monceau. (MV 18452)	170
2012201314075	26-07-2013	504	Linda Musin	Infrabel. - La suppression des passages à niveau (QO 19169). Infrabel. - Afschaffing van overwegen. (MV 19169)	171
2012201314076	26-07-2013	505	André Frédéric	SNCB. - La ponctualité des trains. - Les problèmes rencontrés à ce niveau sur "la ligne 37" (QO 18286). NMBS. - Stiptheid van de treinen. - Stiptheidsproblemen op lijn 37. (MV 18286)	173
2012201314078	26-07-2013	506	André Frédéric	Infrabel. - La prise en considération du Code du Développement Territorial mis au point par la Région wallonne (QO 19221). Infrabel. - In aanmerking nemen van de Code du Développement Territorial van het Waals Gewest. (MV 19221)	176
2012201314079	26-07-2013	507	Steven Vandeput	Indemnités de départ des membres de la direction du Groupe SNCB (QO 19305). De vertrekvergoedingen van de directieleden van de NMBS-Groep (MV 19305).	177
2012201314080	26-07-2013	508	Rosaline Mouton	SNCB. - Travaux sur la ligne ferroviaire 73. (QO 18261) NMBS. - Werken op spoorlijn 73. (MV 18261)	180
2012201314081	26-07-2013	509	Tanguy Veys	Mesures en ce qui concerne les salaires les plus élevés et les indemnités de départ au sein des entreprises publiques. (QO 18640). Aanpak van de toplonen en ontslagvergoedingen binnen overheidsbedrijven (MV 18640).	182
2012201314082	26-07-2013	510	Miranda Van Eetvelde	Le cinquième contrat de gestion conclu entre bpost et l'État belge. (QO 18260) De vijfde beheersovereenkomst tussen bpost en de Belgische Staat. (MV 18260)	185
2012201314083	26-07-2013	511	Jef Van den Bergh	Le "Thalys fantôme" (QO 18813). De "spook-Thalys" (MV 18813).	186
2012201314084	26-07-2013	512	Tanguy Veys	Le "Thalys fantôme" circulant sur la ligne Ostende-Bruges-Gand-Bruxelles (QO 18803). De "SpookThalys" op de lijn Oostende-Brugge-Gent-Brussel (MV 18803).	189

DO DO	Date Datum	Question n° Vraag nr.	Auteur Auteur	Objet Voorwerp	Page Blz.
* Question sans réponse * Vraag zonder antwoord					
2012201314088	26-07-2013	516	Katrin Jadin	SNCB. - La lenteur des trains. (QO 18809) NMBS. - Traagheid der treinen. - (MV 18809)	191
2012201314089	26-07-2013	517	Carl Devlies	SNCB. - Liaisons ferroviaires internationales depuis la gare de Louvain. (QO18726) NMBS. - Internationale treinverbindingen vanuit het station van Leuven. (MV 18726)	193
2012201314090	26-07-2013	518	Miranda Van Eetvelde	Bpost. - Ouverture éventuelle d'un Point Poste supplémentaire à Turnhout (QO 18638). Bpost. - Een eventueel extra postpunt in Turnhout (MV 18638).	195
2012201314091	26-07-2013	519	Isabelle Emmery	Bpost. - La prétendue confidentialité de certaines données. (QO 18552) Bpost. - Vermeend vertrouwelijke karakter van bepaalde gegevens. (MV 18552)	197
2012201314094	26-07-2013	522	Stefaan Van Hecke	SNCB. - Nombre de voyageurs en gare de Noorderkempen (QO 19352). NMBS. - Reizigersaantallen station Noorderkempen (MV 19352).	199
2012201314095	26-07-2013	523	Frank Wilrycx	Infrabel. - Gare de Turnhout. (QO18294) Infrabel. - Het station van Turnhout. (MV 18294)	204
2012201314096	26-07-2013	524	Valérie De Bue	SNCB. - Le dossier FYRA (QO 19149). NMBS.- Fyra.- (MV 19149).	205
2012201314097	26-07-2013	525	Bercy Slegers	Utilisation de pesticides par Infrabel. (QO 18283) Infrabel. - Het gebruik van pesticiden. (MV 18283)	206
2012201314098	26-07-2013	526	Jef Van den Bergh	SNCB. - Solutions proposées au voyageur pour remplacer la liaison assurée par le Fyra et respect de leurs droits (QO 19136). NMBS. - Alternatieven Fyra en reizigersrechten (MV 19136).	208
2012201314099	26-07-2013	527	Stefaan Van Hecke	SNCB. - Volume et nature des marchandises transportées par le rail. (QO 17999) NMBS. - Omvang en aard goedertransport via het spoor. (MV 17999)	209
2012201314100	26-07-2013	528	David Geerts	SNCB. - Traitement du dossier Fyra par le comité de direction et le conseil d'administration. (QO 18958). NMBS. - Behandeling van het Fyradossier in het directiecomité en de raad van bestuur (MV 18958).	210
2012201314101	26-07-2013	529	Stefaan Van Hecke	SNCB. - Plan hiver. (QO18691) NMBS. - Winterplan. (MV 18691)	211
2012201314102	26-07-2013	530	David Geerts	Problèmes de communication entre le SSICF et la SNCB dans le dossier Fyra (QO 18956). De communicatie tussen DAVIS en NMBS met betrekking tot de Fyra (MV 18956).	214
2012201314103	26-07-2013	531	Stefaan Van Hecke	SNCB. - Le Fyra et l'organisme de certification Lloyd's. (QO 18690) NMBS. - Fyra en keuringsorganisatie Lloyd's. (MV 18690)	215

DO DO	Date Datum	Question n° Vraag nr.	Auteur Auteur	Objet Voorwerp	Page Blz.
				* Question sans réponse * Vraag zonder antwoord	
2012201314104	26-07-2013	532	Tanguy Veys	SNCB. - La communication avec le SSICF à propos des problèmes techniques rencontrés par le Fyra (QO 18916). NMBS. - De communicatie aan DAVIS omtrent de technische problemen met de Fyra (MV 18916).	216
2012201314105	26-07-2013	533	Stefaan Van Hecke	SNCB. - Le Fyra et la gare de Noorderkempen (QO 18879). NMBS. - Fyra en het station Noorderkempen (MV 18879).	217
2012201314106	26-07-2013	534	Jef Van den Bergh	Infrabel. - Accessibilité des gares et des quais (QO 19177). Infrabel. - Toegankelijkheid stations en perrons (MV 19177).	218
2012201314107	26-07-2013	535	Jef Van den Bergh	SNCB. - Conséquences de la suppression du Fyra pour la gare de Noorderkempen. (QO 18686) NMBS. - Gevolgen wegvallen Fyra voor Noorderkempen. (MV 18686)	220
2012201314108	26-07-2013	536	Tanguy Veys	SNCB. - Le rapport d'Ernst and Young sur le processus d'acquisition des trains Fyra. (QO 18501) NMBS. - Het rapport van Ernst and Young over het aankoopproces van de Fyra-treinen. (MV 18501)	222
2012201314109	26-07-2013	537	Jenne De Potter	SNCB. - L'éventuelle fermeture de la gare de Burst (QO 18278). NMBS. - De eventuele sluiting station van Burst (MV 18278).	224
2012201314110	26-07-2013	538	Jenne De Potter	SNCB. - Formulaire de pension (QO 18565). NMBS. - Pensioenformulier (MV 18565).	225
2012201314111	26-07-2013	539	Karin Temmerman	SNCB. - Les horaires de la ligne 82 (QO 18943). NMBS. - De dienstregeling op lijn 82 (MV 18943).	227
2012201314112	26-07-2013	540	Tanguy Veys	SNCB. - Solutions de rechange pour la région de Noorderkempen après la débâcle du Fyra. (QO 19378) NMBS. - Alternatieven voor de regio Noorderkempen naar aanleiding van het Fyra-debacle. (MV 19378)	229
2012201314113	26-07-2013	541	Bert Wollants	Infrabel. - Le deuxième désenclavement ferroviaire du port d'Anvers et le réaménagement de la gare de Lierre (QO 19082). Infrabel. - De tweede spoorontsluiting en de stationsontwikkeling in Lier (MV 19082).	230
2012201314115	26-07-2013	542	Sarah Smeyers	SNCB. - Fermeture de la gare d'Erembodegem (QO 18922). NMBS. - Sluiting van het station Erembodegem (MV 18922).	232
2012201314117	26-07-2013	543	Karel Uyttersprot	SNCB. - Billets de train à tarif réduit pour les demandeurs d'emploi (QO 19110). NMBS. - Treintickets voor werkzoekenden (MV 19110).	233
2012201314125	29-07-2013	545	Tanguy Veys	SNCB. - Les accords conclus avec AnsaldoBreda concernant l'entretien des trains Fyra déjà livrés (QO 19366) NMBS. - De afspraken met AnsaldoBreda op vlak onderhoud aan de reeds geleverde Fyra's. (MV 19366)	234

DO DO	Date Datum	Question n° Vraag nr.	Auteur Auteur	Objet Voorwerp	Page Blz.
* Question sans réponse * Vraag zonder antwoord					
2012201314128	29-07-2013	546	Frank Wilrycx	SNCB. - La gare de Noorderkempen. (QO 19361) NMBS. - Het station Noorderkempen. (MV 19361)	236
2012201314129	29-07-2013	547	Steven Vandeput	SNCB. - Solutions de rechange proposées lors de la suppression du Fyra. NMBS. - Alternatieven die aangeboden werden bij het uitvallen van de Fyra.	237
2012201314130	29-07-2013	548	Steven Vandeput	Les Thalys circulant en Flandre et en Wallonie. (QO 19358) De Vlaamse en de Waalse Thalys. (MV 19358)	238
2012201314131	29-07-2013	549	Tanguy Veys	SNCB. - Système de ventilation des rames. (QO 18787) NMBS. - Ventilatiesysteem in de treinstellen. (MV 18787)	240
2012201314133	29-07-2013	550	Miranda Van Eetvelde	Bpost. - Remboursement des aides d'État pour la période 2011-2012 (QO 18926). Bpost. - Terugbetaling van staatssteun voor de periode 2011-2012 (MV 18926).	241
2012201314135	29-07-2013	552	Miranda Van Eetvelde	Bpost. - Remboursement des aides d'État pour la période 1992-2010 (QO 18925). Bpost. - Terugbetaling van staatssteun voor de periode 1992-2010 (MV 18925).	242
2012201314136	29-07-2013	553	Steven Vandeput	SNCB. - La desserte de la gare de Noorderkempen. (QO 19306) NMBS. - De bediening van het station Noorderkempen. (MV 19306)	244
2012201314137	29-07-2013	554	Tanguy Veys	Violation de la nouvelle loi télécoms par Belgacom (QO 18271). De schending van de nieuwe telecomwet door Belgacom (MV 18271).	245
2012201314138	29-07-2013	555	Miranda Van Eetvelde	Bpost. - Éventuelles nouvelles critiques de la Commission européenne concernant des aides d'État (QO 19272). Bpost. - Mogelijke nieuwe aantijgingen van staatssteun (MV 19272).	246
2012201314139	29-07-2013	556	Steven Vandeput	Mutation d'agents de la SNCB du Limbourg vers Bruxelles et Anvers. (QO 19308) Overplaatsing van arbeidsplaatsen bij het spoor van Limburg naar Brussel en Antwerpen. (MV 19308)	248
2012201314140	29-07-2013	557	Miranda Van Eetvelde	Bpost. - Accès à l'infrastructure postale (QO 19274). Bpost. - Het verschaffen van toegang tot postinfrastructuur (MV 19274).	249
2012201314141	29-07-2013	558	Jef Van den Bergh	Infrabel. - Le tunnel nord-sud à Anvers. (QO 19204) Infrabel. - De Antwerpse noord-zuidtunnel (MV 19204).	250
2012201314142	29-07-2013	559	Steven Vandeput	SNCB. - Les nominations à la tête des chemins de fer. (QO 19307) NMBS. - De benoemingen van de spoortop. (MV 19307)	252
2012201314143	29-07-2013	560	Miranda Van Eetvelde	L'éventuelle réduction de la participation dans bpost. (QO 19128) Een eventuele afbouw van de participatie in bpost (MV 19128).	253

DO DO	Date Datum	Question n° Vraag nr.	Auteur Auteur	Objet Voorwerp	Page Blz.
* Question sans réponse * Vraag zonder antwoord					
2012201314147	29-07-2013	562	Steven Vandeput	SNCB. - Réduction de la vitesse sur la ligne 122. (QO 19304) NMBS. - De snelheidsvermindering op spoorlijn 122. (MV 19304)	254
2012201314149	29-07-2013	563	Steven Vandeput	SNCB. - Fermeture des guichets de certaines gares. (QO 19303) NMBS. - De sluiting van de loketten in een aantal stations. (MV 19303)	255
2012201314151	29-07-2013	564	Ronny Balcaen	SNCB. - L'installation de guichets automatisés dans les gares de Comines et d'Herseaux. (QO 19319) NMBS. - Plaatsing van ticketautomaten in de stations Komen en Herseaux (MV 19319)	257
2012201314154	29-07-2013	565	Ronny Balcaen	SNCB. - Les menaces qui pèsent sur l'offre ferroviaire à Lessines. (QO 19318) NMBS.- Mogelijke inkrimping van het treinaanbod in Lessen.- (MV 19318)	259
2012201314157	29-07-2013	567	Tanguy Veys	SNCB. - Débañe du Fyra. - Non-respect des droits des voyageurs. (QO 19365) NMBS. - Het Fyra-debañe. - Het niet-respecteren van de rechten van de reizigers. (MV 19365)	260
2012201314159	29-07-2013	568	Stefaan Van Hecke	SNCB. - Neutralité dans les gares. (QO 18692) NMBS. - Neutraliteit in stations. (MV 18692)	262
2012201314162	30-07-2013	569	Ronny Balcaen	SNCB. - L'ouverture de nouveaux points vélos. (QO 19316) NMBS. - Opening van nieuwe fietspunten. (MV 19316)	264
2012201314163	30-07-2013	570	Tanguy Veys	SNCB. - Incendie dans une villa à Blankenberge, inoccupée depuis cinq ans et propriété de la SNCB (QO 18826). NMBS. - Brand in een reeds vijf jaar leegstaande villa van de NMBS in Blankenberge (MV 18826).	266
2012201314173	30-07-2013	572	Steven Vandeput	Le report des investissements prévus pour l'atelier de traction et la gare de Hasselt. (QO 19314) Het uitstel van de investeringen in de tractiewerkplaats en het station van Hasselt. (MV 19314)	267
2012201314174	30-07-2013	573	Steven Vandeput	SNCB. - Grève sauvage du 5 juin 2013 à la gare de Châtelet. (QO 19312) NMBS. - De wilde staking in het station van Châtelet van 5 juni 2013. (MV 19312)	268
2012201314176	30-07-2013	574	Steven Vandeput	Gare de triage de Monceau-sur-Sambre. - Grève sauvage du 4 juin 2013. (QO 19311) De wilde staking in het rangeerstation van Monceau-sur-Sambre van 4 juni 2013. (MV 19311)	269
2012201314178	30-07-2013	575	Steven Vandeput	La grève du rail du jeudi 27 juin 2013. (QO 19310) De spoorstaking van donderdag 27 juni 2013. (MV 19310)	270
2012201314180	30-07-2013	576	Steven Vandeput	SNCB. - Sanctions infligées aux participants à des grèves sauvages. (QO19309) NMBS. - Sanctionering van deelnemers aan wilde stakingen bij het spoor. (MV 19309)	272

DO DO	Date Datum	Question n° Vraag nr.	Auteur Auteur	Objet Voorwerp	Page Blz.
				* Question sans réponse * Vraag zonder antwoord	
2012201314181	30-07-2013	577	Steven Vandeput	SNCB. - Suppression éventuelle de la liaison Anvers-Hasselt-Liège. (QO 18689) NMBS. - Mogelijke afschaffing van de treinverbinding Antwerpen-Hasselt-Luik. (MV 18689)	273
2012201314227	27-08-2013	586	Linda Musin	Possibilité de réclamer des indemnités à un opérateur TV défaillant (QO 18293). Mogelijkheid om een schadeloosstelling te eisen van in gebreke blijvende televisieoperatoren (MV 18293).	274
Secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre Staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister					
2011201208840	11-05-2012	176	Annick Ponthier	La demande des armateurs belges favorables à la présence de gardes armés sur leurs navires. (QO 8150) Belgische reders. - Schepen. - Gewapende beveiliging. (MV 8150)	276
2011201209840	20-07-2012	234	Valérie Warzée-Caverenne	Le prix de l'électricité pour les communes. (QO 13118) Elektriciteitsprijs voor de gemeenten. (MV 13118)	277
2011201209857	23-07-2012	235	Bercy Slegers	Exploitation éventuelle par Elia du groupe 5 de la centrale de Ruien. (QO 12669) Mogelijke uitbating door Elia van groep 5 van de centrale van Ruien. (MV 12669)	279
2011201209858	23-07-2012	236	Willem-Frederik Schiltz	Politique énergétique. - Plus de transparence, de coopération et de libéralisation dans l'Union européenne. (QO 12437) Energiebeleid. - Meer transparantie, samenwerking en liberalisering in de Europese Unie. (MV 12437)	280
2011201209878	24-07-2012	238	Willem-Frederik Schiltz	Réserve de bois. Houtvoorraad.	283
2011201209925	25-07-2012	246	Leen Dierick	Energie. - Factures impayées. - Clients exclus. (QO 12837) Energie. - Niet-betaling van facturen. - Gedropte klanten. (MV 12837)	285
2012201311922	05-03-2013	342	Peter Logghe	Accidents de la circulation dans lesquels sont impliqués des motos. Verkeersongevallen met motorfietsen.	287
2012201312047	14-03-2013	360	Peter Logghe	Pertes de chargement et amendes. Boetes en ladingverlies.	289
2012201312064	18-03-2013	362	Sabien Lahaye-Battheu	Code de la route. - Port de la ceinture de sécurité. - Contrôles de police. Verkeer. - Gordeldracht. - Politiecontrole.	291
2012201312735	13-05-2013	394	Jef Van den Bergh	Véhicules aéroportuaires. (QO 17494) Luchthavenvoertuigen. (MV 17494)	293
2012201312738	13-05-2013	396	Jef Van den Bergh	Cyclistes. - Autorisation de franchir un feu rouge ou jaune-orange. (QO 17471) Fietsers. - Toelating om het rode of oranjegele licht voorbij te rijden. (MV 17471)	295

DO DO	Date Datum	Question n° Vraag nr.	Auteur Auteur	Objet Voorwerp	Page Blz.
				* Question sans réponse * Vraag zonder antwoord	
2012201312741	13-05-2013	399	Jef Van den Bergh	Utilisation, par les ambulances, du couloir réservé aux bus. (MV 17673) Ziekenvervoer op busstrook. (MV 17673)	297
2012201312883	24-05-2013	406	Katrin Jadin	Le renforcement de la sécurité des usagers faibles (QO 17994). Meer veiligheid voor de zwakke weggebruikers (MV 17994).	299
2012201312886	24-05-2013	407	Karin Temmerman	Le baromètre de la sécurité routière (QO 17545). De verkeersveiligheidsbarometer (MV 17545).	301
2012201312911	24-05-2013	412	Isabelle Emmerly	Les inspections des centres de contrôle technique. (QO 17881) Inspecties bij keuringsstations. (MV 17881)	304

Secrétaire d'État à l'Asile et la Migration, à l'Intégration sociale et à la Lutte contre la pauvreté, adjointe à la ministre de la Justice
Staatssecretaris voor Asiel en Migratie, Maatschappelijke Integratie en Armoedebestrijding, toegevoegd aan de minister van Justitie

2012201312413	18-04-2013	451	Gerolf Annemans	L'origine des personnes naturalisées. De achtergrond van de geregulariseerde personen.	305
2012201313484	04-07-2013	516	Karin Temmerman	Ordre de reconduire les MENA. Het bevel tot terugbrenging van de NBMV.	308
2012201313792	15-07-2013	527	Olivier Maingain	SPP Intégration sociale. - Répartition linguistique du personnel. POD Maatschappelijke Integratie.- Verdeling van het personeel naar taalrol.-	314
2012201313843	16-07-2013	529	Zoé Genot	CGRA. - Bien-être et stress au travail. CGVS. - Welzijn en stress op het werk.	316
2012201313854	17-07-2013	531	Wouter De Vriendt	Limitation dans le temps de l'allocation d'intégration. Beperking in de tijd van de inschakelingsuitkering.	320
2012201313855	17-07-2013	532	Wouter De Vriendt	Le revenu d'intégration sociale. - Intervention financière des CPAS. Het leefloon. - Financiële tussenkomst van de OCMW's.	322