

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

Schriftelijke
vragen en
antwoorden

Questions
et réponses
écrites

13-11-2025

N-VA	: Nieuw-Vlaamse Alliantie
VB	: Vlaams Belang
MR	: Mouvement Réformateur
PS	: Parti Socialiste
PVDA-PTB	: Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique
Les Engagés	: Les Engagés
Vooruit	: Vooruit
cd&v	: Christen-Democratisch en Vlaams
Ecolo-Groen	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
Anders.	: Anders.
DéFI	: Démocrate Fédéraliste Indépendant
ONAFH/INDÉP	: Onafhankelijk-Indépendant

Afkorting bij de nummering van de publicaties:		Abréviations dans la numérotation des publications:	
DOC 56 0000/000	Parlementair document van de 56 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer	DOC 56 0000/000	Document de la 56 ^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi
QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA	Questions et Réponses écrites
CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag	CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral
CRABV	Beknopt Verslag	CRABV	Compte Rendu Analytique
CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)	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	Plenum	PLEN	Séance plénière
COM	Commissievergadering	COM	Réunion de commission
MOT	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)	MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

INHOUD

SOMMAIRE

I. Cumulatieve lijst van de vragen waarop nog niet geantwoord is binnen de door het reglement bepaalde termijn, vanaf 1 oktober 2020.

I. Liste cumulative des questions auxquelles il n'a pas été répondu dans le délai fixé par le règlement, à partir du 1er octobre 2020.

Page/Blz. 3

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

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

Page/Blz. 11

	Blz. Page
Eerste minister	- Premier ministre
Vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Landbouw	11 Vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et de l'Agriculture
Vice-eersteminister en minister van Buitenlandse Zaken, Europese Zaken en Ontwikkelingssamenwerking	- Vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères, des Affaires européennes et de la Coopération au développement
Vice-eersteminister en minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, belast met Armoedebestrijding	27 Vice-premier ministre et ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, chargé de la Lutte contre la pauvreté
Vice-eersteminister en minister van Begroting, belast met Administratieve Vereenvoudiging	- Vice-premier ministre et ministre du Budget, chargé de la Simplification administrative
Vice-eersteminister en minister van Financiën en Pensioenen, belast met de Nationale Loterij en de Federale Culturele Instellingen	- Vice-premier ministre et ministre des Finances et des Pensions, chargé de la Loterie Nationale et des Institutions culturelles fédérales
Minister van Justitie, belast met de Noordzee	- Ministre de la Justice, chargée de la Mer du Nord
Minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met Beliris	50 Ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de Beliris
Minister van Defensie, belast met Buitenlandse Handel	61 Ministre de la Défense, chargé du Commerce extérieur
Minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie	71 Ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale
Minister van Modernisering van de overheid, belast met Overheidsbedrijven, Ambtenarenzaken, het Gebouwenbeheer van de Staat, Digitalisering en Wetenschapsbeleid	77 Ministre de l'Action et de la Modernisation publiques, chargée des Entreprises publiques, de la Fonction publique, de la Gestion immobilière de l'État, du Numérique et de la Politique scientifique
Minister van Consumentenbescherming, Socialefraudebestrijding, Personen met een handicap en Gelijke Kansen	83 Ministre de la Protection des consommateurs, de la Lutte contre la fraude sociale, des Personnes handicapées et de l'Égalité des chances
Minister van Asiel, Migratie en Maatschappelijke Integratie, belast met Grootstedenbeleid	85 Ministre de l'Asile, de la Migration et de l'Intégration sociale, chargée de la Politique des Grandes Villes
Minister van Energie	- Ministre de l'Énergie
Minister van Middenstand, Zelfstandigen en Kmo's	- Ministre des Classes moyennes, des Indépendants et des PME

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

III. Questions posées par les membres de la Chambre des représentants et réponses données par les ministres.**Page/Blz. 87**

	Blz. Page	
Eerste minister	87	Premier ministre
Vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Landbouw	90	Vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et de l'Agriculture
Vice-eersteminister en minister van Buitenlandse Zaken, Europese Zaken en Ontwikkelingssamenwerking	97	Vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères, des Affaires européennes et de la Coopération au développement
Vice-eersteminister en minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, belast met Armoedebestrijding	109	Vice-premier ministre et ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, chargé de la Lutte contre la pauvreté
Vice-eersteminister en minister van Begroting, belast met Administratieve Vereenvoudiging	-	Vice-premier ministre et ministre du Budget, chargé de la Simplification administrative
Vice-eersteminister en minister van Financiën en Pensioenen, belast met de Nationale Loterij en de Federale Culturele Instellingen	112	Vice-premier ministre et ministre des Finances et des Pensions, chargé de la Loterie Nationale et des Institutions culturelles fédérales
Minister van Justitie, belast met de Noordzee	151	Ministre de la Justice, chargée de la Mer du Nord
Minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met Beliris	180	Ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de Beliris
Minister van Defensie, belast met Buitenlandse Handel	212	Ministre de la Défense, chargé du Commerce extérieur
Minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie	229	Ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale
Minister van Modernisering van de overheid, belast met Overheidsbedrijven, Ambtenarenzaken, het Gebouwenbeheer van de Staat, Digitalisering en Wetenschapsbeleid	358	Ministre de l'Action et de la Modernisation publiques, chargée des Entreprises publiques, de la Fonction publique, de la Gestion immobilière de l'État, du Numérique et de la Politique scientifique
Minister van Consumentenbescherming, Socialefraudebestrijding, Personen met een handicap en Gelijke Kansen	386	Ministre de la Protection des consommateurs, de la Lutte contre la fraude sociale, des Personnes handicapées et de l'Égalité des chances
Minister van Asiel, Migratie en Maatschappelijke Integratie, belast met Grootstedenbeleid	395	Ministre de l'Asile, de la Migration et de l'Intégration sociale, chargée de la Politique des Grandes Villes
Minister van Energie	408	Ministre de l'Énergie
Minister van Middenstand, Zelfstandigen en Kmo's	411	Ministre des Classes moyennes, des Indépendants et des PME

IV. Inhoudsopgave volgens minister met vermelding van het onderwerp.**IV. Sommaire par ministre et mentionnant l'objet.****Page/Blz. 417**

Lijst afgesloten op 13/11/2025.

Liste clôturée le 13/11/2025.

I. Cumulatieve lijst van de vragen waarop nog niet geantwoord is binnen de door het reglement bepaalde termijn, vanaf 1 oktober 2020.

I. Liste cumulative des questions auxquelles il n'a pas été répondu dans le délai fixé par le règlement, à partir du 1er octobre 2020.

Datum Date	Vraag nr. Question n°	Auteur Auteur	QRVA QRVA	Datum Date	Vraag nr. Question n°	Auteur Auteur	QRVA QRVA
Eerste minister Premier ministre							
01-09-2025	87	Kjell Vander Elst	26				
Vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Landbouw Vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et de l'Agriculture							
19-02-2025	7	Sophie Thémont	8	24-02-2025	34	Wouter Raskin	9
26-02-2025	37	Irina De Knop	9	11-03-2025	77	Mathieu Michel	11
11-04-2025	136	Robin Tonniau	15	23-04-2025	148	Ludivine Dedonder	15
23-04-2025	149	Éric Thiébaut	15	07-05-2025	170	Jeroen Soete	16
07-05-2025	171	Alexia Bertrand	16	07-05-2025	172	Axel Ronse	16
14-05-2025	183	Dieter Vanbesien	17	14-05-2025	184	Denis Ducarme	17
14-05-2025	185	Nahima Lanjri	17	15-05-2025	186	Alexander Van Hoecke	17
28-05-2025	205	Kjell Vander Elst	18	11-06-2025	226	Julie Taton	19
17-06-2025	232	Leentje Grillaert	20	26-06-2025	239	Kjell Vander Elst	21
27-06-2025	246	Kjell Vander Elst	21	10-07-2025	266	Sophie Thémont	22
10-07-2025	269	Sophie Thémont	22	15-07-2025	272	Charlotte Verkeyn	22
16-07-2025	274	Charlotte Verkeyn	22	17-07-2025	276	Katleen Bury	26
23-07-2025	282	Sophie Thémont	26	23-07-2025	283	Sophie Thémont	26
23-07-2025	284	Sophie Thémont	26	23-07-2025	285	François De Smet	26
23-07-2025	290	Anthony Dufrane	26	31-07-2025	315	Lotte Peeters	26
31-07-2025	316	Anja Vanrobaeys	26	01-08-2025	318	Julien Matagne	26
05-08-2025	321	Patrick Prévot	26	06-08-2025	322	Steven Coenegrachts	26
06-08-2025	323	Britt Huybrechts	26	06-08-2025	324	Steven Coenegrachts	26
11-08-2025	329	Werner Somers	26	11-08-2025	331	Werner Somers	26
14-08-2025	333	Werner Somers	26	19-08-2025	334	Britt Huybrechts	26
20-08-2025	336	Annick Ponthier	26	21-08-2025	337	Achraf El Yakhoulfi	26
21-08-2025	338	Anja Vanrobaeys	26	25-08-2025	341	Sophie Thémont	26
28-08-2025	343	Nahima Lanjri	26	02-09-2025	345	Anthony Dufrane	26
04-09-2025	347	Vincent Van Quickenborne	27	08-09-2025	349	Lotte Peeters	27
08-09-2025	350	Michel De Maegd	27	09-09-2025	351	Nathalie Muylle	27
09-09-2025	352	Sophie Thémont	27	09-09-2025	353	Nathalie Muylle	27

Datum Date	Vraag nr. Question n°	Auteur Auteur	QRVA QRVA	Datum Date	Vraag nr. Question n°	Auteur Auteur	QRVA QRVA
09-09-2025	355	Anne Pirson	27	09-09-2025	358	Leentje Grillaert	27
16-09-2025	361	François De Smet	28	16-09-2025	363	Steven Matheï	28
16-09-2025	364	Steven Matheï	28	17-09-2025	368	Axel Ronse	28
17-09-2025	369	Axel Ronse	28	18-09-2025	372	Sophie Thémont	29
18-09-2025	373	Patrick Prévot	29	18-09-2025	374	Patrick Prévot	29
23-09-2025	378	Anthony Dufrane	29	23-09-2025	379	Anthony Dufrane	29
24-09-2025	380	Philippe Courard	29	24-09-2025	381	Axel Ronse	29
24-09-2025	382	Axel Ronse	29	24-09-2025	383	Michael Freilich	29
25-09-2025	384	Katleen Bury	29	25-09-2025	386	Vincent Van Quickenborne	29
25-09-2025	388	Vincent Van Quickenborne	29	25-09-2025	389	Vincent Van Quickenborne	29
25-09-2025	391	Vincent Van Quickenborne	29	25-09-2025	392	Vincent Van Quickenborne	29
25-09-2025	393	Vincent Van Quickenborne	29	25-09-2025	394	Vincent Van Quickenborne	29
26-09-2025	395	Catherine Delcourt	29	29-09-2025	398	Irina De Knop	29
30-09-2025	399	Anthony Dufrane	29	01-10-2025	400	Robin Tonniau	29
01-10-2025	401	Robin Tonniau	29	01-10-2025	402	Robin Tonniau	29
01-10-2025	404	Robin Tonniau	29	01-10-2025	405	Robin Tonniau	29
01-10-2025	407	Robin Tonniau	29	02-10-2025	410	Lieve Truyma	30
02-10-2025	412	Ludivine Dedonder	30	03-10-2025	413	Nahima Lanjri	30
03-10-2025	414	Wouter Raskin	30	07-10-2025	416	Britt Huybrechts	30
08-10-2025	418	Vincent Van Quickenborne	30	08-10-2025	419	Axel Ronse	30
08-10-2025	420	Sophie Thémont	30	08-10-2025	421	Anja Vanrobaeys	30
08-10-2025	422	Vincent Van Quickenborne	30	08-10-2025	423	Sarah Schlitz	30
08-10-2025	424	Anja Vanrobaeys	30	08-10-2025	425	Sophie Thémont	30
08-10-2025	426	Sophie Thémont	30	08-10-2025	427	Eva Demesmaecker	30
08-10-2025	428	Axel Ronse	30	08-10-2025	429	Hugues Bayet	30
08-10-2025	430	Vincent Van Quickenborne	30	08-10-2025	431	Vincent Van Quickenborne	30
08-10-2025	432	Axel Ronse	30				

Vice-eersteminister en minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, belast met Armoedebestrijding
Vice-premier ministre et ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, chargé de la Lutte contre la
pauvreté

19-02-2025	4	Axel Ronse	8	19-02-2025	6	Nawal Farih	8
19-02-2025	10	Franky Demon	8	20-02-2025	14	Wouter Raskin	9
20-02-2025	17	Katleen Bury	9	20-02-2025	25	Vincent Van Quickenborne	9
21-02-2025	32	Ellen Samyn	9	24-02-2025	39	Robin Tonniau	9
24-02-2025	42	Kathleen Depoorter	9	25-02-2025	49	Kathleen Depoorter	9

Datum Date	Vraag nr. Question n°	Auteur Auteur	QRVA QRVA	Datum Date	Vraag nr. Question n°	Auteur Auteur	QRVA QRVA
25-02-2025	51	Dominiek Sneppe	9	27-02-2025	60	Dominiek Sneppe	10
27-02-2025	64	Dominiek Sneppe	10	28-02-2025	66	Kathleen Depoorter	10
03-03-2025	68	Wouter Raskin	10	05-03-2025	77	Kathleen Depoorter	10
05-03-2025	85	Lode Vereeck	10	05-03-2025	86	Lode Vereeck	10
12-03-2025	100	Kathleen Depoorter	11	12-03-2025	103	François De Smet	11
13-03-2025	107	Frieda Gijbels	12	14-03-2025	108	Kathleen Depoorter	12
18-03-2025	114	Steven Coenegrachts	12	19-03-2025	119	Frieda Gijbels	12
28-03-2025	141	Frieda Gijbels	13	01-04-2025	146	Barbara Pas	13
03-04-2025	153	Petra De Sutter	14	03-04-2025	156	Barbara Pas	14
07-04-2025	161	Nawal Farih	14	15-04-2025	174	Vincent Van Quickenborne	15
28-04-2025	188	Katleen Bury	16	15-05-2025	218	Dominiek Sneppe	17
20-05-2025	224	Katleen Bury	17	20-05-2025	227	Julie Taton	17
22-05-2025	232	Jan Bertels	18	23-05-2025	238	Nahima Lanjri	18
27-05-2025	248	Frieda Gijbels	18	28-05-2025	254	Frieda Gijbels	18
28-05-2025	256	Julie Taton	18	28-05-2025	258	Daniel Bacquellaine	18
04-06-2025	262	Nawal Farih	19	17-06-2025	289	Kathleen Depoorter	20
17-06-2025	294	Anthony Dufrane	20	19-06-2025	298	Katleen Bury	20
23-06-2025	305	Kathleen Depoorter	20	24-06-2025	309	Katleen Bury	20
25-06-2025	312	Vincent Scourneau	20	26-06-2025	318	Kathleen Depoorter	21
26-06-2025	324	Vincent Scourneau	21	02-07-2025	327	Anthony Dufrane	21
04-07-2025	331	Kjell Vander Elst	21	07-07-2025	333	Julie Taton	21
08-07-2025	338	Anthony Dufrane	21	08-07-2025	339	Carmen Ramlot	21
11-07-2025	348	François De Smet	22	11-07-2025	351	François De Smet	22
14-07-2025	355	Irina De Knop	22	15-07-2025	357	Irina De Knop	22
17-07-2025	360	Frieda Gijbels	26	17-07-2025	361	Frieda Gijbels	26
17-07-2025	364	Frieda Gijbels	26	18-07-2025	365	Nawal Farih	26
18-07-2025	367	Carmen Ramlot	26	18-07-2025	369	Carmen Ramlot	26
18-07-2025	370	Kathleen Depoorter	26	18-07-2025	371	Kathleen Depoorter	26
22-07-2025	373	Patrick Prévot	26	22-07-2025	383	Julie Taton	26
22-07-2025	384	Caroline Désir	26	23-07-2025	386	Sophie Thémont	26
23-07-2025	387	Sophie Thémont	26	23-07-2025	389	Julie Taton	26
24-07-2025	399	Anthony Dufrane	26	30-07-2025	404	Kathleen Depoorter	26
31-07-2025	405	Kathleen Depoorter	26	01-08-2025	406	François De Smet	26
01-08-2025	407	Carmen Ramlot	26	06-08-2025	408	Steven Coenegrachts	26

Datum Date	Vraag nr. Question n°	Auteur Auteur	QRVA QRVA	Datum Date	Vraag nr. Question n°	Auteur Auteur	QRVA QRVA
07-08-2025	411	Werner Somers	26	07-08-2025	412	Irina De Knop	26
07-08-2025	413	Werner Somers	26	12-08-2025	418	Natalie Eggermont	26
14-08-2025	421	Werner Somers	26	20-08-2025	426	Annick Ponthier	26
26-08-2025	432	Florence Reuter	26	29-08-2025	434	Carmen Ramlot	26
29-08-2025	435	Barbara Pas	26	04-09-2025	441	Kathleen Depoorter	27
08-09-2025	442	Frieda Gijbels	27	08-09-2025	444	Anthony Dufrane	27
09-09-2025	447	Nawal Farih	27	09-09-2025	449	Nawal Farih	27
09-09-2025	450	Nawal Farih	27	09-09-2025	451	Nawal Farih	27
09-09-2025	452	Nawal Farih	27	09-09-2025	454	Nawal Farih	27
09-09-2025	455	Alexia Bertrand	27	11-09-2025	457	Nawal Farih	28
15-09-2025	460	Dominiek Sneepe	28	15-09-2025	461	Dominiek Sneepe	28
15-09-2025	462	Dominiek Sneepe	28	16-09-2025	464	Matti Vandemaele	28
17-09-2025	465	Alexia Bertrand	28	18-09-2025	466	Nathalie Muylle	29
18-09-2025	467	Nathalie Muylle	29	18-09-2025	468	Dominiek Sneepe	29
19-09-2025	469	Axel Ronse	29	19-09-2025	470	Axel Ronse	29
19-09-2025	471	Axel Ronse	29	22-09-2025	473	Kathleen Depoorter	29
24-09-2025	475	Els Van Hoof	29	24-09-2025	476	Axel Ronse	29
24-09-2025	477	Axel Ronse	29	24-09-2025	480	Axel Ronse	29
25-09-2025	481	Catherine Delcourt	29	29-09-2025	483	Nathalie Muylle	29
29-09-2025	484	Frieda Gijbels	29	29-09-2025	486	Hervé Cornillie	29
29-09-2025	487	Hervé Cornillie	29	29-09-2025	488	Hervé Cornillie	29
29-09-2025	489	Irina De Knop	29	01-10-2025	490	Jeroen Van Lysebettens	29
01-10-2025	491	Jeroen Van Lysebettens	29	01-10-2025	492	Jeroen Van Lysebettens	29
01-10-2025	493	Jeroen Van Lysebettens	29	01-10-2025	494	Vincent Van Quickenborne	29
02-10-2025	495	Steven Matheï	30	02-10-2025	496	Steven Matheï	30
03-10-2025	497	Wouter Raskin	30	03-10-2025	498	Wouter Raskin	30
03-10-2025	499	Nawal Farih	30	03-10-2025	500	Nawal Farih	30
03-10-2025	501	Nawal Farih	30	03-10-2025	502	Katleen Bury	30
03-10-2025	503	Nawal Farih	30	03-10-2025	504	Gilles Foret	30
06-10-2025	505	Nawal Farih	30	06-10-2025	506	Jan Bertels	30
06-10-2025	507	Eva Demesmaecker	30	06-10-2025	508	Eva Demesmaecker	30
07-10-2025	509	Axel Ronse	30	07-10-2025	510	Britt Huybrechts	30
07-10-2025	511	Barbara Pas	30	08-10-2025	512	Barbara Pas	30
08-10-2025	513	Nahima Lanjri	30	08-10-2025	514	Nahima Lanjri	30
08-10-2025	515	Maaïke De Vreese	30	08-10-2025	516	Dominiek Sneepe	30
08-10-2025	517	Dominiek Sneepe	30	08-10-2025	518	Kristien Van Vaerenbergh	30

Vice-eersteminister en minister van Begroting, belast met Administratieve Vereenvoudiging
Vice-premier ministre et ministre du Budget, chargé de la Simplification administrative

Datum Date	Vraag nr. Question n°	Auteur Auteur	QRVA QRVA	Datum Date	Vraag nr. Question n°	Auteur Auteur	QRVA QRVA
06-03-2025	12	Sofie Merckx	11	22-04-2025	30	Wouter Vermeersch	15
22-09-2025	75	Alexia Bertrand	29				

Vice-eersteminister en minister van Financiën en Pensioenen, belast met de Nationale Loterij en de Federale Culturele Instellingen

Vice-premier ministre et ministre des Finances et des Pensions, chargé de la Loterie Nationale et des Institutions culturelles fédérales

18-09-2025	460	Dieter Vanbesien	29

**Minister van Justitie, belast met de Noordzee
Ministre de la Justice, chargée de la Mer du Nord**

02-06-2025	325	Werner Somers	19

**Minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met Beliris
Ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de Beliris**

24-03-2025	90	Frank Troosters	12	10-04-2025	167	Sofie Merckx	15
05-05-2025	239	Achraf El Yakhoulfi	16	08-05-2025	247	Ortwin Depoortere	17
16-06-2025	335	Ridouane Chahid	20	06-08-2025	478	Werner Somers	26
13-08-2025	491	Michael Freilich	26	14-08-2025	492	Werner Somers	26
15-09-2025	532	Francesca Van Belleghem	28	17-09-2025	535	Alexia Bertrand	28
25-09-2025	552	Patrick Prévot	29	25-09-2025	554	Michel De Maegd	29
29-09-2025	555	Christophe Bombled	29	02-10-2025	564	Matti Vandemaele	30
02-10-2025	565	Franky Demon	30	03-10-2025	566	Franky Demon	30
03-10-2025	567	Anthony Dufrane	30	03-10-2025	568	Matti Vandemaele	30
06-10-2025	571	Matti Vandemaele	30	06-10-2025	572	Ridouane Chahid	30
06-10-2025	574	Anthony Dufrane	30	07-10-2025	576	Britt Huybrechts	30
08-10-2025	579	Éric Thiébaud	30	08-10-2025	581	Maaïke De Vreese	30

**Minister van Defensie, belast met Buitenlandse Handel
Ministre de la Défense, chargé du Commerce extérieur**

06-03-2025	39	Kjell Vander Elst	11	11-03-2025	46	Kjell Vander Elst	11
14-03-2025	58	Kjell Vander Elst	12	12-05-2025	114	Koen Van den Heuvel	17
13-05-2025	115	Barbara Pas	17	26-05-2025	133	Koen Van den Heuvel	18
11-06-2025	141	Vincent Van Quickenborne	19	18-07-2025	174	Axel Weydts	26
18-07-2025	175	Stéphane Lasseaux	26	18-07-2025	176	Stéphane Lasseaux	26
23-07-2025	179	Charlotte Deborsu	26	24-07-2025	181	Charlotte Deborsu	26

Datum Date	Vraag nr. Question n°	Auteur Auteur	QRVA QRVA	Datum Date	Vraag nr. Question n°	Auteur Auteur	QRVA QRVA
24-07-2025	184	Charlotte Deborsu	26	06-08-2025	187	Steven Coenegrachts	26
06-08-2025	189	Werner Somers	26	18-08-2025	193	Kristien Verbelen	26
08-09-2025	199	Anthony Dufrane	27	09-09-2025	203	Koen Metsu	27
16-09-2025	208	Axel Weydts	28	16-09-2025	209	Axel Weydts	28
17-09-2025	210	Alexia Bertrand	28	18-09-2025	211	Christophe Lacroix	29
18-09-2025	212	Stéphane Lasseaux	29	22-09-2025	213	Ludivine Dedonder	29
23-09-2025	214	Anthony Dufrane	29	29-09-2025	215	Anthony Dufrane	29
29-09-2025	216	Catherine Delcourt	29	02-10-2025	217	Charlotte Deborsu	30
02-10-2025	218	Werner Somers	30	02-10-2025	219	Charlotte Deborsu	30
02-10-2025	220	Charlotte Deborsu	30	02-10-2025	221	Werner Somers	30
06-10-2025	222	Christophe Lacroix	30	06-10-2025	223	Britt Huybrechts	30
07-10-2025	224	Britt Huybrechts	30	08-10-2025	225	Maaïke De Vreese	30

Minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie
Ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale

20-02-2025	8	Frank Troosters	9	28-02-2025	60	Staf Aerts	10
03-03-2025	66	Farah Jacquet	10	03-03-2025	67	Farah Jacquet	10
04-03-2025	73	Kjell Vander Elst	10	04-03-2025	84	Vincent Van Quickenborne	10
04-03-2025	87	Vincent Van Quickenborne	10	05-03-2025	90	Werner Somers	10
05-03-2025	91	Wouter Raskin	10	11-03-2025	100	Steven Coenegrachts	11
14-03-2025	120	Britt Huybrechts	12	15-05-2025	280	Dorien Cuylaerts	17
11-06-2025	329	Vincent Scourneau	19	04-07-2025	390	Kjell Vander Elst	21
14-07-2025	409	Julien Matagne	22	22-07-2025	435	Gilles Foret	26
24-07-2025	439	Patrick Prévot	26	24-07-2025	440	Marie Meunier	26
28-07-2025	444	Frank Troosters	26	06-08-2025	458	Britt Huybrechts	26
06-08-2025	459	Farah Jacquet	26	06-08-2025	466	Werner Somers	26
13-08-2025	474	Britt Huybrechts	26	19-08-2025	479	Nahima Lanjri	26
10-09-2025	497	Niels Tas	27	11-09-2025	498	Frank Troosters	28
16-09-2025	507	Hugues Bayet	28	16-09-2025	509	Hugues Bayet	28
18-09-2025	516	Christophe Lacroix	29	18-09-2025	519	Hugues Bayet	29
18-09-2025	521	Farah Jacquet	29	18-09-2025	522	Farah Jacquet	29
18-09-2025	523	Stéphane Lasseaux	29	22-09-2025	531	Hugues Bayet	29
22-09-2025	532	Farah Jacquet	29	22-09-2025	533	Kjell Vander Elst	29
22-09-2025	539	Dorien Cuylaerts	29	24-09-2025	544	Niels Tas	29
29-09-2025	550	Dorien Cuylaerts	29	29-09-2025	551	Dorien Cuylaerts	29
29-09-2025	552	Patrick Prévot	29	29-09-2025	553	Funda Oru	29
30-09-2025	556	Irina De Knop	29	01-10-2025	563	Oskar Seuntjens	29

Datum Date	Vraag nr. Question n°	Auteur Auteur	QRVA QRVA	Datum Date	Vraag nr. Question n°	Auteur Auteur	QRVA QRVA
01-10-2025	564	Farah Jacquet	29	02-10-2025	568	Vincent Van Quickenborne	30
03-10-2025	574	Gilles Foret	30	03-10-2025	575	Gilles Foret	30
06-10-2025	576	Eva Demesmaeker	30	06-10-2025	577	Britt Huybrechts	30
08-10-2025	579	Farah Jacquet	30	08-10-2025	581	Farah Jacquet	30

**Minister van Modernisering van de overheid, belast met Overheidsbedrijven, Ambtenarenzaken, het
Gebouwenbeheer van de Staat, Digitalisering en Wetenschapsbeleid**

**Ministre de l'Action et de la Modernisation publiques, chargée des Entreprises publiques, de la Fonction
publique, de la Gestion immobilière de l'État, du Numérique et de la Politique scientifique**

24-06-2025	214	Franky Demon	20	11-08-2025	275	Koen Metsu	26
30-09-2025	314	Britt Huybrechts	29	06-10-2025	317	Britt Huybrechts	30
06-10-2025	319	Britt Huybrechts	30	06-10-2025	320	Marijke Dillen	30
07-10-2025	333	Sophie De Wit	30	07-10-2025	335	Britt Huybrechts	30
08-10-2025	336	Michael Freilich	30				

**Minister van Consumentenbescherming, Socialefraudebestrijding, Personen met een handicap en Gelijke
Kansen**

**Ministre de la Protection des consommateurs, de la Lutte contre la fraude sociale, des Personnes handicapées et
de l'Égalité des chances**

27-05-2025	64	Nathalie Muylle	18	26-06-2025	79	Julie Taton	21
20-08-2025	115	Annick Ponthier	26	02-10-2025	138	Leentje Grillaert	30
03-10-2025	140	Anthony Dufrane	30				

Minister van Asiel, Migratie en Maatschappelijke Integratie, belast met Grootstedenbeleid
Ministre de l'Asile, de la Migration et de l'Intégration sociale, chargée de la Politique des Grandes Villes

25-02-2025	25	Werner Somers	9	28-02-2025	37	Lode Vereeck	10
03-03-2025	39	Lode Vereeck	10	25-04-2025	133	Francesca Van Bellegem	16
04-07-2025	227	Marie Meunier	21	06-10-2025	344	Matti Vandemaele	30
06-10-2025	346	Matti Vandemaele	30				

Minister van Middenstand, Zelfstandigen en Kmo's
Ministre des Classes moyennes, des Indépendants et des PME

10-04-2025	18	Charlotte Verkeyn	15

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

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

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

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

**Vice-eersteminister en minister van Werk,
Economie en Landbouw**

DO 2024202505863

**Vraag nr. 410 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger
Lieve Truyma van 02 oktober 2025 (N.) aan de
vice-eersteminister en minister van Werk,
Economie en Landbouw:**

Indieningsprocedure voor octrooiaanvragen.

De FOD Economie is verantwoordelijk voor het behandelen van octrooiaanvragen.

Er bestaat dan ook een portaal op hun website waar een procedure kan worden opgestart voor het aanvragen van een Belgisch octrooi.

Voor het aanvragen van een Europees octrooi, moet men zich normaal gezien melden bij het Europees octrooi bureau, tenzij de aanvraag de verdediging van het Belgisch grondgebied of de veiligheid van de Staat aanbelangen. De indiener van het octrooi moet zelf oordelen of dit het geval is of niet.

Indien die oordeelt van wel, moet hij zijn aanvraag sturen naar de "Belgische Dienst voor intellectuele eigendom". Deze aanvraag kan echter enkel gebeuren per post, per fax of in persoon. Iedereen kan dus deze vertrouwelijke informatie ontvangen en lezen. Bovendien krijgt de aanvrager niet standaard een bevestiging van ontvangst door de dienst, enkel na aandringen van de aanvrager zelf.

De indieningsprocedure blijkt dus vaak moeizaam te verlopen en het is vaak onduidelijk wanneer documenten nu juist werden ontvangen door de dienst.

1. Een indiening van een octrooiaanvraag met gevoelige informatie moet per post of fax worden opgestuurd. Daar kan in principe eender wie die informatie bekijken. Acht u dit een correcte manier om gevoelige informatie te behandelen? Kan het indieningsprotocol niet worden aangepast zodat deze aanvragen toch geheim worden behandeld?

**Vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de
l'Économie et de l'Agriculture**

DO 2024202505863

**Question n° 410 de Madame la députée Lieve Truyma
du 02 octobre 2025 (N.) au vice-premier ministre
et ministre de l'Emploi, de l'Économie et de
l'Agriculture:**

Procédures de dépôt des demandes de brevet.

Le SPF Économie est responsable du traitement des demandes de brevet.

Il existe donc un portail sur son site internet permettant de lancer une procédure de demande de brevet belge.

Pour la demande de brevet européen, il convient normalement de s'adresser à l'Office européen des brevets, à moins que la demande ne concerne la défense du territoire belge ou la sûreté de l'État. C'est au demandeur qu'il appartient de juger si c'est le cas ou non.

S'il estime que c'est le cas, il doit adresser sa demande à l'Office belge de la Propriété intellectuelle. Cette demande ne peut toutefois être adressée que par courrier, par fax ou en personne. Tout le monde peut donc recevoir et lire ces informations confidentielles. De surcroît, le demandeur ne reçoit pas d'office un accusé de réception de la part du service, mais uniquement après avoir insisté.

La procédure de dépôt s'avère donc souvent compliquée et il est souvent difficile de savoir quand le service a reçu les documents en question.

1. Le dépôt d'une demande de brevet contenant des informations sensibles doit se faire par courrier ou par fax. N'importe qui peut en principe examiner ces informations. Estimez-vous qu'il s'agit d'une manière correcte de traiter des informations sensibles? N'est-il pas possible de modifier le protocole de dépôt afin que ces demandes soient traitées en toute confidentialité?

2. Voor Belgische octrooiaanvragen bestaat er een digitaal platform, maar voor deze specifieke gevallen van Europese octrooiaanvragen bestaat er geen elektronische procedure. Gezien het feit dat er momenteel steeds meer werk wordt gemaakt van defensiegerelateerde uitvindingen, zou het niet opportuun zijn om ook hier een elektronische procedure te voorzien? Kan hiervoor eventueel het bestaande portaal worden gebruikt? Kunnen communicatieprotocollen worden herzien, zodat de aanvrager wel meteen een ontvangstbevestiging krijgt?

3. Acht u het opportuun dat een indiener zelf moet beslissen of zijn aanvraag onder de wet van 10 januari 1955 valt en dus van mogelijk staatsbelang zal zijn of zou het logischer zijn om deze beoordeling over te laten aan de bevoegde administratie?

4. Hoeveel van dergelijke aanvragen (Europese octrooiaanvraag, maar van Staatsbelang) werden de afgelopen vijf (indien mogelijk tien) jaar ingediend bij de bevoegde dienst? Indien mogelijk, graag een opsplitsing per jaar.

DO 2024202505892

Vraag nr. 412 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Ludivine Dedonder van 02 oktober 2025 (Fr.) aan de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Landbouw:

Situatie van de aardappelsector. - Bescherming van de landbouwers.

De aardappelsector verkeert momenteel in een bijzonder moeilijke situatie, die gekenmerkt wordt door een overvloedige oogst in België en in onze buurlanden, een daling van de vraag en de prijzen, en handelspraktijken die als onrechtmatig bestempeld worden. Sommige kopers zouden eenzijdig contracten hebben gewijzigd of zelfs verbroken om voordeligere contracten in het buitenland te sluiten.

Dergelijke praktijken brengen de inkomsten van onze landbouwers in Picardisch Wallonië rechtstreeks in gevaar en maken duidelijk dat de transparantie en de contractuele zekerheid in deze sector versterkt moeten worden. U hebt laten weten dat de Economische Inspectie een grondig onderzoek ingesteld heeft en dat er al twee processen-verbaal opgemaakt werden. U hebt ook aangekondigd dat de gedragscode van Belpotato momenteel aangepast wordt om er duidelijke termijnen in op te nemen voor de onderhandelingen en het sluiten van de contracten. Tegen eind september 2025 wordt er een akkoord hierover verwacht.

2. Pour les demandes de brevet belge, il existe une plateforme numérique, mais, pour ces cas spécifiques de demandes de brevet européen, il n'existe pas de procédure électronique. Compte tenu de l'accroissement actuel des inventions liées au domaine de la défense, ne serait-il pas opportun de prévoir également une procédure électronique dans ce domaine? Est-il possible d'utiliser éventuellement le portail existant à cette fin? Peut-on réexaminer les protocoles de communication afin que le demandeur puisse recevoir immédiatement un accusé de réception?

3. Estimez-vous opportun qu'il appartienne à un demandeur de décider si sa demande relève de la loi du 10 janvier 1955 et, partant, éventuellement de l'intérêt de l'État, ou serait-il plus logique de confier cette évaluation à l'administration compétente?

4. Combien de ces demandes (demandes de brevet européen, mais qui relèvent de l'intérêt de l'État) ont été déposées auprès du service compétent ces cinq (si possible, dix) dernières années? Pourriez-vous, si possible, fournir une ventilation annuelle?

DO 2024202505892

Question n° 412 de Madame la députée Ludivine Dedonder du 02 octobre 2025 (Fr.) au vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et de l'Agriculture:

La situation de la filière de la pomme de terre. - Protection des agriculteurs.

La filière de la pomme de terre traverse actuellement une situation particulièrement difficile, marquée par une récolte abondante en Belgique comme chez nos voisins, une baisse de la demande et des prix, ainsi que des pratiques commerciales dénoncées comme abusives. Certains acheteurs auraient unilatéralement modifié, voire rompu, des contrats afin de conclure des marchés plus avantageux à l'étranger.

De telles pratiques fragilisent directement les revenus de nos agriculteurs de Wallonie Picarde et mettent en évidence la nécessité de renforcer la transparence et la sécurité contractuelle dans ce secteur. Vous avez indiqué que l'Inspection économique a ouvert des enquêtes approfondies et que deux procès-verbaux ont déjà été établis. Vous avez également annoncé que le Code de conduite de Belpotato est en cours d'adaptation pour intégrer des délais clairs de négociation et de conclusion des contrats, avec un accord attendu pour la fin du mois de septembre 2025.

1. Hoeveel bedrijven worden er momenteel onderworpen aan een onderzoek van de Economische Inspectie in het kader van deze vermeende onrechtmatige praktijken?

2. Wat is de stand van zaken met betrekking tot de twee opgemaakte processen-verbaal en hoe zou er concreet gevolg aan gegeven kunnen worden (minnelijke schikking, administratieve boete, verzending naar het parket)?

3. Welke garanties kunt u de producenten bieden opdat contracten in de toekomst niet meer eenzijdig gewijzigd of verbroken zouden kunnen worden?

4. Kunt u meer details geven over de voornaamste aanpassingen aan de gedragscode van Belpotato en over de beoogde middelen om ervoor te zorgen dat die code effectief in acht genomen wordt door alle actoren van de sector?

5. Welke andere structurele maatregelen wil de regering nemen om de inkomsten van onze landbouwers te beschermen tegen marktschommelingen en hun positie in de agrovoedingsketen te versterken?

DO 2024202505927

Vraag nr. 413 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Nahima Lanjri van 03 oktober 2025 (N.) aan de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Landbouw:

Begeleiding naar werk van niet-toeleidbare werklozen (MV 008581C).

De werkzaamheidsgraad verhogen naar 80 % tegen 2030 is ook voor cd en v een prioriteit. Met dat doel voor ogen is de beperking van de werkloosheidsuitkering in de tijd dan ook een logische stap. Toch maak ik mij zorgen over mensen met een werkloosheidsuitkering, maar die door de gewestelijke diensten voor arbeidsbemiddeling als "niet-toeleidbaar" worden erkend.

Ik las in *Visie* de getuigenis van "Liesbeth", Liesbeth is blind en zou niets liever willen dan een job, maar als blinde is de realiteit helaas nu eenmaal dat je de jobs niet voor het uitkiezen hebt. Liesbeth maakt deel uit van een grotere groep mensen die door een combinatie van psychomedisch-sociale factoren niet kunnen werken in het normale economische circuit en ook geen begeleid werk kunnen verrichten.

1. Pouvez-vous préciser combien d'entreprises font actuellement l'objet d'une enquête de l'Inspection économique dans le cadre de ces pratiques présumées abusives?

2. Quel est l'état d'avancement des deux procès-verbaux établis et quelles suites concrètes pourraient y être données (transaction, amende administrative, renvoi au parquet)?

3. Quelles garanties pouvez-vous donner aux producteurs afin qu'à l'avenir, la modification ou la rupture unilatérale des contrats ne puisse plus se reproduire?

4. Pouvez-vous détailler les principales adaptations prévues dans le Code de conduite de Belpotato et les moyens envisagés pour en assurer le respect effectif par l'ensemble des acteurs de la filière?

5. Quelles autres mesures structurelles le gouvernement entend-il mettre en oeuvre pour soutenir les revenus de nos agriculteurs face aux fluctuations du marché et renforcer leur position dans la chaîne agroalimentaire?

DO 2024202505927

Question n° 413 de Madame la députée Nahima Lanjri du 03 octobre 2025 (N.) au vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et de l'Agriculture:

Accompagnement des demandeurs d'emploi non mobilisables vers une reprise du travail (QO 008581C).

Le relèvement du taux d'emploi à 80 % d'ici 2030 constitue une priorité pour le cd en v également. Dans cette optique, la limitation des allocations de chômage dans le temps constitue une étape logique. Toutefois, je m'inquiète pour les personnes qui perçoivent des allocations de chômage mais qui sont reconnues comme "non mobilisables" par les services régionaux de l'emploi.

J'ai lu sur la plateforme d'information en ligne *Visie* le témoignage de "Liesbeth". Liesbeth est malvoyante et souhaite ardemment avoir un emploi mais la réalité est malheureusement telle qu'elle n'a guère le choix entre plusieurs emplois. Liesbeth fait partie d'un groupe plus large de personnes qui, en raison d'une combinaison de facteurs psychomédicosociaux, ne peuvent pas travailler dans le circuit économique normal, ni effectuer un travail accompagné.

In Vlaanderen gaat het om meer dan 10.000 werklozen, volgend jaar zouden die bijna allemaal hun uitkering verliezen door de beperking van de werkloosheidsuitkering in de tijd. Het lijkt mij in ieders belang deze mensen, die zeker potentieel hebben, niet zomaar los te laten. We moeten meer doen om deze mensen te ondersteunen. Enkel zo kunnen we vermijden dat de meest kwetsbaren tussen wal en schip terecht geraken en nergens echt geholpen worden.

1. De beperking van de werkloosheidsuitkering in de tijd wordt gefaseerd ingevoerd. Hoeveel niet-toeleidbaar werklozen die een werkloosheidsuitkering ontvangen, zullen hun uitkering verliezen op 1 januari 2026, 1 maart 2026, 1 april 2026, 1 juli 2026? Hoeveel tussen 1 juli 2026 en 1 juli 2027? Hoeveel op 1 januari 2027?

2. minister Demir deelde op 26 juni 2025 in de commissie voor Economie, Werk, Sociale Economie, Wetenschap en Innovatie in het Vlaams Parlement mee dat er voor de niet-toeleidbaren federaal aan een nieuw stelsel werd gewerkt, buiten de werkloosheid. Hoe ver staat u met het uitwerken van dit nieuwe stelsel? Hoe zal dit nieuwe stelsel eruit zien? Wanneer komt er voor de groep niet-toeleidbaren duidelijkheid? De tijd begint namelijk te dringen.

3. Omdat het gaat om een groep die kampt met medische, mentale of sociale problematieken, is begeleiding en ondersteuning een belangrijk element. Is er omtrent de toekomst van deze groep overleg geweest met de deelstaten? Zijn de welzijnsorganisaties die de belangen van niet-toeleidbaren behartigen en hen begeleiden betrokken?

DO 2024202505928

Vraag nr. 414 van De heer volksvertegenwoordiger Wouter Raskin van 03 oktober 2025 (N.) aan de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Landbouw:

De terugvordering van voorschotten voor werkloosheidsuitkeringen.

Het komt geregeld voor dat aanvragen voor een werkloosheidsuitkering laattijdig worden behandeld, de uitkering niet op tijd kan worden uitbetaald of het onderzoek naar het recht op een uitkering niet tijdig wordt afgerond.

In zulke gevallen komt het OCMW vaak tussen door tijdelijk een leefloon toe te kennen aan de betrokkene. Dat leefloon is dan een soort voorschot op de werkloosheidsuitkering.

En Flandre, ce problème concerne plus de 10.000 demandeurs d'emploi. L'année prochaine, la plupart d'entre eux perdraient leurs allocations en raison de la limitation des allocations de chômage dans le temps. Il me semble qu'il en va de l'intérêt de tous de ne pas laisser tomber ces personnes, qui ont certainement du potentiel. Nous devons faire davantage pour les soutenir. C'est la seule manière d'éviter que les plus vulnérables se retrouvent entre deux chaises sans être réellement aidés.

1. La limitation des allocations de chômage dans le temps sera instaurée progressivement. Combien de demandeurs d'emploi non mobilisables et qui perçoivent des allocations de chômage, perdront celles-ci aux 1er janvier, 1er mars, 1er avril et 1er juillet 2026? Pour combien d'entre eux sera-ce le cas entre le 1er juillet 2026 et le 1er juillet 2027? Pour combien d'entre eux sera-ce le cas au 1er janvier 2027?

2. La ministre Demir a indiqué le 26 juin 2025 en commission de l'Économie, du Travail, de l'Économie sociale, des Sciences et de l'Innovation du Parlement flamand que le pouvoir fédéral s'attellait à élaborer un nouveau régime pour les personnes non mobilisables, en dehors du chômage. Où en êtes-vous dans l'élaboration de ce nouveau régime? En quoi consistera-t-il? Quand la situation du groupe des personnes non mobilisables sera-t-elle clarifiée? Le temps commence en effet à presser.

3. Comme il s'agit d'un groupe confronté à des problèmes médicaux, mentaux ou sociaux, l'accompagnement et le soutien sont des éléments importants. S'est-on concerté avec les entités fédérées en ce qui concerne l'avenir de ce groupe? Les organisations d'aide sociale qui défendent les intérêts des personnes non mobilisables et les accompagnent participent-elles à cette concertation?

DO 2024202505928

Question n° 414 de Monsieur le député Wouter Raskin du 03 octobre 2025 (N.) au vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et de l'Agriculture:

Recouvrement des avances sur les allocations de chômage.

Il arrive régulièrement que les demandes d'allocations de chômage soient traitées tardivement, que les allocations ne puissent pas être versées à temps ou que l'examen du droit aux allocations ne soit pas terminé dans les délais.

Dans de tels cas, le CPAS intervient souvent en octroyant temporairement un revenu d'intégration à la personne concernée. Ce revenu d'intégration constitue alors une sorte d'avance sur les allocations de chômage.

Als de aanvraag voor een werkloosheidsuitkering uiteindelijk goedgekeurd wordt, kan het OCMW de uitbetaalde leeflonen terugvorderen van de Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening. Via subrogatie treedt het OCMW dan in de rechten van de uitkeringsgerechtigde.

1. Hoeveel van dergelijke terugvorderingen door een OCMW vonden de voorbije vijf jaar plaats? Graag cijfers op jaarbasis en indien mogelijk opgesplitst per gewest of per OCMW.

2. Om welk bedrag aan terugvorderingen ging het?

DO 2024202506012

Vraag nr. 416 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Britt Huybrechts van 07 oktober 2025 (N.) aan de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Landbouw:

FOD. - Kantoor- en parkeertaks.

De gemeentelijke belasting op kantoorruimte en de belasting op parkeerplaatsen ("kantoortaks" en "parkeertaks") zijn in diverse Brusselse gemeenten de afgelopen jaren sterk verhoogd. Deze belastingen worden geheven op basis van de bruto-kantooroppervlakte (vanaf een bepaalde drempel) en op het aantal parkeerplaatsen.

Aangezien de federale overheid, via de verschillende federale overheidsdiensten, over een aanzienlijk aantal gebouwen beschikt en in veel gevallen ook gebruiker of huurder van kantoorruimte is, rijst de vraag in welke mate deze diensten onderworpen zijn aan deze gemeentelijke belastingen.

1. Is uw FOD onderworpen aan de gemeentelijke belasting op kantoorruimte in de gemeenten waar zij kantoorruimte bezit of gebruikt? Indien neen, op welke rechtsgrond of uitzonderingsregeling is dit gebaseerd? Indien ja, kunt u een overzicht bezorgen van de betrokken gebouwen, met vermelding van de gemeente/stad, de totale belastbare kantooroppervlakte (m²), het toepasselijke tarief en het effectief betaalde bedrag aan kantoortaks?

Si la demande d'allocations de chômage est finalement approuvée, le CPAS peut recouvrer auprès de l'Office National de l'Emploi les revenus d'intégration versés. Le CPAS est subrogé dans les droits de l'allocataire.

1. À combien de reprises les CPAS ont-ils procédé à de tels recouvrements au cours des cinq dernières années? Pourriez-vous fournir les chiffres par année et, si possible, les ventiler par région ou par CPAS?

2. Quel montant ces recouvrements représentaient-ils?

DO 2024202506012

Question n° 416 de Madame la députée Britt Huybrechts du 07 octobre 2025 (N.) au vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et de l'Agriculture:

SPF.- Taxe sur les surfaces de bureau et sur les emplacements de parking.

La taxe communale sur les surfaces de bureau et la taxe sur les emplacements de parking ("taxe sur les bureaux" et "taxe sur les parkings") ont été fortement augmentées ces dernières années dans plusieurs communes bruxelloises. Ces taxes ont pour base respective la surface brute des bureaux (à partir d'un certain seuil) et le nombre d'emplacements de parking.

Étant donné que l'administration fédérale, par l'intermédiaire des différents services publics fédéraux, dispose d'un parc immobilier considérable et que, dans de nombreux cas, elle occupe ou loue également des bureaux, la question se pose de savoir dans quelle mesure ces services sont soumis à ces taxes communales.

1. Votre SPF est-il soumis à la taxe communale sur les surfaces de bureau dans les communes où il possède ou occupe des bureaux? Dans la négative, sur quelle base juridique ou quel régime d'exception la non-soumission repose-t-elle? Dans l'affirmative, pouvez-vous fournir un relevé des bâtiments concernés, en mentionnant la commune/ville, la surface totale imposable des bureaux (m²), le taux applicable et le montant effectivement versé au titre de la taxe sur les surfaces de bureau?

2. Is uw FOD onderworpen aan de gemeentelijke belasting op parkeerplaatsen die verbonden is aan haar gebouwen? Indien neen, op welke rechtsgrond of uitzonderingsregeling is dit gebaseerd? Indien ja, kunt u een overzicht bezorgen van de betrokken gebouwen of sites, met vermelding van de gemeente/stad, het aantal belastbare parkeerplaatsen, het toepasselijke tarief en het effectief betaalde bedrag aan parkeertaks?

3. Kunt u ten slotte een overzicht geven van de totale bedragen die uw FOD in de laatste vijf jaar effectief betaald heeft aan kantoortaksen en parkeertaksen, opgesplitst per jaar?

DO 2024202506031

Vraag nr. 418 van De heer volksvertegenwoordiger Vincent Van Quickenborne van 08 oktober 2025 (N.) aan de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Landbouw:

Afschaffing van de maandelijkse medische attesten voor borstvoedingspauzes (MV 008311C).

Werkneemsters die recht hebben op borstvoedingspauzes, moeten vandaag elke maand een nieuw medisch attest indienen. Deze verplichting is een zware en omslachtige formaliteit voor zowel de betrokken vrouwen als voor de werkgever, terwijl een eenmalig attest bij de start van de periode zou volstaan.

1. Bent u bereid de maandelijkse attestplicht af te schaffen en te vervangen door een eenmalig attest?

2. Hoe beoordeelt u dit vanuit de invalshoek van administratieve lastenverlaging en genderbeleid?

3. Bestaat er overleg met de sociale partners om deze regeling te moderniseren?

4. Hoe ziet u de balans tussen het beschermen van dit recht en het vermijden van onnodige lasten?

5. Welke timing voorziet u voor de modernisering van deze regeling?

DO 2024202506034

Vraag nr. 419 van De heer volksvertegenwoordiger Axel Ronse van 08 oktober 2025 (N.) aan de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Landbouw:

2. Votre SPF est-il soumis à la taxe communale sur les emplacements de parking liés à ses bâtiments? Dans la négative, sur quelle base juridique ou quel régime d'exception la non-soumission repose-t-elle? Dans l'affirmative, pouvez-vous fournir un relevé des bâtiments ou sites concernés, en mentionnant la commune/ville, le nombre d'emplacements de parking imposables, le taux applicable et le montant effectivement versé au titre de la taxe sur les emplacements de parking?

3. Enfin, pouvez-vous fournir un relevé des montants totaux effectivement versés par votre SPF au cours des cinq dernières années au titre des taxes sur les surfaces de bureau et des taxes sur les emplacements de parking, ventilés par année?

DO 2024202506031

Question n° 418 de Monsieur le député Vincent Van Quickenborne du 08 octobre 2025 (N.) au vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et de l'Agriculture:

Suppression des certificats médicaux mensuels pour pauses d'allaitement. (QO 008311C)

Actuellement, les travailleuses qui ont droit à des pauses d'allaitement doivent fournir un nouveau certificat médical tous les mois. Cette obligation constitue une formalité lourde et fastidieuse tant pour les intéressées que pour les employeurs, alors qu'il suffirait de fournir un certificat unique au début de la période d'allaitement.

1. Êtes-vous disposé à supprimer le certificat mensuel obligatoire et à le remplacer par un certificat unique?

2. Comment évaluez-vous cette mesure dans une optique de réduction des charges administratives et de politique du genre?

3. Une concertation a-t-elle eu lieu avec les partenaires sociaux en vue de moderniser cette réglementation?

4. Comment peut-on, selon vous, trouver un équilibre afin de protéger ce droit tout en évitant des charges administratives inutiles?

5. Quel calendrier prévoyez-vous pour la modernisation de cette réglementation?

DO 2024202506034

Question n° 419 de Monsieur le député Axel Ronse du 08 octobre 2025 (N.) au vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et de l'Agriculture:

Omzeiling beperking werkloosheidsuitkering door Actiris (MV 005594C).

Er zijn ernstige indicaties dat Actiris de beperking van de werkloosheidsuitkering in de tijd wil omzeilen door Brusselse werklozen massaal te overtuigen om in te gaan op een vijf jaar durend traject van een knelpuntopleiding.

1. Heeft u weet van deze praktijken bij Actiris?
2. Wat zult u doen om dergelijk misbruik te voorkomen?

DO 2024202505003

Vraag nr. 420 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Sophie Thémont van 08 oktober 2025 (Fr.) aan de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Landbouw:

Gevolgen van de hervorming van de werkloosheidsregeling voor de consumptie van de gezinnen. (MV 005916C)

De hervorming die momenteel in de commissie besproken wordt en die tot doel heeft het recht op werkloosheidsuitkeringen in de tijd te beperken, zal volgens ramingen van de Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening tot gevolg hebben dat er tegen juli 2027 180.000 mensen van werkloosheidsuitkeringen uitgesloten worden. Deze maatregel, die door uw regering voorgesteld wordt als een stimulus om weer aan het werk te gaan, zal zware en voorspelbare economische gevolgen hebben, met name voor de consumptie van de gezinnen.

Doordat er zoveel mensen een vervangingsinkomen ontzegd wordt, zal hun koopkracht drastisch dalen en zal de consumptie van de gezinnen onmiddellijk inkrimpen, wat bijgevolg een rechtstreekse impact zal hebben op de binnenlandse vraag. Een geringere consumptie betekent ook minder btw-ontvangsten voor de Staat.

Hoe valt, nu men de economie weer op gang wil brengen en de activiteiten van de sectoren die op de binnenlandse markt gericht zijn wil ondersteunen, een maatregel te rechtvaardigen die precies het tegenovergestelde bewerkstelligt? In uw begroting gaat u uit van totaal buitensporige terugverdieneffecten, maar heeft uw administratie de economische impact van deze hervorming al tegen het licht gehouden, met name uit het oogpunt van het consumptieverlies?

Contournement par Actiris de la limitation des allocations de chômage dans le temps. (QO 005594C)

Il existe des indices sérieux selon lesquels Actiris contournerait la limitation des allocations de chômage dans le temps en convainquant massivement les chômeurs bruxellois de s'engager dans un trajet de formation de cinq ans pour un métier en pénurie.

1. Avez-vous connaissance des pratiques d'Actiris?
2. Que comptez-vous entreprendre afin d'empêcher ces abus?

DO 2024202505003

Question n° 420 de Madame la députée Sophie Thémont du 08 octobre 2025 (Fr.) au vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et de l'Agriculture:

Les conséquences de la réforme du chômage sur la consommation des ménages (QO 005916C).

La réforme discutée en ce moment même en commission, visant à limiter dans le temps le droit aux allocations de chômage aura pour effet, selon les estimations de l'Office National de l'Emploi, d'exclure 180.000 personnes du chômage d'ici juillet 2027. Cette mesure, que votre gouvernement présente comme un incitant à la remise à l'emploi, aura des conséquences économiques lourdes et prévisibles, notamment sur la consommation des ménages.

Priver un tel nombre de personnes de revenus de remplacement signifie une baisse brutale de leur pouvoir d'achat, une contraction immédiate de la consommation des ménages, et donc un impact direct sur la demande intérieure. Moins de consommation, c'est aussi moins de recettes de TVA pour l'État.

À l'heure où l'on cherche à relancer l'économie et à soutenir l'activité des secteurs tournés vers le marché intérieur, comment justifier une mesure qui va précisément dans le sens inverse? Votre budget prévoit des effets retours totalement démesurés mais votre administration a-t-elle évalué l'impact économique de cette réforme, notamment en termes de perte de consommation?

DO 2024202506040

Vraag nr. 421 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Anja Vanrobaeys van 08 oktober 2025 (N.) aan de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Landbouw:

Studentenwerk bij taxibedrijven (MV 005330C).

De taxisector staat onder zware druk, met groeiende signalen van oneerlijke concurrentie en ondermijning van correcte arbeidsvoorwaarden. Studentenarbeid is op zich een legitieme en waardevolle vorm van tewerkstelling, maar werkervaring mag nooit ten koste gaan van veiligheid, regelgeving of eerlijke verloning.

Vandaag krijgen we alarmerende meldingen binnen dat studenten zonder bestuurderspas, medische keuring of correcte verzekering commerciële ritten uitvoeren in opdracht van taxi- of VVB-ondernemingen. Hierdoor worden niet alleen de veiligheid van klant en chauffeur in het gedrang gebracht, maar komt ook de bescherming van de student zelf onder druk te staan.

In minstens één geval weigerde de verzekeraar tussen te komen bij een ongeval, met alle gevolgen van dien. Bovendien ondergraven deze praktijken de eerlijke concurrentie ten opzichte van werkgevers die zich wel aan de regels houden.

1. Bent u op de hoogte van het toenemend gebruik van studenten in de taxisector zonder dat zij beschikken over de noodzakelijke vergunningen en medische keuringen?

2. Zult u uw diensten verwittigen zodat zij controles kunnen uitvoeren? Hoe vaak werd recentelijk opgetreden tegen dergelijke inbreuken?

3. Welke stappen zult u ondernemen om zowel studenten als werkgevers beter te informeren over de wettelijke voorwaarden voor personenvervoer tegen betaling?

4. Bent u bereid om, samen met de bevoegde gewestelijke overheden, werk te maken van een structureel controle- en sensibiliseringsplan voor deze sector, in overleg met de sociale partners?

5. Op welke manier zult u garanderen dat studenten correct verzekerd zijn voor commerciële ritten?

DO 2024202506040

Question n° 421 de Madame la députée Anja Vanrobaeys du 08 octobre 2025 (N.) au vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et de l'Agriculture:

Jobs étudiants dans les sociétés de taxis. (QO 005330C)

Le secteur des taxis est soumis à une forte pression. Il montre de plus en plus de signes de concurrence déloyale et la conformité des conditions de travail y est mise à mal. Les jobs étudiants constituent en soi une forme d'emploi, qui est légitime et qui présente une grande valeur. Mais une expérience professionnelle ne peut jamais s'acquérir au détriment de la sécurité, de la réglementation ou d'une rémunération équitable.

On nous signale aujourd'hui des situations alarmantes: des étudiants sans permis de conduire, sans examen médical ou sans assurance adéquate effectuent des courses commerciales pour le compte de sociétés de taxi ou de LVC, ce qui non seulement compromet la sécurité des clients et des conducteurs, mais fragilise également la protection des étudiants eux-mêmes.

Dans un de ces cas au moins, l'assureur a refusé d'intervenir lors d'un accident, avec toutes les conséquences qui en ont découlé. Vis-à-vis des employeurs qui respectent les règles, ces pratiques faussent en outre la concurrence loyale.

1. Avec-vous été informé du fait qu'on recourt de plus en plus à des étudiants dans le secteur des taxis, sans exiger d'eux ni permis ni examens médicaux?

2. Avertirez-vous vos services afin qu'ils puissent procéder à des contrôles? À combien de reprises des mesures ont-elles été prises récemment contre de telles infractions?

3. Quelles démarches entreprendrez-vous afin de mieux informer à la fois les étudiants et les employeurs des conditions légales applicables au transport de personnes à titre onéreux?

4. Êtes-vous disposé à travailler à l'élaboration d'un plan structurel de contrôle et de sensibilisation pour ce secteur, conjointement avec les autorités régionales compétentes et en concertation avec les partenaires sociaux?

5. Comment garantirez-vous que les étudiants soient couverts par une assurance adéquate pour les courses commerciales qu'ils effectuent?

DO 2024202506043

Vraag nr. 422 van De heer volksvertegenwoordiger Vincent Van Quickenborne van 08 oktober 2025 (N.) aan de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Landbouw:

Vereenvoudiging van de diversiteitsrapportering (MV 008315C).

Werkgevers moeten vandaag diversiteitsfiches indienen voor federale monitoring, terwijl in Vlaanderen reeds DE en I-convenanten bestaan die grotendeels dezelfde gegevens verzamelen. Dit leidt tot overlap en inefficiëntie.

1. Erkent u dat deze dubbele rapportering een onnodige last vormt?
2. Overweegt u de federale diversiteitsmonitoring af te bouwen of beter af te stemmen met de Vlaamse praktijken?
3. Hoe kunt u zorgen voor een geharmoniseerd systeem dat beleidsdoelstellingen dient zonder werkgevers te belasten?
4. Welke stappen wilt u op korte termijn ondernemen?
5. Welke timing voorziet u om hieraan tegemoet te komen?

DO 2024202506046

Vraag nr. 423 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Sarah Schlitz van 08 oktober 2025 (Fr.) aan de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Landbouw:

Gevolgen van de beperking van de werkloosheidsuitkeringen in de tijd (MV 005668C).

Ik zou graag meer toelichtingen krijgen over de precieze gevolgen van de beperking van de werkloosheidsuitkeringen in de tijd.

1. Welke besparingen hoopt u hiermee te realiseren?
2. Hoeveel personen worden er hierdoor getroffen? Hoeveel vrouwen?
3. Op basis van welk model en welke prognoses hebt u uw hervorming uitgewerkt?

DO 2024202506043

Question n° 422 de Monsieur le député Vincent Van Quickenborne du 08 octobre 2025 (N.) au vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et de l'Agriculture:

La simplification des rapports de diversité (QO 008315C).

De nos jours, les employeurs sont tenus de soumettre des fiches de diversité qui permettent un monitoring à l'échelon fédéral, alors qu'il existe déjà en Flandre des conventions DE et I qui agrègent grosso modo les mêmes données. Cette manière de procéder entraîne des chevauchements et se révèle inefficace.

1. Reconnaissez-vous que ce double reporting constitue une charge inutile?
2. Envisagez-vous de réduire le monitoring fédéral en matière de diversité ou de mieux l'harmoniser avec les pratiques adoptées en Flandre?
3. Comment pouvez-vous garantir un système harmonisé qui serve les objectifs stratégiques sans imposer de charge aux employeurs?
4. Quelles mesures comptez-vous prendre à court terme?
5. Quel calendrier prévoyez-vous pour y parvenir?

DO 2024202506046

Question n° 423 de Madame la députée Sarah Schlitz du 08 octobre 2025 (Fr.) au vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et de l'Agriculture:

Les conséquences de la limitation dans le temps des allocations de chômage (QO 005668C).

Pouvez-vous nous éclairer sur les conséquences précises de la limitation dans le temps des allocations de chômage.

1. Quelles économies espérez-vous engranger?
2. Combien de personnes sont concernées? Combien de femmes?
3. Sur base de quel modèle, quelles projections avez-vous conçu votre réforme?

DO 2024202506047

Vraag nr. 424 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Anja Vanrobaeys van 08 oktober 2025 (N.) aan de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Landbouw:

Databank loonschulden (MV 005145C).

De wet van 15 mei 2024 tot wijziging van het sociaal strafrecht en diverse bepalingen in het arbeidsrecht heeft in de wet van 12 april 1965 betreffende de bescherming van het loon van de werknemers een vierde regime van hoofdelijke loonverantwoordelijkheid ingevoerd bij activiteiten in de verhuissector.

Deze hoofdelijke aansprakelijkheid wordt geactiveerd door de opname, in een nog op te richten databank van loonschulden binnen de FOD Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg, van identificatiegegevens van werkgevers die recent een inbreuk hebben gepleegd met betrekking tot het niet-betalen van loon bij verhuisactiviteiten.

In de beleidsnota bestrijding sociale fraude staat dat samen met u wordt bekeken wanneer die databank operationeel kan worden gemaakt.

1. Kunt u toelichten welke stappen reeds werden ondernomen en wat de concrete timing is voor de inwerkingtreding van deze databank, die essentieel is om de hoofdelijke aansprakelijkheid in de verhuissector in te voeren?

2. Welke garanties voorziet u om de databank actueel en accuraat te houden, zodat bonafide verhuisbedrijven niet onterecht worden getroffen?

DO 2024202506049

Vraag nr. 425 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Sophie Thémont van 08 oktober 2025 (Fr.) aan de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Landbouw:

Evolutie van de werkgelegenheid in het kader van de omvorming van de Corahypermarkten. (MV 007544C)

De aangekondigde omvorming van de zeven Corahypermarkten en -winkelgalerijen tot 'moderne en duurzame' winkelcentra door het vastgoedfonds Mitiska REIM, die gepaard gaat met investeringen ten belope van meer dan 80 miljoen euro, roept veel vragen op.

DO 2024202506047

Question n° 424 de Madame la députée Anja Vanrobaeys du 08 octobre 2025 (N.) au vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et de l'Agriculture:

Banque de données des dettes salariales. (QO 005145C)

La loi du 15 mai 2024 modifiant le droit pénal social et diverses dispositions du droit du travail a introduit dans la loi du 12 avril 1965 concernant la protection de la rémunération des travailleurs un quatrième régime de responsabilité solidaire salariale en ce qui concerne les activités dans le secteur du déménagement.

Cette responsabilité solidaire sera activée par l'enregistrement des données d'identification des employeurs qui ont récemment commis une infraction en matière de non-paiement de la rémunération dans le cadre d'activités de déménagement, dans la banque de données des dettes salariales qui doit être créée au sein du SPF Emploi, Travail et Concertation sociale.

On peut lire dans la note de politique générale "Lutte contre la fraude sociale" que la date à laquelle cette banque de données deviendra opérationnelle sera examinée avec vous.

1. Pouvez-vous fournir davantage d'informations sur les initiatives déjà prises et sur le calendrier précis de la mise en service de cette banque de données, qui est essentielle pour instaurer la responsabilité solidaire dans le secteur du déménagement?

2. Quelles garanties prévoyez-vous afin que la banque de données demeure actualisée et exacte, de sorte que des sociétés de déménagement sérieuses ne soient pas pointées à tort?

DO 2024202506049

Question n° 425 de Madame la députée Sophie Thémont du 08 octobre 2025 (Fr.) au vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et de l'Agriculture:

L'avenir de l'emploi dans la transformation des commerces Cora (QO 007544C).

L'annonce de la transformation des sept hypermarchés et galeries Cora en centres commerciaux dits "modernes et durables" par le fonds Mitiska REIM, avec plus de 80 millions d'euros d'investissements, suscite de nombreuses interrogations.

Vanuit economisch oogpunt worden die projecten voorgesteld als opportuniteiten om de handel nieuw leven in te blazen. Vanuit het oogpunt van de werkgelegenheid is de situatie echter veel zorgwekkender. De definitieve sluiting van de Corawinkels op 31 januari 2026 zal ertoe leiden dat honderden stabiele, gekwalificeerde en door collectieve arbeidsovereenkomsten beschermde arbeidsplaatsen verdwijnen en vervangen worden door banen die waarschijnlijk onzekerder, gefragmenteerder en minder goed betaald zullen zijn, in nieuwe winkelketens.

Samen met de Forem werd er weliswaar een tewerkstellingscel opgericht, maar heel wat werknemers maken zich terecht zorgen over hun toekomst. Het is hoogst onzeker of alle betrokken werknemers opnieuw een volwaardige en voltijdse baan zullen kunnen vinden en die onzekerheid overschaduwde de beloofde 'opportuniteiten'.

1. Hoe zult u ervoor zorgen dat de ontslagen werknemers van Cora er niet toe worden gedwongen om onzekere, gefragmenteerde of deeltijdse banen te aanvaarden in de nieuwe winkels?

2. Staat u in contact met uw gewestelijke tegenhanger om te bespreken welke sociale voorwaarden er van de investeerders en de nieuwe winkels moeten worden geëist (naleving van de sectorale loonschalen, werkzekerheid, arbeidskwaliteit)?

DO 2024202506051

Vraag nr. 426 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Sophie Thémont van 08 oktober 2025 (Fr.) aan de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Landbouw:

Verkoop van de 44 Leen Bakkerwinkels. (MV 007422C)

De meubel- en interieurwinkelketen Leen Bakker heeft bevestigd dat ze haar 44 winkels in België in de etalage zet, waardoor bijna 300 werknemers in totale onzekerheid worden gestort. De rechtbank van Antwerpen heeft de keten tijdelijke bescherming tegen haar schuldeisers toegelikt, maar het is duidelijk dat het bedrijf langs twee kanten onder druk staat: enerzijds door de bikkelharte concurrentie van webshops en internationale giganten en anderzijds door de steeds moeilijker wordende marktomstandigheden in de Belgische detailhandelssector.

Die aangekondigde verkoop komt bovenop een reeks herstructureringen en faillissementen in de detailhandel, waar de vaak weinig betaalde en deeltijds werkende werknemers bij de eerste slachtoffers zijn.

Du point de vue économique, ces projets sont présentés comme des opportunités de redynamisation commerciale. Mais du point de vue de l'emploi, la situation est beaucoup plus préoccupante. La fermeture définitive des magasins Cora au 31 janvier 2026 entraînera la disparition de centaines d'emplois stables, qualifiés et protégés par des conventions collectives, pour les remplacer par des emplois qui seront probablement plus précaires, plus fragmentés, et moins bien rémunérés, dans les nouvelles enseignes de la distribution.

Une cellule emploi a certes été mise en place avec le Forem, mais de nombreux travailleurs s'inquiètent avec raison de leur avenir. Au-delà de la promesse d'"opportunités", il est aujourd'hui très incertain que l'ensemble des salariés concernés puissent retrouver un emploi de qualité et à temps plein.

1. Comment comptez-vous agir pour que les travailleurs licenciés de Cora ne soient pas relégués vers des emplois précaires, fragmentés ou à temps partiel dans les nouvelles enseignes?

2. Avez-vous des contacts avec votre homologue à la région pour évoquer des conditions sociales à exiger des investisseurs et des nouvelles enseignes (respect des barèmes sectoriels, stabilité de l'emploi, qualité du travail)?

DO 2024202506051

Question n° 426 de Madame la députée Sophie Thémont du 08 octobre 2025 (Fr.) au vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et de l'Agriculture:

La mise en vente des 44 magasins Leen Bakker (QO 007422C).

La chaîne d'ameublement et de décoration Leen Bakker a confirmé la mise en vente de ses 44 magasins en Belgique, plaçant près de 300 travailleurs dans une incertitude totale. Le tribunal d'Anvers a accordé une protection temporaire contre les créanciers, mais il est clair que l'entreprise subit de plein fouet une double pression: d'une part, la concurrence féroce du commerce en ligne et des géants internationaux, d'autre part, les conditions de marché toujours plus difficiles dans le secteur du détail belge.

Cette annonce s'ajoute à une série de restructurations et de faillites dans le commerce de détail, où les travailleurs, souvent peu rémunérés et à temps partiel, se retrouvent parmi les premières victimes.

Terwijl onze Belgische winkelketens onder de druk van webwinkels en internationale giganten kreunen, heeft uw regering beslist om het verbod op nachtarbeid af te schaffen en de nachtpremies in de distributiesector - ook in de e-commerce - in te perken.

U hebt ons nochtans tientallen keren uitgelegd dat deze maatregelen bedoeld waren om het concurrentievermogen van Belgische bedrijven te verbeteren ten opzichte van hun buitenlandse - met name Nederlandse - concurrenten, die op het vlak van e-commerce beter gepositioneerd zijn. We weten dat u uw doel voorbijsticht, want in feite zal ook de groothandel hier ruimschoots van profiteren, maar wat erger is, is dat deze maatregel tot meer oneerlijke concurrentie zal leiden en de situatie van de werknemers nog onzekerder zal maken.

1. Hoe bent u van plan die 300 werknemers, van wie er velen vlak voor de eindejaarsfeesten hun baan dreigen te verliezen, te begeleiden?

2. Welke structurele maatregelen worden er overwogen om de lokale handel en de in België gevestigde distributieketens te ondersteunen zodat ze de oneerlijke concurrentie van webwinkels het hoofd kunnen bieden?

3. Hoe zult u in deze context de door de regering besliste inperking van de nachtpremies in de e-commerce blijven rechtvaardigen?

DO 2024202506053

Vraag nr. 427 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Eva Demesmaeker van 08 oktober 2025 (N.) aan de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Landbouw:

Beperking werkloosheid in de tijd (MV 005882C).

Voor de kunstwerkers wordt een uitzondering voorzien op de beperking van de werkloosheid in de tijd. Dit wordt expliciet uitgebreid tot kunstwerkers die geen kunstwerkuitkering meer ontvangen.

Het is geen geheim dat onze fractie hier niet echt warm voor loopt (maar in het kader van het bredere hervormingspakket, dat belangrijke historische stappen zet, willen we overwegen dit mee te ondersteunen).

Het is opvallend dat ook kunstenaars die geen kunstwerkuitkering meer ontvangen ook aanspraak zullen kunnen maken op een werkloosheidsuitkering die onbeperkt is in de tijd.

Pendant que nos enseignes belges s'écroulent sous la pression de l'e-commerce et des géants internationaux, votre gouvernement a décidé de supprimer l'interdiction du travail de nuit, et de réduire les primes de nuit dans la distribution, dont l'e-commerce.

Vous nous aviez pourtant expliqué des dizaines de fois qu'il s'agissait d'améliorer la compétitivité des entreprises belges face à leurs concurrentes étrangères, néerlandaises notamment, mieux positionnées en matière d'e-commerce. Non seulement, on sait que vous ratez votre cible, car c'est en réalité la grande distribution qui va aussi en bénéficier largement. Mais pire encore, cette mesure va aggraver la concurrence déloyale et la précarisation des salariés.

1. Comment comptez-vous accompagner ces 300 travailleurs, dont beaucoup risquent de perdre leur emploi à l'approche des fêtes de fin d'année?

2. Quelles mesures structurelles sont envisagées pour soutenir le commerce de proximité et les chaînes de distribution établies en Belgique face à la concurrence déloyale du e-commerce?

3. Dans ce contexte, comment allez-vous continuer à justifier la décision gouvernementale de réduire les primes de nuit dans l'e-commerce?

DO 2024202506053

Question n° 427 de Madame la députée Eva Demesmaeker du 08 octobre 2025 (N.) au vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et de l'Agriculture:

Limitation des allocations de chômage dans le temps. (QO 005882C)

Une exception à la limitation du chômage dans le temps est prévue pour les artistes. Cette exception a été explicitement étendue aux artistes qui ne perçoivent plus d'allocations du travail des arts.

Tout le monde sait que cette mesure n'a pas vraiment été accueillie chaleureusement par notre groupe politique (même si nous pourrions envisager de la soutenir dans le cadre du paquet élargi de réformes, qui prévoit des avancées historiques majeures).

Il est frappant que les artistes qui ne perçoivent plus d'allocations du travail des arts puissent également prétendre à des allocations de chômage illimitées dans le temps.

Het gaat om personen die niet alleen geen kunstwerkuitkering meer ontvangen, maar bovendien ook geen kunstwerkkattest meer hebben en eventueel zelfs volledig gestopt zijn met elke artistieke activiteit.

1. Mogen we aannemen dat als deze ex-kunstwerkers weer aan het werk gaan en daarna weer werkloos worden, ze het recht op de onbeperkte uitkering in de tijd verliezen? Zo ja, hoe wilt u dan vermijden dat deze ex-kunstenaars geneigd zijn om in de werkloosheid te blijven uit schrik om de onbeperkte uitkering in de tijd te verliezen?

2. De kunstwerkuitkering is relatief recent ingevoerd, en velen die voordien in het kunstenaarsstatuut zaten zijn automatisch in het nieuwe systeem ingeschoven. Maar op termijn zal de groep die de kunstwerkuitkering verliest allicht wel groter worden. Op hoeveel (ex-)kunstenaars, die hun kunstwerkuitkering verliezen, zou de maatregel in 2026 van toepassing zijn? Op hoeveel (ex-)kunstenaars, schat u, dat de onbeperkte uitkering in de tijd van toepassing zal zijn tegen het einde van de legislatuur? Wat is de geschatte budgettaire impact hiervan?

DO 2024202506054

Vraag nr. 428 van De heer volksvertegenwoordiger Axel Ronse van 08 oktober 2025 (N.) aan de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Landbouw:

Meer werklozen dan EU-gemiddelde (MV 005512C).

Op de voorpagina van *De Tijd* van 4 juni 2025 kon ik lezen dat België voor het eerst sinds 2007 meer werklozen telt dan het EU-gemiddelde.

Onze werkloosheidsgraad ligt nu, met 6,4 % in april, dichterbij die van Griekenland (8,3 %) dan die van Duitsland (3,6 %) en Nederland (3,8 %).

1. Wat zijn, zeer concreet, de voornaamste oorzaken van de toenemende werkloosheid?
2. Waar vindt die stijgende evolutie vooral plaats? In welke leeftijdsgroepen?

En plus de ne plus percevoir d'allocations du travail des arts, ces personnes ne possèdent plus d'attestation du travail des arts et peuvent même avoir complètement cessé toute activité artistique.

1. Peut-on supposer que ces anciens artistes perdront leur droit aux allocations illimitées dans le temps, s'ils reprennent le travail et se retrouvent ensuite de nouveau au chômage? Dans l'affirmative, comment les empêcherez-vous d'être enclins à demeurer au chômage par crainte de perdre les allocations illimitées dans le temps?

2. L'allocation du travail des arts a été instaurée relativement récemment, et de nombreuses personnes qui bénéficiaient auparavant du statut de travailleur des arts ont été intégrées automatiquement dans le nouveau système. Mais le groupe de personnes qui ne bénéficient plus d'allocations du travail des arts pourrait finir par prendre de l'ampleur. À combien d'(anciens) artistes qui ne perçoivent plus d'allocations du travail des arts la mesure s'appliquerait-elle en 2026? À combien d'(anciens) artistes estimez-vous que les allocations illimitées dans le temps s'appliqueront d'ici la fin de la législature? Quelle est l'incidence budgétaire estimée de cette mesure?

DO 2024202506054

Question n° 428 de Monsieur le député Axel Ronse du 08 octobre 2025 (N.) au vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et de l'Agriculture:

Taux de chômage supérieur à la moyenne européenne (QO 005512C).

Le quotidien *De Tijd* du 4 juin 2025 titrait en première page que le taux de chômage belge dépasse la moyenne européenne pour la première fois depuis 2007.

Notre taux de chômage, qui s'élevait à 6,4 % en avril, se rapproche désormais davantage de celui de la Grèce (8,3 %) que celui de l'Allemagne (3,6 %) et des Pays-Bas (3,8 %).

1. Quelles sont, très concrètement, les principales causes de cette augmentation du taux de chômage?
2. Dans quelles catégories ou tranches d'âge peut-on principalement observer cette évolution à la hausse?

DO 2024202504530

Vraag nr. 429 van De heer volksvertegenwoordiger Hugues Bayet van 08 oktober 2025 (Fr.) aan de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Landbouw:

Mogelijke intrekking van de richtlijn ter bestrijding van greenwashing.

De Europese Commissie heeft aangekondigd dat ze mogelijk haar voorstel voor een richtlijn ter bestrijding van misleidende milieueclaims (greenwashing) zal intrekken. Dat initiatief is nochtans cruciaal om de transparantie en de betrouwbaarheid van de informatie voor de consument te waarborgen.

1. Welke maatregelen overweegt de FOD Mobiliteit om ervoor te zorgen dat bedrijven in de vervoers- en mobiliteitssector de burgers niet met ongefundeerde milieueclaims kunnen misleiden, bij gebrek aan een aangescherpt Europees kader?

2. Hoe zal de federale regering met de andere beleidsniveaus en de Europese partners samenwerken om een hoog beschermingsniveau voor de consument te behouden tegen greenwashing op het gebied van mobiliteit, met name wat betreft voertuigen, vervoersdiensten en zogenaamd duurzame oplossingen?

3. Welke specifieke initiatieven kan België op Europees niveau ondersteunen of voorstellen om de strijd tegen greenwashing nieuw leven in te blazen of op te voeren, zeker in een sterk veranderende mobiliteitsmarkt, waarin het vertrouwen van de burgers cruciaal is voor het welslagen van de ecologische transitie?

DO 2024202506057

Vraag nr. 430 van De heer volksvertegenwoordiger Vincent Van Quickenborne van 08 oktober 2025 (N.) aan de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Landbouw:

Vereenvoudiging van de meldingen inzake tijdelijke werkloosheid (MV 008310C).

Het systeem van tijdelijke werkloosheid is voor veel werkgevers en werknemers een cruciaal vangnet, maar tegelijk bijzonder complex. Vandaag bestaan er nog steeds dubbele procedures en ingewikkelde formulieren zoals het C3.2A, die vaak manueel moeten worden ingevuld. Dit leidt tot tijdverlies, foutenmarges en administratieve overlast.

DO 2024202504530

Question n° 429 de Monsieur le député Hugues Bayet du 08 octobre 2025 (Fr.) au vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et de l'Agriculture:

Le possible retrait de la directive Ecoblanchiment.

La Commission européenne a annoncé le possible retrait de sa proposition de directive visant à lutter contre les allégations environnementales trompeuses (*greenwashing*), une initiative pourtant essentielle pour garantir la transparence et la fiabilité des informations à destination des consommateurs.

1. Quelles mesures le SPF Mobilité envisage-t-il pour garantir, dans le secteur des transports et de la mobilité, que les entreprises ne puissent pas induire les citoyens en erreur par des promesses écologiques infondées, en l'absence d'un cadre européen renforcé?

2. Comment le gouvernement fédéral compte-t-il collaborer avec les autres niveaux de pouvoir et les partenaires européens afin de maintenir un haut niveau de protection des consommateurs face au *greenwashing* dans le domaine de la mobilité, notamment concernant les véhicules, services de transport et solutions dites "durables"?

3. Quelles initiatives spécifiques la Belgique pourrait-elle soutenir ou proposer au niveau européen pour relancer ou renforcer la lutte contre l'écoblanchiment, particulièrement dans un marché de la mobilité en pleine mutation où la confiance des citoyens est un enjeu majeur pour la réussite de la transition écologique?

DO 2024202506057

Question n° 430 de Monsieur le député Vincent Van Quickenborne du 08 octobre 2025 (N.) au vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et de l'Agriculture:

Simplification des déclarations relatives au chômage temporaire. (QO 008310C)

S'il constitue un filet de sécurité essentiel pour de nombreux employeurs et travailleurs, le régime du chômage temporaire se caractérise également par son extrême complexité. Nous n'en avons toujours pas fini avec les doubles procédures et les formulaires compliqués tels que le C3.2A, souvent à compléter à la main. Cette situation est à l'origine d'une perte de temps, de marges d'erreur et de charges administratives supplémentaires.

1. Bent u het ermee eens dat de huidige procedures te complex zijn en leiden tot overlast bij werkgevers?

2. Overweegt u de meldingen te uniformiseren en volledig digitaal te maken, met het schrappen van dubbele verplichtingen?

3. Welke concrete stappen plant u om dit systeem op korte termijn te moderniseren?

4. Ziet u hierbij een rol voor samenwerking met de Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening en de sociale secretariaten?

5. Welke timing voorziet u om dit dossier af te ronden?

DO 2024202506058

Vraag nr. 431 van De heer volksvertegenwoordiger Vincent Van Quickenborne van 08 oktober 2025 (N.) aan de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Landbouw:

Afschaffing van de meldingsplicht bij noodzakelijke overuren (MV 008313C).

Bij het presteren van overuren in noodsituaties geldt vandaag nog steeds een meldingsplicht aan de arbeidsinspectie. Deze verplichting heeft weinig praktische meerwaarde maar veroorzaakt wel extra lasten voor bedrijven.

1. Erkent u dat deze meldingsplicht weinig efficiënt is en vooral een administratieve last vormt?

2. Overweegt u de meldingsplicht volledig af te schaffen?

3. Welke alternatieven ziet u om transparantie te garanderen zonder extra last voor werkgevers?

4. Is hierover reeds overleg geweest met de inspectiediensten en wat is hun standpunt?

5. Welke timing ziet u voor een eventuele afschaffing van deze verplichting?

DO 2024202506059

Vraag nr. 432 van De heer volksvertegenwoordiger Axel Ronse van 08 oktober 2025 (N.) aan de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Landbouw:

Gevolg studies in combinatie met werkloosheidsuitkering (MV 005510C).

1. Êtes-vous d'accord pour dire que les procédures existantes sont trop complexes et entraînent des charges supplémentaires pour les employeurs?

2. Envisagez-vous d'uniformiser les déclarations et de les numériser intégralement, tout en supprimant la duplication des obligations?

3. Quelles mesures concrètes projetez-vous de prendre afin de moderniser ce système à brève échéance?

4. Une coopération avec l'Office National de l'Emploi et les secrétariats sociaux peut-elle, selon vous, jouer un rôle à cet égard?

5. Dans quel délai prévoyez-vous de finaliser ce dossier?

DO 2024202506058

Question n° 431 de Monsieur le député Vincent Van Quickenborne du 08 octobre 2025 (N.) au vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et de l'Agriculture:

Suppression de l'obligation de déclaration des heures supplémentaires nécessaires. (QO 008313C)

À l'heure actuelle, les heures supplémentaires effectuées dans des situations d'urgence doivent toujours être déclarées à l'Inspection du travail. Si elle ne présente guère de valeur ajoutée sur le plan pratique, cette obligation entraîne des charges administratives supplémentaires pour les entreprises.

1. Admettez-vous que cette obligation de déclaration est peu efficace et constitue surtout une charge administrative?

2. Envisagez-vous de supprimer complètement l'obligation de déclaration?

3. Quelles autres solutions envisagez-vous de développer afin de garantir la transparence sans entraîner de charges supplémentaires pour les employeurs?

4. Une concertation a-t-elle déjà été organisée à ce sujet avec les services d'inspection et quelle est leur position?

5. Quel serait le calendrier d'une éventuelle suppression de cette obligation?

DO 2024202506059

Question n° 432 de Monsieur le député Axel Ronse du 08 octobre 2025 (N.) au vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et de l'Agriculture:

Le suivi des personnes combinant études et allocations de chômage (QO 005510C).

Recent heb ik cijfers opgevraagd over mensen die studies combineren met een werkloosheidsuitkering. Daaruit bleek dat de aantallen een dalende tendens hebben, met in 2024 een stijging bij bepaalde soorten opleidingen. Van de gemiddeld 30.000 betalingen per jaar gaat 1 op de 3 naar opleidingen voor knelpuntberoepen.

Die cijfers staan echter op zichzelf en kunnen beter worden geïnterpreteerd als ze worden gekoppeld aan het doel waarvoor de opleidingen dienen en de rol die de uitkeringen daarbij spelen.

1. Hoe lang is de duur van de werkloosheidsuitkering bij deze groep?
2. Heeft u op een bepaalde manier zicht hoeveel percent de opleiding ook effectief afrondt?
3. Heeft u daarbij op één of andere manier zicht op de slaagcijfers?
4. Heeft u vervolgens zicht op hoeveel percent effectief doorstroomt in een job aansluitend op die opleiding?

J'ai récemment demandé des chiffres concernant les personnes qui poursuivent des études et perçoivent des allocations de chômage. Il en ressort que ces chiffres ont tendance à baisser mais qu'une augmentation est prévue en 2024 pour certains types de formations. Sur les 30.000 paiements effectués en moyenne chaque année, un sur trois concerne des formations à des métiers en pénurie.

Ces chiffres sont toutefois isolés et peuvent être mieux interprétés lorsqu'ils sont mis en relation avec l'objectif des formations et le rôle que jouent les allocations dans ce cadre.

1. Sur quelle durée s'étend l'octroi d'allocations de chômage pour ce groupe?
2. Pouvez-vous, d'une manière ou d'une autre, vous faire une idée du pourcentage de personnes qui terminent effectivement leur formation?
3. Avez-vous également une idée des taux de réussite?
4. Avez-vous une idée du pourcentage de personnes qui trouvent effectivement un emploi en rapport avec cette formation?

**Vice-eersteminister en minister van Sociale Zaken
en Volksgezondheid, belast met
Armoedebestrijding**

DO 2024202505883

**Vraag nr. 495 van De heer volksvertegenwoordiger
Steven Matheï van 02 oktober 2025 (N.) aan de
vice-eersteminister en minister van Sociale Zaken
en Volksgezondheid, belast met
Armoedebestrijding:**

*Toepassing van regelgeving inzake occasionele geschenken
voor vrijwilligers.*

In het kader van de sociale zekerheid zijn de regels voor occasionele geschenken aan werknemers duidelijk omschreven. Conform de huidige regelgeving zijn geschenken in natura, speciën of geschenkcheques onder bepaalde voorwaarden vrijgesteld van sociale bijdragen. Deze voorwaarden betreffen onder meer:

- geschenken ter gelegenheid van Sinterklaas, Kerstmis of Nieuwjaar (maximum 40 euro + 40 euro per kind ten laste);
- geschenken naar aanleiding van eervolle onderscheidingen (maximum 120 euro);
- geschenken bij pensionering (40 euro per dienstjaar, tussen 120 euro en 1.000 euro);
- premies bij huwelijk of wettelijk samenwonen (maximum 245 euro).

Voor geschenkcheques gelden bijkomende voorwaarden betreffende inwisseling, looptijd en uitbetaling in speciën.

Veel organisaties die met vrijwilligers werken, ervaren echter onduidelijkheid over de toepasselijkheid van deze regels op vrijwilligers. Deze rechtsonzekerheid kan organisaties ervan weerhouden om vrijwilligers op een passende wijze te erkennen voor hun inzet.

1. Kunnen dezelfde regels inzake occasionele geschenken die gelden voor werknemers, ook toegepast worden op vrijwilligers? Zo ja, onder welke voorwaarden? Zo nee, welke specifieke regelgeving is van toepassing?

2. Staan eventuele occasionele geschenken aan vrijwilligers los van de forfaitaire dan wel reële vrijwilligersvergoeding zoals voorzien in de wetgeving? Kunnen beide naast elkaar bestaan zonder impact op de sociale zekerheid?

**Vice-premier ministre et ministre des Affaires
sociales et de la Santé publique, chargé de la Lutte
contre la pauvreté**

DO 2024202505883

**Question n° 495 de Monsieur le député Steven Matheï
du 02 octobre 2025 (N.) au vice-premier ministre
et ministre des Affaires sociales et de la Santé
publique, chargé de la Lutte contre la pauvreté:**

*Application de la réglementation en matière de cadeaux
occasionnels pour les bénévoles.*

Les règles en matière de cadeaux occasionnels aux salariés sont décrites clairement dans le cadre de la sécurité sociale. Conformément à la réglementation actuelle, les cadeaux en nature, en espèces ou en chèques-cadeaux sont exonérés de cotisations sociales à certaines conditions. Ces conditions concernent, entre autres:

- les cadeaux offerts à l'occasion de la Saint-Nicolas, de Noël ou du nouvel an (maximum 40 euros + 40 euros par enfant à charge);
- les cadeaux offerts à l'occasion de distinctions honorifiques (maximum 120 euros);
- les cadeaux offerts lors du départ à la retraite (40 euros par année de service, entre 120 euros et 1.000 euros);
- les primes en cas de mariage ou de cohabitation légale (maximum 245 euros).

Des conditions supplémentaires sont d'application pour les chèques-cadeaux en matière d'échange, de durée de validité et de paiement en espèces.

De nombreuses organisations faisant appel à des bénévoles se heurtent cependant à un manque de clarté quant à l'applicabilité de ces règles pour les bénévoles. Cette insécurité juridique peut décourager des organisations à reconnaître l'engagement de bénévoles de manière adéquate.

1. Les règles en matière de cadeaux occasionnels applicables aux salariés peuvent-elles être applicables aux bénévoles? Dans l'affirmative, à quelles conditions? Dans la négative, quelle réglementation spécifique est-elle d'application?

2. Les éventuels cadeaux occasionnels offerts à des bénévoles sont-ils indépendants de l'indemnité forfaitaire ou réelle pour les bénévoles que prévoit la législation? Les deux peuvent-ils coexister sans affecter la sécurité sociale?

3. Is er een specifieke controle bij vzw's, feitelijke verenigingen dan wel lokale besturen rond de correcte toepassing van deze regels?

4. Zijn er cijfergegevens per provincie rond sanctionering en controle van deze regels?

5. Plant u een evaluatie van de huidige regelgeving met het oog op eventuele verduidelijkingen of aanpassingen specifiek voor de vrijwilligerssector?

DO 2024202505885

Vraag nr. 496 van De heer volksvertegenwoordiger Steven Matheï van 02 oktober 2025 (N.) aan de vice-eersteminister en minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, belast met Armoedebestrijding:

De afbakening van aansprakelijkheid voor vrijwilligers en bestuursvrijwilligers in vzw's.

Vrijwilligers vormen de levensader van talloze organisaties, in het bijzonder de vzw's. De vrijwilligerswet voorziet in principe immuniteit van burgerlijke aansprakelijkheid voor vrijwilligers, maar deze bescherming geldt niet onverkort voor bestuursvrijwilligers in hun functie als bestuurder. Deze laatste vallen onder de bestuurdersaansprakelijkheid zoals vastgelegd in het Wetboek van Vennootschappen en Verenigingen (WVV). Het onderscheid tussen beide vormen van aansprakelijkheid, en de exacte afbakening ervan, is vaak complex en kan leiden tot onduidelijkheid en onzekerheid, zowel bij vrijwilligers als bij bestuurders.

1. Welke criteria worden gehanteerd om te bepalen of een handeling van een bestuursvrijwilliger onder de immuniteit van de vrijwilligerswet valt (indien hij bijv. tevens uitvoerende taken op zich neemt) of onder de bestuurdersaansprakelijkheid?

2. Bent u van mening dat de huidige regelgeving voldoende duidelijk is voor alle betrokken partijen (vrijwilligers, bestuurders, vzw's, rechtbanken) om de afbakening tussen de verschillende vormen van aansprakelijkheid correct te interpreteren?

3. Worden vanuit de overheid specifieke tools of informatie verstrekt aan vzw's om hen te helpen bij het inschatten en beheersen van de risico's op aansprakelijkheid voor hun vrijwilligers en bestuurders, en bij het opstellen van een adequaat verzekeringsbeleid?

3. Les ASBL, associations de fait ou administrations locales font-elle l'objet d'un contrôle spécifique concernant l'application correcte de ces règles?

4. Des données chiffrées relatives au contrôle de ces règles et aux sanctions sont-elles disponibles par province?

5. Prévoyez-vous une évaluation de la réglementation actuelle en vue de clarifications éventuelles ou d'adaptations spécifiques pour le secteur du volontariat?

DO 2024202505885

Question n° 496 de Monsieur le député Steven Matheï du 02 octobre 2025 (N.) au vice-premier ministre et ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, chargé de la Lutte contre la pauvreté:

La délimitation des responsabilités des volontaires et administrateurs volontaires des ASBL.

Les volontaires constituent la colonne vertébrale de nombreuses organisations, en particulier dans les ASBL. La loi sur les volontaires prévoit en principe l'immunité de responsabilité civile pour les volontaires, mais cette protection n'est pas intégralement applicable aux administrateurs volontaires dans leur fonction d'administrateur. Ces derniers sont soumis aux règles de responsabilité des administrateurs telles que définies dans le Code des sociétés et des associations (CSA). La distinction entre les deux formes de responsabilité ainsi que la délimitation exacte de ces dernières sont souvent complexes et peuvent entraîner des imprécisions et des incertitudes, tant parmi les volontaires qu'en ce qui concerne les administrateurs.

1. Quels sont les critères appliqués pour déterminer si un acte d'un administrateur volontaire est couvert par l'immunité conférée par la loi sur les volontaires (p.ex. s'il se charge en même temps de missions exécutives) ou relève de la responsabilité des administrateurs?

2. Estimez-vous que la réglementation actuelle est suffisamment claire pour l'ensemble des parties impliquées (volontaires, administrateurs, ASBL, tribunaux) lorsqu'il s'agit d'interpréter correctement la délimitation entre les différentes formes de responsabilité?

3. Les pouvoirs publics fournissent-ils des informations ou outils spécifiques aux ASBL pour les aider à évaluer et à maîtriser les risques en matière de responsabilité pour les volontaires et pour les administrateurs et à mettre sur pied une politique d'assurance adéquate?

DO 2024202505905

Vraag nr. 497 van De heer volksvertegenwoordiger Wouter Raskin van 03 oktober 2025 (N.) aan de vice-eersteminister en minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, belast met Armoedebestrijding:

De terugvordering van voorschotten voor de vergoedingen als gevolg van arbeidsongeval of beroepsziekte.

Het komt geregeld voor dat aanvragen voor een arbeidsongeschiktheidsuitkering wegens arbeidsongeval of beroepsziekte laattijdig worden behandeld, de uitkering niet op tijd kan worden uitbetaald of het onderzoek naar het recht op een uitkering niet tijdig wordt afgerond.

In zulke gevallen komt het OCMW vaak tussen door tijdelijk een leefloon toe te kennen aan de betrokkene. Dat leefloon is dan een soort voorschot op de sociaalezekerheidsuitkering.

Als de aanvraag voor de uitkering uiteindelijk goedgekeurd wordt, kan het OCMW de uitbetaalde leeflonen terugvorderen van Fedris. Via subrogatie treedt het OCMW dan in de rechten van de uitkeringsgerechtigde.

1. Hoeveel van dergelijke terugvorderingen door een OCMW vonden de voorbije vijf jaar plaats? Graag cijfers op jaarbasis en indien mogelijk opgesplitst per gewest of per OCMW.

2. Om welk bedrag aan terugvorderingen ging het?

DO 2024202505907

Vraag nr. 498 van De heer volksvertegenwoordiger Wouter Raskin van 03 oktober 2025 (N.) aan de vice-eersteminister en minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, belast met Armoedebestrijding:

De terugvordering van voorschotten voor ziekte- en invaliditeitsuitkeringen.

Het komt geregeld voor dat aanvragen voor een ziekte- of invaliditeitsuitkering laattijdig worden behandeld, de uitkering niet op tijd kan worden uitbetaald of het onderzoek naar het recht op een uitkering niet tijdig wordt afgerond.

In zulke gevallen komt het OCMW vaak tussen door tijdelijk een leefloon toe te kennen aan de betrokkene. Dat leefloon is dan een soort voorschot op de sociaalezekerheidsuitkering.

DO 2024202505905

Question n° 497 de Monsieur le député Wouter Raskin du 03 octobre 2025 (N.) au vice-premier ministre et ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, chargé de la Lutte contre la pauvreté:

Recouvrement des avances versées sur les indemnités faisant suite à un accident du travail ou une maladie professionnelle.

Il arrive souvent que des demandes d'indemnités d'incapacité de travail pour cause d'accident du travail ou de maladie professionnelle soient traitées tardivement, que l'indemnité ne puisse pas être versée à temps ou que l'enquête en vue d'établir le droit à l'indemnité ne soit pas finalisée dans les délais.

Dans de tels cas, il n'est pas rare que le CPAS intervienne en accordant un revenu d'intégration provisoire aux intéressés. Ce revenu d'intégration constitue alors une sorte d'avance sur la prestation de sécurité sociale.

Si la demande d'indemnité est finalement approuvée, le CPAS peut réclamer à Fedris le remboursement des revenus d'intégration versés. Le CPAS se subroge alors dans les droits des allocataires.

1. À combien de recouvrements de ce type les CPAS ont-ils procédé ces cinq dernières années? Veuillez fournir les chiffres sur une base annuelle et si possible, ventilés par région ou par CPAS.

2. À combien s'est élevé le montant total de ces recouvrements?

DO 2024202505907

Question n° 498 de Monsieur le député Wouter Raskin du 03 octobre 2025 (N.) au vice-premier ministre et ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, chargé de la Lutte contre la pauvreté:

Recouvrement des avances versées sur les indemnités de maladie et d'invalidité.

Il est fréquent que des demandes d'indemnités de maladie et d'invalidité soient traitées tardivement, que les indemnités ne puissent pas être versées à temps ou que l'enquête en vue d'établir le droit aux indemnités ne soit pas finalisée dans les délais.

Dans ces cas, le CPAS intervient le plus souvent en accordant un revenu d'intégration temporaire aux intéressés. Ce revenu d'intégration constitue une sorte d'avance sur les prestations de sécurité sociale.

Als de aanvraag voor een ziekte- of invaliditeitsuitkering uiteindelijk goedgekeurd wordt, kan het OCMW de uitbetaalde leeflonen terugvorderen van het Rijksinstituut voor ziekte- en invaliditeitsverzekering. Via subrogatie treedt het OCMW dan in de rechten van de uitkeringsgerechtigde.

1. Hoeveel van dergelijke terugvorderingen door een OCMW vonden de voorbije vijf jaar plaats? Graag cijfers op jaarbasis en indien mogelijk opgesplitst per gewest of per OCMW.

2. Om welk bedrag aan terugvorderingen ging het?

DO 2024202505908

Vraag nr. 499 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Nawal Farih van 03 oktober 2025 (N.) aan de vice-eersteminister en minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, belast met Armoedebestrijding:

Gebruik van generieken.

Een doordacht generiekenbeleid zou kunnen bijdragen aan een doelmatiger gebruik van middelen en zo meer budgettaire ruimte creëren voor innovatieve behandelingen. Toch blijft de marktpenetratie van generieken in België laag in vergelijking met onze buurlanden.

1. Wat is het marktaandeel van generieken in België? Graag jaarlijkse cijfers voor de laatste vijf jaar (indien mogelijk sinds 2000).

2. Welk aandeel van de voorgeschreven medicatie bestaat vandaag uit generieken? Graag cijfers voor dezelfde jaren, met een onderscheid tussen ziekenhuizen en ambulante zorg en tussen de verschillende medische disciplines (huisartsen, dermatologen, reumatologen, oncologen, enz.).

3. Wat is het jaarlijkse besparingspotentieel dat momenteel onbenut blijft door het lage gebruik van generieken en hoeveel werd er de voorbije jaren effectief al bespaard? Graag cijfers voor dezelfde jaren.

4. Welke structurele belemmeringen worden vandaag geïdentificeerd bij voorschrijvers of instellingen voor het gebruik van generieken? Werd dit recent onderzocht?

5. Welke concrete maatregelen heeft u intussen genomen om het gebruik van generieken binnen het kader van het Rijksinstituut voor ziekten- en invaliditeitsverzekering (RIZIV) te stimuleren?

Si la demande d'indemnité de maladie ou d'invalidité est finalement approuvée, le CPAS peut réclamer à l'Institut national d'assurance maladie-invalidité le remboursement des revenus d'intégration versés. Par voie de subrogation, le CPAS se substitue aux allocataires dans leurs droits.

1. À combien de reprises les CPAS ont-ils procédé à de tels recouvrements au cours des cinq dernières années? Veuillez fournir des chiffres sur une base annuelle, ventilés par région ou par CPAS si possible.

2. À combien s'est élevé le montant de ces recouvrements?

DO 2024202505908

Question n° 499 de Madame la députée Nawal Farih du 03 octobre 2025 (N.) au vice-premier ministre et ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, chargé de la Lutte contre la pauvreté:

L'utilisation des médicaments génériques.

Une politique réfléchie en matière de médicaments génériques pourrait contribuer à une utilisation plus efficace des moyens et créer ainsi davantage de marge budgétaire pour des traitements innovants. Pourtant, la pénétration du marché des médicaments génériques en Belgique reste basse en comparaison des pays voisins.

1. Quelle est la part de marché des médicaments génériques en Belgique? Veuillez fournir les chiffres annuels pour les cinq dernières années (si possible depuis 2000).

2. Quelle part des médicaments prescrits est actuellement constituée de génériques? Veuillez fournir les mêmes chiffres, avec une distinction entre les hôpitaux et les soins ambulatoires, ainsi qu'entre les différentes disciplines médicales (médecins généralistes, dermatologues, rhumatologues, oncologues, etc.).

3. Quel est le potentiel d'économies annuel actuellement non exploité en raison de la faible utilisation des génériques et quelles économies ont effectivement déjà été réalisées ces dernières années? Veuillez fournir les mêmes chiffres.

4. Quels obstacles structurels sont actuellement identifiés chez les prescripteurs ou les institutions s'agissant de l'utilisation des génériques? Une étude a-t-elle été menée récemment à ce sujet?

5. Quelles mesures concrètes avez-vous prises entre-temps pour encourager l'utilisation des génériques dans le cadre de l'Institut national d'assurance maladie-invalidité (INAMI)?

6. Wordt het voorschrijfgedrag inzake generieken door artsen en ziekenhuizen systematisch opgevolgd binnen de bestaande evaluatiekaders van het RIZIV?

7. Plant u bijkomende initiatieven om het gebruik van generieken structureel te bevorderen tijdens deze legislatuur?

DO 2024202505913

Vraag nr. 500 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Nawal Farih van 03 oktober 2025 (N.) aan de vice-eersteminister en minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, belast met Armoedebestrijding:

Illegale online verkoop van geneesmiddelen.

Het federaal agentschap voor geneesmiddelen en gezondheidsproducten (fagg) waarschuwde recent opnieuw voor de illegale online verkoop van GLP-1-analogen via advertenties op sociale media. Daarbij worden zelfs de logo's van het fagg, het Rijksinstituut voor ziekten en invaliditeitsverzekering en de FOD Volksgezondheid misbruikt. Volgens het agentschap gaat het steeds om vervalste producten zonder enige kwaliteitscontrole, traceerbaarheid of toezicht, wat ernstige risico's voor de volksgezondheid inhoudt.

1. Hoeveel onderzoeken en controles voerde het fagg uit inzake illegale online verkoop van geneesmiddelen? Graag jaarlijkse cijfers voor de laatste vijf (indien mogelijk tien) jaar, uitgesplitst per provincie en per type actie.

2. Hoeveel inbreuken stelde het fagg in dat kader vast? Graag cijfers voor dezelfde jaren, uitgesplitst per provincie en per type inbreuk.

3. Hoeveel producten of zendingen werden in dat kader effectief in beslag genomen? Graag cijfers voor dezelfde jaren, uitgesplitst per provincie en per type product, met vermelding van de waarde van de inbeslagnames.

4. Werden de inbeslaggenomen producten systematisch geanalyseerd en zo ja, welke onregelmatigheden werden daarbij vastgesteld?

5. Hoeveel dossiers werden in dezelfde jaren doorverwezen naar andere instanties zoals de Economische Inspectie of het parket? Graag cijfers uitgesplitst per provincie en per doorverwezen instantie.

6. Le comportement prescripteur des médecins et des hôpitaux en matière de génériques fait-il l'objet d'un suivi systématique au sein des cadres d'évaluation existants de l'INAMI?

7. Prévoyez-vous de prendre des initiatives supplémentaires en vue de promouvoir structurellement l'utilisation des génériques au cours de cette législature?

DO 2024202505913

Question n° 500 de Madame la députée Nawal Farih du 03 octobre 2025 (N.) au vice-premier ministre et ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, chargé de la Lutte contre la pauvreté:

Vente illégale en ligne de médicaments.

Récemment, l'Agence fédérale des médicaments et des produits de santé (afmps) a de nouveau mis en garde contre la vente illégale en ligne d'analogues du GLP-1 par le biais de publicités sur les réseaux sociaux. Dans ces publicités, les logos de l'afmps, de l'Institut national d'assurance maladie-invalidité et du SPF Santé publique sont même utilisés de manière trompeuse. Selon l'agence, il s'agit toujours de produits contrefaits dépourvus de tout contrôle de qualité, de traçabilité ou de suivi, qui présentent donc de graves risques pour la santé publique.

1. Combien d'enquêtes et de contrôles l'afmps a-t-elle menés concernant la vente illégale en ligne de médicaments? Veuillez fournir les chiffres annuels pour les cinq (si possible dix) dernières années, ventilés par province et par type d'action.

2. Combien d'infractions l'afmps a-t-elle constatées dans ce cadre? Veuillez fournir les chiffres pour les mêmes années, ventilés par province et par type d'infraction.

3. Combien de produits ou d'envois ont été effectivement saisis dans ce cadre? Veuillez fournir les chiffres pour les mêmes années, ventilés par province et par type de produit, en précisant la valeur des saisies.

4. Les produits saisis ont-ils été systématiquement analysés et, dans l'affirmative, quelles irrégularités ont été constatées?

5. Combien de dossiers ont été transmis à d'autres instances telles que l'Inspection économique ou le parquet au cours de ces années? Veuillez fournir une ventilation des chiffres par province et par instance à laquelle le dossier a été transmis.

6. Hoe vaak heeft het fagg de verwijdering van frauduleuze advertenties of websites gevraagd? Graag cijfers voor dezelfde jaren, uitgesplitst per type platform.

7. Hoe vaak stelde het fagg vast dat zijn eigen logo of dat van andere federale gezondheidsinstellingen zonder toestemming gebruikt werd? Hoe werd hiertegen opgetreden? Graag cijfers voor dezelfde jaren.

8. Hoeveel administratieve sancties of geldboetes heeft het fagg opgelegd in het kader van de illegale online verkoop van geneesmiddelen? Wat was het totale, gemiddelde en hoogste boetebedrag? Graag cijfers voor dezelfde jaren.

9. Welke geneesmiddelen worden het vaakst illegaal online verkocht? Graag een overzicht voor dezelfde jaren van de tien producten waarvoor de meeste overtredingen werden vastgesteld.

10. In hoeveel gevallen werden de door het fagg opgelegde administratieve sancties of geldboetes effectief geïnd? Wat was het totale geïnde bedrag en welk bedrag bleef onbetaald of werd niet ingevorderd? Graag cijfers voor dezelfde jaren.

DO 2024202505914

Vraag nr. 501 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Nawal Farih van 03 oktober 2025 (N.) aan de vice-eersteminister en minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, belast met Armoedebestrijding:

Euthanasie.

Sinds 2002 is euthanasie in België wettelijk toegestaan voor patiënten die lijden aan een ernstige, ongeneeslijke aandoening en een aanhoudend en ondraaglijk fysiek of psychisch lijden ervaren.

1. Hoe vaak wordt euthanasie in België uitgevoerd? Graag jaarlijkse cijfers voor de laatste vijf jaar (indien mogelijk sinds 2002), opgesplitst per provincie, geslacht, leeftijdscategorie (0-17, 18-24, 25-39, 40-59, 60-74, 75+ jaar) en geldige voorwaarde voor de euthanasie.

2. Hoeveel euthanasie-aanvragen worden in België ingediend? Hoeveel daarvan worden niet ingewilligd? Graag volgens dezelfde opsplitsing.

3. Wat waren de voornaamste redenen voor het niet inwilligen van een aanvraag?

4. Wat zijn de voornaamste onderliggende pathologieën voor een euthanasieaanvraag?

6. Combien de fois l'afmps a-t-elle demandé le retrait d'annonces ou de sites web frauduleux? Veuillez fournir les chiffres pour les mêmes années, ventilés par type de plateforme.

7. Combien de fois l'afmps a-t-elle constaté que son propre logo ou celui d'autres institutions fédérales de santé publique a été utilisé sans autorisation? Quelles mesures ont été prises pour y remédier? Veuillez fournir les chiffres pour les mêmes années.

8. Combien de sanctions administratives ou d'amendes l'afmps a-t-elle infligées dans le cadre de la vente illégale en ligne de médicaments? Quel était le montant total, moyen et maximal de ces amendes? Veuillez fournir les chiffres pour les mêmes années.

9. Quels sont les médicaments les plus fréquemment vendus illégalement en ligne? Veuillez fournir un aperçu, pour les mêmes années, des dix produits pour lesquels le plus grand nombre d'infractions a été constaté.

10. Dans combien de cas les sanctions administratives ou les amendes infligées par l'afmps ont-elles été effectivement perçues? Quel était le montant total perçu et quel montant est resté impayé ou n'a pas été recouvré? Veuillez fournir les chiffres pour les mêmes années.

DO 2024202505914

Question n° 501 de Madame la députée Nawal Farih du 03 octobre 2025 (N.) au vice-premier ministre et ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, chargé de la Lutte contre la pauvreté:

L'euthanasie.

Depuis 2002, l'euthanasie est légalement autorisée en Belgique pour les patients atteints d'une affection grave et incurable, et éprouvant une souffrance physique ou psychique persistante et insupportable.

1. À quelle fréquence l'euthanasie est-elle pratiquée en Belgique? Veuillez fournir des chiffres annuels pour les cinq dernières années (si possible depuis 2002), ventilés par province, sexe, tranche d'âge (0-17, 18-24, 25-39, 40-59, 60-74, 75+ ans) et condition valable pour l'euthanasie.

2. Combien de demandes d'euthanasie sont introduites en Belgique? Combien d'entre elles ne sont pas acceptées? Je souhaiterais une réponse selon la même répartition.

3. Quelles ont été les principales raisons de non-acceptation d'une demande?

4. Quelles sont les principales pathologies sous-tendant une demande d'euthanasie?

DO 2024202505915

**Vraag nr. 502 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger
Katleen Bury van 03 oktober 2025 (N.) aan de
vice-eersteminister en minister van Sociale Zaken
en Volksgezondheid, belast met
Armoedebestrijding:**

BRCA-testen.

Oktober is traditioneel borstkankermaand. *Pink Ribbon* trok recent naar het federaal Parlement met de vraag om de toegang tot genetische testen op de borstkankergenen BRCA1 en BRCA2 te verruimen. Uit hun cijfers blijkt dat 5 à 10 % van de borstkankers erfelijk is, dat dragers van een BRCA-mutatie een risico van 60 tot 80 % lopen, en dat in België naar schatting 33.000 tot 55.000 personen drager zijn zonder dat te weten.

Vandaag kunnen BRCA-testen uitgevoerd worden in acht erkende genetische centra en onder strikte criteria. Artsen signaleren dat cascade-opsporing vaak stokt omdat indexpatiënten hun familie niet inlichten, en verwanten zo geen recht hebben op een test. *Pink Ribbon* vraagt daarom dat (ex-)borstkankerpatiënten systematisch getest worden en dat hun naaste verwanten laagdrempelig toegang krijgen tot counseling en terugbetaalde testing.

Volgens de organisatie zijn er bijkomende knelpunten: variatie in de criteria tussen centra, lange wachttijden, onvoldoende structurele financiering van genetische counseling en een gebrek aan publieksinformatie.

1. Graag per jaar voor de periode 2020-2024 het aantal BRCA-testen, positieve resultaten en aandeel cascade-testing, per gewest en, indien federaal beschikbaar, per erkend centrum.

2. Welke actuele wachttijden voor eerste counseling, testafname en resultaatmelding zijn bij u bekend via federale monitoring of overleg met de centra? Hoe evolueerden die tijdens de periode 2020-2024? Welke federale hefboomen zet u in om wachttijden te reduceren?

3. Hoeveel familieleden werden effectief getest per positief geteste indexpatiënt (gemiddelde cascade-graad), per gewest en, indien beschikbaar, per centrum?

4. Graag per jaar voor de periode 2020-2024 het aantal risico-reducerende ingrepen na BRCA-diagnose, per gewest.

DO 2024202505915

**Question n° 502 de Madame la députée Katleen Bury
du 03 octobre 2025 (N.) au vice-premier ministre
et ministre des Affaires sociales et de la Santé
publique, chargé de la Lutte contre la pauvreté:**

Les tests BRCA.

Le mois d'octobre est traditionnellement associé à la lutte contre le cancer du sein. L'association *Pink Ribbon* a récemment demandé au Parlement fédéral d'élargir l'accès aux tests génétiques visant à détecter les gènes du cancer du sein BRCA1 et BRCA2. Il ressort des chiffres de l'association que 5 à 10 % des cas de cancer du sein sont génétiques, que les personnes porteuses d'une mutation BRCA présentent un risque de 60 à 80 % et que le nombre de personnes porteuses du gène sans le savoir est estimé entre 33.000 et 55.000 en Belgique.

Aujourd'hui, les tests BRCA peuvent être effectués dans huit centres génétiques agréés et selon des critères stricts. Des médecins signalent que le dépistage en cascade bloque souvent parce que les patients zéro n'informent pas les membres de leur famille, qui n'ont donc pas droit à un test. C'est pourquoi *Pink Ribbon* demande que les (ex-)patients atteints d'un cancer du sein soient systématiquement testés et que leurs parents proches aient accès facilement à des conseils et à un dépistage remboursé.

Selon l'organisation, des obstacles supplémentaires existent: une variation des critères entre les centres, de longs délais d'attente, un financement structurel insuffisant des conseils génétiques et un manque d'information publique.

1. Pour la période 2020-2024, veuillez communiquer le nombre de tests BRCA, de résultats positifs et la proportion de dépistages en cascade, par région et, si ces données sont disponibles au niveau fédéral, par centre agréé.

2. D'après les informations dont vous disposez par le biais du monitoring à l'échelon fédéral ou de la consultation des centres, quels sont les délais d'attente actuels pour les premiers conseils, le dépistage et la communication des résultats? Comment ces délais ont-ils évolué au cours de la période 2020-2024? Quels leviers fédéraux utilisez-vous pour réduire les délais d'attente?

3. Combien de parents ont-ils été effectivement testés par patient zéro testé positif (taux de cascade moyen), par région et, si les données sont disponibles, par centre?

4. Pour la période 2020-2024, veuillez indiquer le nombre d'interventions de réduction des risques réalisées après un diagnostic BRCA, par région.

DO 2024202505925

Vraag nr. 503 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Nawal Farih van 03 oktober 2025 (N.) aan de vice-eersteminister en minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, belast met Armoedebestrijding:

Verspilling van medicatie.

De overconsumptie van medicatie is een grote uitdaging voor onze gezondheidsbegroting. Vandaag blijven er grote hoeveelheden ongebruikte of vervallen geneesmiddelen achter bij patiënten thuis, wat zorgt voor een aanzienlijke verspilling van middelen en budget.

1. Hoeveel ton ongebruikte en vervallen geneesmiddelen worden ingezameld bij apothekers en wat is de geraamde financiële waarde? Graag jaarlijkse cijfers voor de laatste vijf (indien mogelijk tien) jaar.

2. Wat zijn de meest ingezamelde types geneesmiddelen?

3. Hoe raamt u de hoeveelheid ongebruikte of vervallen medicatie die niet ingezameld wordt? Graag de jaarlijkse geraamde tonnage en financiële waarde voor dezelfde jaren.

4. Welke maatregelen heeft u reeds genomen om verspilling van geneesmiddelen te verminderen, zowel in ziekenhuizen als in de ambulante sector? Hoe evalueert u die?

5. Welke bijkomende maatregelen zult u nemen om verspilling van geneesmiddelen te verminderen, zowel in ziekenhuizen als in de ambulante sector?

6. Hoe evalueert u de mogelijkheid om geneesmiddelenvoorschriften aan te passen aan de behandelingstermijn in plaats van aan standaardverpakkingen?

DO 2024202505929

Vraag nr. 504 van De heer volksvertegenwoordiger Gilles Foret van 03 oktober 2025 (Fr.) aan de vice-eersteminister en minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, belast met Armoedebestrijding:

Verhoogd risico op burn-out bij zelfstandigen. (MV 008710C)

Al verscheidene jaren stapelen de alarmsignalen zich op wat de geestelijke gezondheid van zelfstandigen en bedrijfsleiders in België betreft. De lange werkdagen, constante financiële druk, zware administratieve lasten en professionele isolatie stellen deze categorie van werknemers bloot aan een verhoogd risico op chronische stress, professionele uitputting en burn-out.

DO 2024202505925

Question n° 503 de Madame la députée Nawal Farih du 03 octobre 2025 (N.) au vice-premier ministre et ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, chargé de la Lutte contre la pauvreté:

Le gaspillage de médicaments.

La surconsommation de médicaments représente un défi majeur pour notre budget de santé. Aujourd'hui, d'importantes quantités de médicaments inutilisés ou périmés "dorment" dans les pharmacies des patients, ce qui entraîne un gaspillage considérable de ressources et de budget.

1. Combien de tonnes de médicaments inutilisés et périmés sont collectées chez les pharmaciens et quelle en est la valeur financière estimée? Veuillez fournir les chiffres annuels pour les cinq (si possible dix) dernières années.

2. Quels sont les types de médicaments les plus collectés?

3. Quelle est votre estimation de la quantité de médicaments inutilisés ou périmés qui ne sont pas collectés? Veuillez fournir une estimation du tonnage annuel et de sa valeur financière pour ces mêmes années.

4. Quelles mesures avez-vous déjà prises pour réduire le gaspillage de médicaments, tant dans les hôpitaux que dans le secteur ambulatoire? Quelle évaluation faites-vous de ces mesures?

5. Quelles autres mesures comptez-vous prendre pour réduire le gaspillage de médicaments, tant dans les hôpitaux que dans le secteur ambulatoire?

6. Que pensez-vous de la possibilité d'adapter les prescriptions de médicaments à la durée du traitement au lieu d'imposer des conditionnements standard?

DO 2024202505929

Question n° 504 de Monsieur le député Gilles Foret du 03 octobre 2025 (Fr.) au vice-premier ministre et ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, chargé de la Lutte contre la pauvreté:

Le risque accru de burn-out chez les indépendants (QO 008710C).

Depuis plusieurs années, les signaux d'alarme s'accroissent concernant la santé mentale des indépendants et chefs d'entreprise en Belgique. Horaires à rallonge, pression financière constante, charge administrative lourde et isolement professionnel exposent cette catégorie de travailleurs à un risque accru de stress chronique, d'épuisement professionnel et de burn-out.

Uit een studie van de Universiteit de Liège bleek al in 2012 dat voor zelfstandigen de indicatoren inzake geestelijke gezondheid zorgwekkender waren dan voor de gemiddelde beroepsbevolking, met name als gevolg van slaapgebrek, te weinig regelmatige lichaamsbeweging en het aantal gewerkte uren per week. Meer recentelijk bevestigde een artikel in *Trends-Tendances* (september 2024) dat zelfstandigen, ondanks het feit dat ze in hoge mate tevreden zijn op het werk, nog steeds een groot risico lopen op burn-out, zelfs meer dan werknemers in loondienst.

Deze vaststelling is niet alleen zorgwekkend voor de volksgezondheid, maar ook voor de nationale economie, aangezien zelfstandigen een essentieel onderdeel vormen van het ondernemersweefsel en een belangrijke bijdrage leveren aan de welvaartscreatie in België. De preventie- en begeleidingsmaatregelen zijn echter nog steeds zeer beperkt voor deze categorie van werknemers, die niet altijd dezelfde toegang hebben tot de bestaande welzijns- of preventieprogramma's voor werknemers in loondienst.

1. Bent u het eens met de analyse dat zelfstandigen een prioritaire doelgroep vormen wat burn-outpreventie en psychologische begeleiding betreft?

2. Werd er al specifiek overleg gepleegd met de werkgevers- en beroepsorganisaties om te bepalen welke concrete hefbomen er zijn om de psychosociale belasting van zelfstandigen te verminderen?

3. Overweegt de federale regering om in samenwerking met de ziekenfondsen, de beroepsorganisaties en de sociale kassen een nationale sensibiliseringscampagne te organiseren om de zelfstandigen in te lichten over de voortekenen van een burn-out en over de beschikbare hulpdiensten?

4. Wordt er gedacht aan een betere interfederale coördinatie (met name met de gewesten, die bevoegd zijn op het vlak van economische begeleiding) teneinde gezamenlijke preventie- en ondersteuningsinstrumenten te ontwikkelen die afgestemd zijn op de realiteit van het werk als zelfstandige?

Une étude de l'Université de Liège avait déjà démontré en 2012 que les indépendants présentaient des indicateurs de santé mentale plus préoccupants que la moyenne de la population active, en raison notamment du manque de sommeil, de l'absence d'activité physique régulière et du nombre d'heures travaillées par semaine. Plus récemment, un article de *Trends-Tendances* (septembre 2024) confirmait que, malgré un haut niveau de satisfaction au travail, les indépendants restent fortement exposés au burn-out, davantage encore que les salariés.

Ce constat est préoccupant non seulement pour la santé publique, mais également pour l'économie nationale, car les indépendants constituent une part essentielle du tissu entrepreneurial et de la création de richesse en Belgique. Or, les dispositifs de prévention et d'accompagnement restent encore très limités pour cette catégorie de travailleurs, qui ne bénéficient pas toujours du même accès aux programmes de bien-être ou de prévention existants pour les salariés.

1. Partagez-vous l'analyse selon laquelle les indépendants constituent un public prioritaire en matière de prévention du burn-out et d'accompagnement psychologique?

2. Des concertations spécifiques ont-elles été menées avec les organisations patronales et professionnelles afin d'identifier les leviers concrets pour réduire la charge psychosociale pesant sur les indépendants?

3. Le gouvernement fédéral envisage-t-il de mettre en place une campagne de sensibilisation nationale, en collaboration avec les mutuelles, les organisations professionnelles et les caisses sociales, afin d'informer les indépendants sur les signes précurseurs du burn-out et sur les services d'aide disponibles?

4. Une meilleure coordination interfédérale (notamment avec les régions, compétentes en matière d'accompagnement économique) est-elle envisagée pour développer des outils conjoints de prévention et de soutien adaptés aux réalités du travail indépendant?

DO 2024202505934

Vraag nr. 505 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Nawal Farih van 06 oktober 2025 (N.) aan de vice-eersteminister en minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, belast met Armoedebestrijding:

Cataractchirurgie.

Cataractchirurgie is één van de meest uitgevoerde ingrepen in ons land. Normaal gezien wordt de operatie uitgevoerd in daghospitalisatie en wordt elk oog op een aparte dag geopereerd, onder meer om risico's op infectie of een afwijkende lenssterkte te beperken.

Nieuwe wetenschappelijke inzichten tonen echter aan dat gelijktijdige ingrepen aan beide ogen in veel gevallen even veilig zijn. Voor patiënten betekent dit minder verplaatsingen, minder verdovingsmiddelen of angstremmers en een sneller hersteltraject. Voor de gezondheidszorg is het een efficiënter gebruik van middelen.

Tegelijk geven oogartsen aan dat voor het tweede oog op dezelfde dag slechts een gedeeltelijke terugbetaling geldt, wat als een financiële rem werkt op de bredere toepassing ervan.

1. Hoeveel cataractoperaties worden in België uitgevoerd? Graag jaarlijkse cijfers voor de laatste vijf (indien mogelijk tien) jaar, opgesplitst per provincie, per geslacht en per leeftijdscategorie (minder dan 50, 50-59, 60-69, 70-79, 80-89, 90+ jaar), in zowel absolute als relatieve cijfers.

2. Hoeveel unieke patiënten ondergaan een cataractoperatie? Graag cijfers volgens dezelfde opsplitsing.

3. Hoeveel unieke patiënten ondergaan cataractoperaties aan beide ogen? Graag cijfers volgens dezelfde opsplitsing.

4. Hoeveel unieke patiënten ondergaan een cataractoperatie aan beide ogen op dezelfde dag? Graag cijfers volgens dezelfde opsplitsing.

5. Hoeveel cataractoperaties worden uitgevoerd in daghospitalisatie en hoeveel in klassieke opname? Graag cijfers volgens dezelfde opsplitsing.

6. Wat zijn de voornaamste redenen om een cataractoperatie niet in daghospitalisatie uit te voeren?

7. Welke nomenclatuurcodes en RIZIV-tarieven zijn van toepassing op cataractchirurgie, met onderscheid van daghospitalisatie en klassieke opname?

DO 2024202505934

Question n° 505 de Madame la députée Nawal Farih du 06 octobre 2025 (N.) au vice-premier ministre et ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, chargé de la Lutte contre la pauvreté:

Chirurgie de la cataracte.

La chirurgie de la cataracte est l'une des opérations les plus fréquentes dans notre pays. Cette opération est normalement réalisée en hospitalisation de jour et chaque oeil est opéré un jour différent, notamment pour limiter les risques d'infection ou d'anomalie du grossissement de la lentille.

Or, les connaissances scientifiques actuelles démontrent que, dans de nombreux cas, les opérations simultanées réalisées aux deux yeux sont tout aussi sûres. Pour les patients, cela signifie moins de déplacements, moins d'anesthésiques ou d'anxiolytiques et un trajet restauratif accéléré. Pour les soins de santé, il s'agit d'une utilisation plus efficace des moyens.

Dans le même temps, les ophtalmologues indiquent que le remboursement de l'opération du deuxième oeil réalisée le même jour n'est que partiel, ce qui freine financièrement son application à plus grande échelle.

1. Combien d'opérations de la cataracte sont réalisées en Belgique? Pourriez-vous fournir les chiffres annuels tant absolus que relatifs pour ces cinq (si possible, dix) dernières années, ventilés par province, par sexe et par tranche d'âge (moins de 50 ans, 50-59 ans, 60-69 ans, 70-79 ans, 80-89 ans, plus de 90 ans)?

2. Combien de patients uniques subissent une opération de la cataracte? Pourriez-vous fournir les chiffres en utilisant la même ventilation?

3. Combien de patients uniques subissent des opérations de la cataracte aux deux yeux? Pourriez-vous fournir les chiffres en utilisant la même ventilation?

4. Combien de patients uniques subissent une opération de la cataracte aux deux yeux le même jour? Pourriez-vous fournir les chiffres en utilisant la même ventilation?

5. Combien d'opérations de la cataracte sont réalisées en hospitalisation de jour et en hospitalisation classique? Pourriez-vous fournir les chiffres en utilisant la même ventilation?

6. Quelles sont les principales raisons de ne pas réaliser une opération de la cataracte en hospitalisation de jour?

7. Quels codes de nomenclature et tarifs INAMI s'appliquent à la chirurgie de la cataracte? Pourriez-vous établir une distinction entre l'hospitalisation de jour et l'hospitalisation classique à cet égard?

8. Wat is de specifieke regeling voor het tweede oog indien beide ogen op dezelfde dag worden geopereerd? Geldt er voor het tweede oog inderdaad een ander (half) tarief? Graag de rechtsgrond en de exacte bedragen en percentages.

9. Hoeveel middelen worden jaarlijks voorzien en effectief uitgegeven voor de terugbetaling van cataractoperaties? Graag jaarlijkse cijfers voor de laatste vijf (indien mogelijk tien) jaar.

10. Hoeveel zou er jaarlijks kunnen worden bespaard indien operaties aan beide ogen voortaan standaard op dezelfde dag plaatsvinden en ook het tweede oog daarbij volledig wordt terugbetaald?

DO 2024202505945

Vraag nr. 506 van De heer volksvertegenwoordiger Jan Bertels van 06 oktober 2025 (N.) aan de vice-eersteminister en minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, belast met met Armoedebestrijding:

Eerstelijnspsychologische zorg.

De financiering van de eerstelijnspsychologische zorg beoogt de geestelijke gezondheidszorg toegankelijker te maken voor de burger.

1. Zijn er cijfers beschikbaar over de leeftijdscohorten van de personen die beroep hebben gedaan op een eerstelijnspsycholoog? Graag had ik een gedetailleerd overzicht ontvangen van het aantal unieke patiënten per leeftijdscategorie. Kunt u deze data uitsplitsen per type netwerk geestelijke gezondheidszorg, met name de netwerken voor kinderen en jongeren en de netwerken voor volwassenen? Een verdere geografische opdeling per provincie of regio zou eveneens zeer verhelderend zijn.

2. a) Bestaat er een overzicht van de beschikbare capaciteit binnen de verschillende netwerken voor geestelijke gezondheidszorg?

b) Kunt u aangeven of er op dit moment sprake is van onbenutte uren of wachtlijsten binnen de respectievelijke netwerken?

c) Indien er onbenutte capaciteit is, beschikt u over informatie die de oorzaken hiervan duidt?

8. Quel est le protocole spécifique applicable au deuxième oeil si les deux yeux sont opérés le même jour? Un autre (demi-)tarif s'applique-t-il en effet au deuxième oeil? Pourriez-vous préciser la base juridique ainsi que les montants et pourcentages exacts y afférents?

9. Quel est le montant des moyens prévus et effectivement dépensés chaque année pour le remboursement des opérations de la cataracte? Pourriez-vous fournir les chiffres annuels pour ces cinq (si possible, dix) dernières années?

10. Quel montant pourrait-on économiser chaque année si les opérations aux deux yeux étaient désormais réalisées d'office le même jour et si l'opération au deuxième oeil faisait l'objet d'un remboursement intégral?

DO 2024202505945

Question n° 506 de Monsieur le député Jan Bertels du 06 octobre 2025 (N.) au vice-premier ministre et ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, chargé de la Lutte contre la pauvreté:

Soins psychologiques de première ligne.

Le financement des soins psychologiques de première ligne vise à améliorer l'accessibilité des soins de santé mentale pour le citoyen.

1. Dispose-t-on de données chiffrées relatives aux groupes d'âge des personnes ayant fait appel aux services d'un psychologue de première ligne? Pourriez-vous fournir un relevé détaillé du nombre de patients uniques par tranche d'âge? Pouvez-vous ventiler ces données par type de réseau de soins de santé mentale, à savoir les réseaux pour enfants et pour jeunes et les réseaux pour adultes? Une ventilation géographique par province ou par région serait également très éclairante à cet égard.

2. a) Existe-t-il un aperçu de la capacité disponible au sein des différents réseaux de soins de santé mentale?

b) Pouvez-vous indiquer s'il est question, à l'heure actuelle, d'heures inutilisées ou de listes d'attente au sein des réseaux respectifs?

c) S'il est question de capacité inutilisée, disposez-vous d'informations indiquant les causes de cette situation?

DO 2024202505960

Vraag nr. 507 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Eva Demesmaeker van 06 oktober 2025 (N.) aan de vice-eersteminister en minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, belast met Armoedebestrijding:

Het Bestuur Medische Expertise.

Het Bestuur Medische Expertise (Medex) is een Belgische federale instelling die ressorteert onder de FOD Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu. Medex speelt een cruciale rol in het uitvoeren van medische expertises en controles, voornamelijk voor ambtenaren, chauffeurs, piloten en slachtoffers van specifieke situaties zoals arbeidsongevallen of beroepsziekten.

Medex heeft regionale afdelingen gespreid over het hele land.

Medex voert controles uit op afwezigheid wegens ziekte bij ambtenaren. Dit omvat het verifiëren van medische attesten, die sinds 2025 vaak elektronisch worden ingediend via de *Mult-eMediAtt*-applicatie.

Medex werkt zowel voor federale als voor sommige niet-federale ambtenaren.

1. Welke niet-federale besturen zijn aangesloten bij Medex?

2. Voor de laatste drie jaar, per jaar, per bestuur, per categorie (ziekteverzuim, arbeidsongevallen, enz.), hoeveel dossiers werden behandeld?

3. Voor de laatste drie jaar, per regionale afdeling, per bestuur, per categorie: hoeveel dossiers werden behandeld?

4. Wat is de theoretische personeelsbezetting van elke regionale afdeling? In welke mate is dit kader in de realiteit ingevuld? Wat zijn de redenen van eventuele tekorten of overschotten (ziekte, vacatures na ontslag of pensionering, tijdelijk groter werkvolume, enz.)?

5. Per regionale afdeling, hoeveel dossiers werden behandeld door het Medisch Expertisecentrum voor Arbeidsgeschiktheid de afgelopen drie jaar, hoeveel positieve beslissingen, aantal negatieve beslissingen, aantal beroepen tegen beslissingen en wat is de succesratio van de beroepen?

DO 2024202505960

Question n° 507 de Madame la députée Eva Demesmaeker du 06 octobre 2025 (N.) au vice-premier ministre et ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, chargé de la Lutte contre la pauvreté:

Administration de l'Expertise médicale.

L'administration de l'Expertise médicale (Medex) est un organisme fédéral belge qui relève du SPF Santé publique, Sécurité de la Chaîne alimentaire et Environnement. Il joue un rôle essentiel dans la réalisation d'expertises et de contrôles médicaux, principalement pour les agents de la fonction publique, les chauffeurs, les pilotes et les victimes de situations spécifiques telles que des accidents du travail ou des maladies professionnelles.

Medex possède des centres régionaux répartis dans l'ensemble du pays.

Il contrôle les absences pour maladie des agents de la fonction publique. Ces contrôles incluent la vérification des certificats médicaux qui, depuis 2025, sont souvent soumis par voie électronique par le biais de l'application *Mult-eMediAtt*.

Medex travaille à la fois pour les agents fédéraux de la fonction publique et certains fonctionnaires non fédéraux.

1. Quelles administrations non fédérales sont affiliées à Medex?

2. Quel est le nombre de dossiers qui ont été traités ces trois dernières années, ventilé par année, par administration et par catégorie (absentéisme pour cause de maladie, d'accident du travail, etc.)?

3. Quel est le nombre de dossiers qui ont été traités ces trois dernières années, ventilé par centre régional, par administration et par catégorie?

4. Quel est l'effectif théorique de chaque centre régional? Dans quelle mesure ce cadre du personnel est-il complet dans la pratique? Quelles sont les raisons du manque ou de l'excédent éventuel de personnel (maladies, postes vacants après un licenciement ou un départ à la retraite, augmentation temporaire du volume de travail, etc.)?

5. Combien de dossiers le Centre d'expertise médicale pour l'aptitude au travail a-t-il traités ces trois dernières années, combien ont fait l'objet d'une décision respectivement positive ou négative, combien de recours ont été introduits contre les décisions prises et quel est le taux de réussite des recours, et ce par centre régional?

6. Hoeveel bedraagt het totale budget van Medex en hoe groot zijn de personeelskosten hierin? Hoeveel ontvangt zij van vergoedingen van de bovengenoemde niet-federale besturen? Hoe is dit contractueel geregeld?

DO 2024202505965

Vraag nr. 508 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Eva Demesmaeker van 06 oktober 2025 (N.) aan de vice-eersteminister en minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, belast met Armoedebestrijding:

De langdurig zieken.

In België zijn heel wat langdurig zieken vrijgesteld van controle tot aan hun pensioen. Het gaat om bijna 300.000 personen. Voor de regering is de activering van personen die langdurig ziek zijn een van de grootse werven en uitdagingen.

1. Wat betreft de langdurig zieken met vrijstelling van controle tot aan het pensioen, graag de aantallen opgedeeld:

- per provincie;
- per leeftijdscategorie (18-24; 25-29, enz. of gelijkaardig);
- per ziektebeeld;
- per gewerkte jaren voorafgaandelijk aan ziekte.

2. Voor de afgelopen vijf jaar, per jaar, het aantal personen dat vrijstelling van controle kreeg opgedeeld:

- per provincie;
- per leeftijdscategorie;
- per ziektebeeld.

DO 2024202506003

Vraag nr. 509 van De heer volksvertegenwoordiger Axel Ronse van 07 oktober 2025 (N.) aan de vice-eersteminister en minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, belast met Armoedebestrijding:

De doeltreffendheid van het terug-naar-werk-fonds.

Bij het terug-naar-werk (TNW)-fonds kunnen arbeidsongeschikte werknemers en werklozen een voucher van 1.800 euro aanvragen en hiermee begeleiding inkopen bij gespecialiseerde loopbaanbegeleiders die erkend worden door het Rijksinstituut voor ziekte- en invaliditeitsverzekering.

6. À combien s'élève le budget total de Medex et quelle est la part des frais de personnel dans ce budget? À combien se monte le montant des affiliations à Medex des administrations non fédérales? Comment cet aspect est-il régi sur le plan contractuel?

DO 2024202505965

Question n° 508 de Madame la députée Eva Demesmaeker du 06 octobre 2025 (N.) au vice-premier ministre et ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, chargé de la Lutte contre la pauvreté:

Les malades de longue durée.

En Belgique, de nombreux malades de longue durée sont dispensés de contrôle jusqu'à leur retraite. On parle de près de 300.000 personnes. Or l'activation des malades de longue durée constitue l'un des plus grands chantiers et défis du gouvernement.

1. Veuillez fournir les chiffres des malades de longue durée qui sont dispensés de contrôle jusqu'à leur retraite, ventilés:

- par province;
- par tranche d'âge (18-24 ; 25-29, etc. ou répartition similaire);
- par pathologie;
- par années de travail précédant la maladie.

2. Veuillez fournir pour les cinq dernières années le nombre de personnes qui ont obtenu une dispense de contrôle, ventilé par année et:

- par province;
- par tranche d'âge;
- par pathologie.

DO 2024202506003

Question n° 509 de Monsieur le député Axel Ronse du 07 octobre 2025 (N.) au vice-premier ministre et ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, chargé de la Lutte contre la pauvreté:

Efficacité du Fonds Retour au Travail.

Le Fonds Retour au Travail (ReAT) permet aux travailleurs salariés en incapacité de travail et aux chômeurs de demander un voucher de 1.800 euros grâce auquel ils peuvent bénéficier d'un accompagnement par des conseillers spécialisés en orientation professionnelle agréés par l'Institut national d'assurance maladie-invalidité.

Het fonds wordt vandaag gevoed door bijdragen betaald door werkgevers die zich beroepen op medische overmacht om de arbeidsovereenkomst van een definitief arbeidsongeschikte werknemer te beëindigen. In 2024 is het TNW-fonds van start gegaan voor een beperkte doelgroep van langdurig arbeidsongeschikten, en deze groep is sinds 2025 uitgebreid tot iedereen die een jaar of langer arbeidsongeschikt is. Dit biedt heel wat opportuniteiten. Naast de medische expertise van artsen en psychologen, is ook arbeidsmarktextpertise van loopbaanbegeleiders immers essentieel om tot een geslaagde re-integratie van langdurig zieken op de arbeidsmarkt te komen.

We zijn nu zo'n anderhalf jaar na de inwerkingtreding. Het regeerakkoord voorziet dat een bijdrage aan het TNW-fonds verschuldigd is bij de beëindiging van de arbeidsovereenkomst. En bovendien dat de besteding van de middelen in het TNW-fonds wordt geëvalueerd en verbeterd door administratieve vereenvoudiging en de TNW-begeleiders ook aan te spreken om die middelen frequenter te gebruiken.

1. Hoeveel bedragen de middelen in het fonds op vandaag?

2. Hoeveel vouchers werden toegekend? Hoeveel begeleidingen werden effectief opgestart?

3. In hoeveel gevallen heeft een doorverwijzing door een TNW-coördinator plaatsgevonden?

4. Waar staat u met de uitvoering van het regeerakkoord? Heeft de evaluatie reeds plaatsgevonden? Welke concrete administratieve vereenvoudigingen stelt u voor? Hoe spreekt u de TNW-coördinatoren aan om meer doorverwijzingen te doen? Wanneer wordt de bijdrage aan het fonds uitgebreid naar alle gevallen van medische overmacht?

5. Het TNW-fonds is gecreëerd om de private partners een rol te geven in de begeleiding van langdurig zieken. Dit werd zo door u aangekondigd bij de lancering ervan. Op vandaag kregen echter ook de vakbonden ACV en ABVV een erkenning. Hoe verklaart u dit?

Ce fonds est actuellement alimenté par les contributions des employeurs qui invoquent la force majeure médicale pour mettre fin au contrat de travail d'un travailleur en incapacité de travail définitive. En 2024, le Fonds ReAT a été lancé pour un groupe cible restreint de personnes en incapacité de travail de longue durée, et depuis 2025, ce groupe a été étendu à toute personne reconnue en incapacité de travail depuis un an ou plus. Cette mesure offre de nombreuses possibilités. Outre l'expertise médicale des médecins et des psychologues, l'expertise des accompagnateurs de carrière en matière de marché de l'emploi est en effet essentielle pour parvenir à une réintégration réussie des malades de longue durée sur le marché de l'emploi.

Environ un an et demi s'est écoulé depuis l'entrée en vigueur de cette mesure. L'accord de gouvernement prévoit qu'une contribution au Fonds ReAT est due lors de la résiliation du contrat de travail. Il mentionne en outre que l'utilisation des moyens dans le Fonds ReAT sera évaluée et améliorée par une simplification administrative, et que les conseillers ReAT seront également encouragés à utiliser ces moyens plus fréquemment.

1. À combien s'élèvent actuellement les moyens dans le fonds?

2. Combien de vouchers ont été attribués? Combien de trajets d'accompagnement ont effectivement été entamés?

3. Dans combien de cas un coordinateur ReAT a-t-il procédé à un renvoi?

4. Où en êtes-vous dans la mise en oeuvre de l'accord de gouvernement? L'évaluation a-t-elle déjà eu lieu? Quelles simplifications administratives concrètes proposez-vous? Comment incitez-vous les coordinateurs ReAT à procéder à davantage de renvois? Quand la contribution au fonds sera-t-elle étendue à tous les cas de force majeure médicale?

5. Le Fonds ReAT a été créé dans le but d'attribuer aux partenaires privés un rôle dans l'accompagnement des malades de longue durée. C'est ce que vous avez annoncé lors de son lancement. Toutefois, à ce jour, les syndicats CSC et FGVB ont également obtenu un agrément. Comment l'expliquez-vous?

DO 2024202506012

Vraag nr. 510 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Britt Huybrechts van 07 oktober 2025 (N.) aan de vice-eersteminister en minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, belast met Armoedebestrijding:

FOD. - Kantoor- en parkeertaks.

De gemeentelijke belasting op kantoorruimte en de belasting op parkeerplaatsen ("kantoor-taks" en "parkeertaks") zijn in diverse Brusselse gemeenten de afgelopen jaren sterk verhoogd. Deze belastingen worden geheven op basis van de bruto-kantooroppervlakte (vanaf een bepaalde drempel) en op het aantal parkeerplaatsen.

Aangezien de federale overheid, via de verschillende federale overheidsdiensten, over een aanzienlijk aantal gebouwen beschikt en in veel gevallen ook gebruiker of huurder van kantoorruimte is, rijst de vraag in welke mate deze diensten onderworpen zijn aan deze gemeentelijke belastingen.

1. Is uw FOD onderworpen aan de gemeentelijke belasting op kantoorruimte in de gemeenten waar zij kantoorruimte bezit of gebruikt? Indien neen, op welke rechtsgrond of uitzonderingsregeling is dit gebaseerd? Indien ja, kunt u een overzicht bezorgen van de betrokken gebouwen, met vermelding van de gemeente/stad, de totale belastbare kantooroppervlakte (m²), het toepasselijke tarief en het effectief betaalde bedrag aan kantoor-taks?

2. Is uw FOD onderworpen aan de gemeentelijke belasting op parkeerplaatsen die verbonden is aan haar gebouwen? Indien neen, op welke rechtsgrond of uitzonderingsregeling is dit gebaseerd? Indien ja, kunt u een overzicht bezorgen van de betrokken gebouwen of sites, met vermelding van de gemeente/stad, het aantal belastbare parkeerplaatsen, het toepasselijke tarief en het effectief betaalde bedrag aan parkeertaks?

3. Kunt u ten slotte een overzicht geven van de totale bedragen die uw FOD in de laatste vijf jaar effectief betaald heeft aan kantoor-taksen en parkeertaksen, opgesplitst per jaar?

DO 2024202506012

Question n° 510 de Madame la députée Britt Huybrechts du 07 octobre 2025 (N.) au vice-premier ministre et ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, chargé de la Lutte contre la pauvreté:

SPF.- Taxe sur les surfaces de bureau et sur les emplacements de parking.

La taxe communale sur les surfaces de bureau et la taxe sur les emplacements de parking ("taxe sur les bureaux" et "taxe sur les parkings") ont été fortement augmentées ces dernières années dans plusieurs communes bruxelloises. Ces taxes ont pour base respective la surface brute des bureaux (à partir d'un certain seuil) et le nombre d'emplacements de parking.

Étant donné que l'administration fédérale, par l'intermédiaire des différents services publics fédéraux, dispose d'un parc immobilier considérable et que, dans de nombreux cas, elle occupe ou loue également des bureaux, la question se pose de savoir dans quelle mesure ces services sont soumis à ces taxes communales.

1. Votre SPF est-il soumis à la taxe communale sur les surfaces de bureau dans les communes où il possède ou occupe des bureaux? Dans la négative, sur quelle base juridique ou quel régime d'exception la non-soumission repose-t-elle? Dans l'affirmative, pouvez-vous fournir un relevé des bâtiments concernés, en mentionnant la commune/ville, la surface totale imposable des bureaux (m²), le taux applicable et le montant effectivement versé au titre de la taxe sur les surfaces de bureau?

2. Votre SPF est-il soumis à la taxe communale sur les emplacements de parking liés à ses bâtiments? Dans la négative, sur quelle base juridique ou quel régime d'exception la non-soumission repose-t-elle? Dans l'affirmative, pouvez-vous fournir un relevé des bâtiments ou sites concernés, en mentionnant la commune/ville, le nombre d'emplacements de parking imposables, le taux applicable et le montant effectivement versé au titre de la taxe sur les emplacements de parking?

3. Enfin, pouvez-vous fournir un relevé des montants totaux effectivement versés par votre SPF au cours des cinq dernières années au titre des taxes sur les surfaces de bureau et des taxes sur les emplacements de parking, ventilés par année?

DO 2024202506026

Vraag nr. 511 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Barbara Pas van 07 oktober 2025 (N.) aan de vice-eersteminister en minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, belast met Armoedebestrijding:

De opname van de deelstaten in de algemene vergadering van het RIZIV.

Het regeerakkoord bepaalt dat de deelstaten waarnemers zullen kunnen afvaardigen naar de algemene vergadering van het Rijksinstituut voor ziekte- en invaliditeitsverzekering (RIZIV), zoals bepaald in de wet van 6 november 2023. Deze wetsbepaling ging al in op 1 januari 2024, maar daar is tot op heden nog niets van terecht gekomen omwille van onenigheid tussen de deelstaten over de verdeling van de voorziene zeven mandaten.

In uw beleidsbrief stelt u ter zake: "Het overleg met de deelstaten omtrent het uitvoeringskoninklijk besluit terzake zal hernomen worden".

1. Welk overleg heeft hierover inmiddels plaatsgegrepen en wat heeft dat opgeleverd?
2. Wat zijn de knelpunten met betrekking tot de verdeling van deze zeven mandaten?
3. Zorgt u eventueel voor een aanpassing van het aantal mandaten om deze knelpunten weg te werken? Zo ja in welke zin, zo nee, waarom niet?
4. Wanneer mogen we het betreffende koninklijk besluit verwachten?

DO 2024202506029

Vraag nr. 512 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Barbara Pas van 08 oktober 2025 (N.) aan de vice-eersteminister en minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, belast met Armoedebestrijding:

De opname van de deelstaten in het verzekeringscomité van het RIZIV.

Het regeerakkoord bepaalt dat de deelstaten waarnemers zullen kunnen afvaardigen naar het Verzekeringscomité van het Rijksinstituut voor ziekte- en invaliditeitsverzekering (RIZIV). Dat vergt evenwel een aanpassing van het federale wetgevende kader.

1. Hoeveel vertegenwoordigers voorziet u voor deze deelstaatvertegenwoordiging? Op basis van welke criteria werd/wordt dit getal vastgesteld?

DO 2024202506026

Question n° 511 de Madame la députée Barbara Pas du 07 octobre 2025 (N.) au vice-premier ministre et ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, chargé de la Lutte contre la pauvreté:

L'inclusion des entités fédérées dans le conseil général de l'INAMI.

L'accord de gouvernement prévoit que les entités fédérées pourront déléguer des observateurs au conseil général de l'Institut national d'assurance maladie-invalidité (INAMI), comme le prévoit la loi du 6 novembre 2023. Cette disposition légale est entrée en vigueur le 1er janvier 2024, mais elle n'a pas encore été mise en application en raison d'un désaccord entre les entités fédérées sur la répartition des sept mandats prévus.

Dans votre exposé d'orientation politique, vous indiquez à ce sujet: "La concertation avec les entités fédérées concernant l'arrêté royal d'exécution concerné sera reprise".

1. Quelles concertations ont eu lieu à ce sujet entre-temps et quels en ont été les résultats?
2. Quels sont les points litigieux concernant la répartition de ces sept mandats?
3. Envisagez-vous de modifier le nombre de mandats afin de résoudre ces points litigieux? Si oui, dans quel sens? Si non, pourquoi pas?
4. Quelle est la date de publication prévue de l'arrêté royal en question?

DO 2024202506029

Question n° 512 de Madame la députée Barbara Pas du 08 octobre 2025 (N.) au vice-premier ministre et ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, chargé de la Lutte contre la pauvreté:

L'inclusion des entités fédérées au sein du Comité de l'assurance de l'INAMI.

L'accord de gouvernement prévoit que les entités fédérées pourront déléguer des représentants en tant qu'observateurs au Comité de l'assurance de l'Institut national d'assurance maladie-invalidité (INAMI). Cela nécessite toutefois une modification du cadre législatif fédéral.

1. Combien de représentants des entités fédérées prévoyez-vous d'inclure? Sur la base de quels critères ce nombre a-t-il été/est-il fixé?

2. Wat is de stand van zaken met betrekking tot de aanpassing van het wetgevende kader? Wanneer is dit rond en vanaf wanneer kunnen de deelstaten hun vertegenwoordigers hiervoor aanduiden?

DO 2024202506032

Vraag nr. 513 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Nahima Lanjri van 08 oktober 2025 (N.) aan de vice-eersteminister en minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, belast met Armoedebestrijding:

Het TNW-traject.

Terug-naar-werk (TNW) is een vrijwillig traject via de ziekenfondsen waarbij een terug-naar-werk-coördinator je ondersteunt en helpt zoeken naar gepaste begeleiding voor je terugkeer naar de arbeidsmarkt. Dat kan door een opleiding te volgen, deeltijds het werk te hervatten of desnoods een andere job te kiezen.

1. Hoeveel TNW-trajecten werden opgestart in 2024 en tot nu toe in 2025?

2. Hoeveel van deze trajecten werden succesvol afgerond, met een effectieve tewerkstelling op de arbeidsmarkt als resultaat?

3. Hoeveel TNW-trajecten lopen er momenteel?

4. Hoeveel TNW-coördinatoren zijn er aangesteld? Graag een overzicht per provincie.

DO 2024202506035

Vraag nr. 514 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Nahima Lanjri van 08 oktober 2025 (N.) aan de vice-eersteminister en minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, belast met Armoedebestrijding:

Uitbreiding doelgroep terug-naar-werk-fonds vanaf 1 april 2025.

2. Où en est la modification du cadre législatif? Quand sera-t-elle finalisée et à partir de quand les entités fédérées pourront-elles désigner leurs représentants?

DO 2024202506032

Question n° 513 de Madame la députée Nahima Lanjri du 08 octobre 2025 (N.) au vice-premier ministre et ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, chargé de la Lutte contre la pauvreté:

Le trajet RAT.

Retour au Travail (RAT) est un trajet sur base volontaire mis en place par les mutualités, lors duquel un Coordinateur Retour au Travail apporte soutien et aide à la recherche d'un accompagnement adéquat en vue du retour sur le marché du travail. Il peut s'agir de suivre une formation, reprendre le travail à temps partiel, voire changer de travail.

1. Combien de trajets RAT ont-ils été lancés en 2024 et en 2025 (jusqu'ici)?

2. Combien de ces trajets ont-ils eu des résultats positifs, à savoir une remise à l'emploi effective?

3. Combien de trajets RAT sont-ils en cours?

4. Combien a-t-on désigné de Coordinateurs RAT? Veuillez fournir un aperçu par province.

DO 2024202506035

Question n° 514 de Madame la députée Nahima Lanjri du 08 octobre 2025 (N.) au vice-premier ministre et ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, chargé de la Lutte contre la pauvreté:

Élargissement du groupe cible du Fonds Retour Au Travail à partir du 1er avril 2025.

Sinds 1 april 2024 is het terug-naar-werk-fonds (TNW) van kracht, een initiatief dat tot doel heeft de re-integratie van langdurig arbeidsongeschikte werknemers te bevorderen. Het is een financieringssysteem voor het inkopen van gespecialiseerde dienstverlening op maat zoals onder andere loopbaanbegeleiding of gepersonaliseerde coaching voor wie arbeidsongeschikt erkend is en van wie de arbeidsovereenkomst vanwege medische overmacht is beëindigd op initiatief van de werkgever. Sinds 1 april 2025 werd het fonds ook opengesteld voor werknemers en werkzoekenden die langer dan één jaar arbeidsongeschikt zijn.

1. Hoeveel arbeidsovereenkomsten werden in 2024 en tot nu toe in 2025 beëindigd wegens medische overmacht op initiatief van de werkgever?

2. a) Hoe evalueert u de uitbreiding van het TNW-fonds naar werknemers en werkzoekenden die langer dan één jaar arbeidsongeschikt zijn? Is dit een succesverhaal?

b) Hoeveel aanvragen zijn er door deze groep al gedaan?

c) Zijn er al aanvragers van deze groep op de wachtlijst geplaatst moeten worden wegens ontoereikende middelen in het fonds? Zo ja, hoeveel? Hoe lang moesten zij wachten voordat er wel middelen beschikbaar waren?

3. a) Hoeveel werkgevers hebben de bijdrage van 1.800 euro betaald?

b) Zijn er al werkgevers gesanctioneerd omdat zij deze verplichtingen niet hebben nageleefd?

4. Hoeveel arbeidsongeschikte werknemers van wie de arbeidsovereenkomst door de werkgever beëindigd is wegens medische overmacht hebben al een aanvraag gedaan voor een tussenkomst van het TNW-fonds? Hoeveel van deze aanvragen werden effectief toegekend?

5. De leidend ambtenaar van de dienst voor uitkeringen moet binnen een termijn van 45 dagen vanaf de dag volgend op de dag van de indiening van de aanvraag een beslissing nemen of bijkomende gegevens opvragen. Wat is de huidige gemiddelde "doorlooptijd" van een aanvraag alvorens er een definitieve goedkeuring of weigering volgt?

6. Hoeveel dienstverleners zijn erkend om mensen via tussenkomst van het fonds te ondersteunen? Hoeveel punten zijn er waar deze ondersteuning/begeleiding gevolgd kan worden?

Depuis le 1er avril 2024, le Fonds Retour Au Travail (ReAT) est en vigueur, une initiative visant à promouvoir la réintégration des travailleurs salariés en incapacité de travail de longue durée. Il s'agit d'un système de financement pour l'obtention de services spécialisés et personnalisés, tels qu'un accompagnement de carrière ou un coaching personnalisé, pour les personnes qui sont reconnues en incapacité de travail et dont le contrat de travail a pris fin pour cause de force majeure médicale, à l'initiative de l'employeur. Depuis le 1er avril 2025, le fonds est également ouvert aux travailleurs salariés et aux chômeurs reconnus en incapacité de travail depuis plus d'un an.

1. Combien de contrats de travail ont pris fin en 2024 et jusqu'à présent en 2025 pour cause de force majeure médicale, à l'initiative de l'employeur?

2. a) Comment évaluez-vous l'extension du Fonds ReAT aux travailleurs salariés et aux chômeurs reconnus en incapacité de travail depuis plus d'un an? S'agit-il d'une réussite?

b) Combien de demandes ont déjà été introduites par ce groupe?

c) Des demandeurs issus de ce groupe ont-ils déjà dû être placés sur la liste d'attente en raison de l'insuffisance des moyens du fonds? Dans l'affirmative, combien? Combien de temps ont-ils dû attendre avant que des moyens soient disponibles?

3. a) Combien d'employeurs ont payé la contribution de 1.800 euros?

b) Des employeurs ont-ils déjà été sanctionnés pour ne pas avoir respecté ces obligations?

4. Combien de travailleurs salariés en incapacité de travail dont le contrat de travail a été résilié par l'employeur pour cause de force majeure médicale ont déjà introduit une demande d'intervention du Fonds ReAT? Combien de ces demandes ont été effectivement acceptées?

5. Le fonctionnaire dirigeant du Service des indemnités doit, dans un délai de 45 jours à partir du lendemain du jour de l'introduction de la demande, prendre une décision ou demander des informations supplémentaires. Quel est actuellement le "délai moyen de traitement" d'une demande avant que celle-ci fasse l'objet d'une approbation définitive ou d'un refus définitif?

6. Combien de prestataires de services sont agréés pour soutenir des personnes par l'intermédiaire du fonds? Combien de points existe-t-il où ce soutien/cet accompagnement peut être suivi?

DO 2024202506041

Vraag nr. 515 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Maaïke De Vreese van 08 oktober 2025 (N.) aan de vice-eersteminister en minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, belast met Armoedebestrijding:

MUG-Helikopter.

Tijdens de gedachtewisseling in de commissie eind juni 2025 (*Integraal Verslag*, Kamer, 2024-2025, CRIV 56 COM 148) over de MUG-helikopterstructuren gaf u aan dat u het advies van de Nationale Raad voor de Dringende Geneeskundige Hulpverlening afwacht en dat u na de zomer met een voorstel zou terugkeren. In het verlengde van de eerder aan de Raad geformuleerde opdracht (onder andere dekkingsanalyse, inzetcriteria en financieringsmodel) wens ik de stand van zaken te verifiëren.

1. Kunt u bevestigen of het aangevraagde advies reeds werd bezorgd? Zo ja, wat zijn de hoofdpunten en kan dit document met de commissie worden gedeeld?

2. Welke timing voorziet u om een concreet financieringsvoorstel te voorzien?

3. Onder welk begrotingsartikel/programma wenst u een structurele inschrijving te voorzien, met een raming voor 2026?

4. Welke contouren tekent u uit voor een erkennings- en kwaliteitskader, met inbegrip van de gehanteerde methodiek voor dekkingsbepaling, in het bijzonder wat betreft dispatchcriteria, minimale bemanning en beschikbaarheidssuren?

DO 2024202506048

Vraag nr. 516 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Dominiek Snelpe van 08 oktober 2025 (N.) aan de vice-eersteminister en minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, belast met Armoedebestrijding:

Transgenderzorg.

Transgenderzorg heeft te kampen met lange wachtlijsten. Volgens berichten in de pers zijn de patiënten die hulp zoeken ook steeds jonger. Om deze berichten naar waarde te kunnen schatten had ik graag, behoudens privacy-beperkingen en in geaggregeerde/anonieme vorm, onderstaand cijfermateriaal verkregen over de organisatie, de doorstroom en de kosten van transgenderzorg in België over de laatste jaar.

DO 2024202506041

Question n° 515 de Madame la députée Maaïke De Vreese du 08 octobre 2025 (N.) au vice-premier ministre et ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, chargé de la Lutte contre la pauvreté:

Les hélicoptères du SMUR.

Lors de l'échange de vues en commission fin juin 2025 (*Compte Rendu Intégral*, La Chambre, 2024-2025, CRIV 56 COM 148) sur les structures disposant d'un hélicoptère du SMUR, vous avez indiqué que vous attendiez l'avis du Conseil national de l'aide médicale urgente et que vous reviendriez avec une proposition après la période estivale. Dans le prolongement de la mission précédemment confiée au Conseil (notamment sur l'analyse de la couverture, les critères d'intervention et le mode de financement), je souhaiterais vérifier l'état des lieux de ce dossier.

1. Confirmez-vous que l'avis sollicité a bien été fourni? Le cas échéant, quelles en sont les grandes lignes? Vous est-il possible de partager ce document avec la commission?

2. Dans quel délai pouvons-nous attendre une proposition concrète de financement?

3. Dans quel programme/article budgétaire envisagez-vous une inscription structurelle de cette dépense? Merci de fournir une estimation pour l'année 2026.

4. Comment envisagez-vous de définir le cadre de reconnaissance et de qualité, en ce compris la méthodologie utilisée pour déterminer les zones de couverture, en particulier en ce qui concerne les critères de dispatching, le personnel minimum et les heures de disponibilité?

DO 2024202506048

Question n° 516 de Madame la députée Dominiek Snelpe du 08 octobre 2025 (N.) au vice-premier ministre et ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, chargé de la Lutte contre la pauvreté:

Soins de transition de genre.

Les listes d'attente pour les soins de transition de genre sont longues. Selon les informations publiées dans la presse, les patients à la recherche d'une aide sont de plus en plus jeunes. Afin de pouvoir évaluer ces informations, je souhaiterais obtenir, sous réserve des restrictions liées à la protection de la vie privée et sous une forme agrégée/anonyme, les données ci-dessous concernant l'organisation, le volume et les coûts des soins de transition de genre prodigués en Belgique l'année dernière.

Ik verzoek uitdrukkelijk om antwoord per expertisecentrum (naam centrum en provincie), en daarnaast een nationaal totaal. Waar relevant: graag per jaar (per kalenderjaar) en met vermelding van de gehanteerde definities en administratieve codes (bijv. RIZIV/INAMI-prestatiecodes, ICD-codes, codelijsten voor psychosociale trajecten en chirurgische ingrepen).

1. Aantal en leeftijdsverdeling van patiënten die zich bij elk expertisecentrum gemeld hebben (eerste intake), uitgesplitst naar de volgende leeftijdsgroepen:

- minderjarig: minder dan 16 jaar;
- minderjarig: 16-17 jaar;
- meerderjarig: 18-21 jaar;
- meerderjarig: 22-27 jaar;
- meerderjarig: 27-30 jaar;
- meerderjarig: meer dan 30 jaar.

2. Aantal gestart psychosociaal traject per centrum en per leeftijdsgroep (zelfde indeling als hierboven). Definieer kort wat u administratief als "psychosociaal traject" registreert.

3. Van die psychosociale trajecten: aantal dat resulteerde in verdere medische stappen, per centrum, per leeftijdsgroep en per jaar. Graag zowel absolute aantallen als percentage ten opzichte van het aantal gestart psychosociaal traject.

4. Welke medische stappen werden genomen (per centrum, per leeftijdsgroep, per jaar) - specificeer aantallen voor minstens de volgende categorieën:

- puberteitsremmers / GnRH-agonisten (bij minderjarigen);
- initiatie van hormonale substitutie / *cross-sex hormones*;
- voor- of na-operatieve hormonale behandelingen;
- mastectomie/*top-surgery* (bij trans mannen/*non-binary*);
- vaginoplastiek / feminiserende genitale chirurgie;
- phalloplastiek / masculiniserende genitale chirurgie;
- andere chirurgische ingrepen (specificeren);
- medicatie gerelateerde complicaties of heropnames (aantal en type).

5. Kostprijs (ziekteverzekering / RIZIV-vergoedingen):

- totale door RIZIV/INAMI terugbetaalde bedragen per jaar en per centrum voor:

- a) psychosociale trajecten;
- b) medische behandelingen (per stappen uit punt 4);

Je tiens à préciser explicitement que je souhaite des réponses par centre d'expertise (nom du centre et province), ainsi que des totaux nationaux. Si cela est pertinent, veuillez fournir des données par année (civile) et mentionner les définitions et les codes administratifs utilisés (par exemple: codes de prestation INAMI/RIZIV, codes CIM, listes de codes pour les parcours psychosociaux et les interventions chirurgicales).

1. Le nombre de patients qui ont contacté un centre d'expertise (premier entretien), ventilé selon les tranches d'âge suivantes, et ce pour chaque centre:

- mineurs d'âge: moins de 16 ans;
- mineurs d'âge: 16-17 ans;
- majeurs: 18-21 ans;
- majeurs: 22-27 ans;
- majeurs : 27-30 ans ;
- majeurs : plus de 30 ans.

2. Le nombre de parcours psychosociaux entamés par centre et par tranche d'âge (même répartition que ci-dessus). Définissez brièvement ce qui vous considérez comme un "parcours psychosocial" sur le plan administratif.

3. Le nombre de ces parcours psychosociaux qui ont abouti à d'autres démarches médicales, par centre, par tranche d'âge et par année. Veuillez préciser votre réponse en chiffres absolus et en pourcentage par rapport au nombre de parcours psychosociaux entamés.

4. Le nombre de démarches médicales qui ont été entreprises (par centre, par tranche d'âge, par année) au moins dans les catégories suivantes:

- bloqueurs de puberté / agonistes de la GnRH (chez les mineurs d'âge);
- initiation d'une hormonosubstitution / traitement hormonal de réassignation sexuelle;
- traitements hormonaux pré ou postopératoires;
- mastectomie / chirurgie mammaire masculine (chez les hommes transgenres / non binaires);
- vaginoplastie / chirurgie génitale féminisante;
- phalloplastie / chirurgie génitale masculinisante;
- autres interventions chirurgicales (préciser);
- complications liées aux médicaments ou réadmissions (nombre et type).

5. Le coût (assurance soins de santé / remboursements INAMI):

- les montants totaux remboursés par l'INAMI par an et par centre pour:

- a) les parcours psychosociaux ;
- b) les traitements médicaux (par démarche citée au point 4);

c) ziekenhuisopnames en complicatiezorg gerelateerd aan transgenderzorg.

- gemiddelde kost per patiënt voor elk van de bovengenoemde categorieën (mediaan en gemiddelde), per leeftijdsgroep.

- indien van toepassing: kosten die door ziekteverzekering zijn toegekend voor zorg in het buitenland of via forfaits/subsidiëring.

6. Doorlooptijden en wachttijden (nationaal en per centrum): gemiddelde wachttijd van eerste aanmelding tot start psychosociaal traject; van start psychosociaal traject tot eerste medische stap; van indicatie tot uitvoering van chirurgische ingreep. Graag mediaan + 90e percentiel.

7. Kwaliteits-/uitkomstgegevens (voor zover beschikbaar): kort overzicht van welke uitkomstmetingen of follow-up-registraties er bestaan (bijv. complicatiepercentages, re-operaties, *patient reported outcome measures*) en - indien beschikbaar - kerncijfers per type ingreep.

8. Methodologie en beperkingen: geef aan welke databronnen gebruikt werden (RIZIV, ziekenhuisdatabanken, centra-registraties), welke filters werden toegepast (dubbele tellingen, transfers tussen centra), in welke mate data geanonimiseerd zijn en welke mogelijke lacunes of vertragingen in registratie de cijfers beperken.

9. Beleidsimplicaties: op basis van de aangeleverde cijfers, graag uw korte interpretatie van:

- eventuele trends (toename/afname per leeftijdsgroep, per type behandeling);

- effecten op de begroting van de ziekteverzekering;

- noodzakelijke beleidsmaatregelen die u overweegt of reeds hebt genomen naar aanleiding van deze cijfers (bijv. financieringswijzigingen, richtlijnen, regionale verdeling van capaciteit).

c) les hospitalisations et les soins liés aux complications des soins de transition de genre.

- le coût moyen par patient pour chacune des catégories susmentionnées (médiane et moyenne), par tranche d'âge.

- si d'application: les frais couverts par l'assurance maladie pour des soins à l'étranger ou par des forfaits/subventions.

6. La durée du processus et les délais d'attente (au niveau national et par centre): le délai d'attente moyen entre le premier contact et le début du parcours psychosocial; entre le début du parcours psychosocial et la première démarche médicale; entre l'indication et la réalisation de l'intervention chirurgicale. Veuillez indiquer la médiane + le 90e percentile.

7. Les données relatives à la qualité/aux résultats (si disponibles): un bref aperçu des mesures de résultats ou des enregistrements de suivi qui existent (par exemple: pourcentages de complications, réinterventions, mesures des résultats rapportés par le patient) et - si disponibles - les chiffres clés par type d'intervention.

8. La méthodologie et les limites: les sources de données utilisées (INAMI, banques de données hospitalières, données enregistrées par les centres), les filtres appliqués (doubles comptages, transferts entre centres), le degré d'anonymisation des données et les lacunes ou retards dans l'enregistrement qui peuvent limiter les chiffres.

9. Les implications politiques: votre interprétation en quelques mots et sur la base des chiffres fournis, des éléments suivants:

- les tendances éventuelles (augmentation/diminution par tranche d'âge, par type de traitement);

- les répercussions sur le budget de l'assurance soins de santé;

- les mesures stratégiques que vous envisagez de prendre ou que vous avez déjà prises à la suite de ces chiffres (par exemple: modifications du financement, directives, répartition régionale des capacités).

DO 2024202506050

Vraag nr. 517 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Dominiek Sneppe van 08 oktober 2025 (N.) aan de vice-eersteminister en minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, belast met Armoedebestrijding:

Ongebruikte covidvaccins. - Kosten, verantwoordelijkheid en vernietiging.

In antwoord op een vraag in het Vlaams Parlement werd onlangs bekendgemaakt dat Vlaanderen nog steeds grote volumes ongebruikte covidvaccins in stock houdt - onder andere 350.000 JN.1-doses die binnen één tot zes maanden vervallen, en XBB.1-doses die reeds op 31 januari 2025 vervallen zijn, maar nog niet vernietigd zijn.

Ook werden tussen februari en juli 2025 slechts 761 vaccinaties geregistreerd, terwijl in dezelfde periode 116 bestelaanvragen (units van minstens 60 dosissen: $60 \times 116 = 6.960$) werden geplaatst. Verder worden hoge kosten gemaakt voor bewaring bij -80°C , distributie en energieverbruik, terwijl er geen transparantie is over de precieze kostprijs van de opslag.

1. Kunt u bevestigen of de federale overheid (al dan niet samen met de regio's) verantwoordelijk is voor de vernietiging van de vervallen XBB.1-vaccins die momenteel nog in stock zijn, en zo ja, wat de stand van zaken is met betrekking tot de vernietiging?

2. Is er een raming beschikbaar van de totale kosten die de federale overheid (of de gezamenlijke federale/regio's) tot op heden heeft gedragen voor opslag, energie, bewaring en distributie van ongebruikte covidvaccins?

3. Welke mechanismen bestaan (of zullen worden ingevoerd) op federaal niveau om te voorkomen dat in de toekomst opnieuw zulke massale overschotten ontstaan (bijv. flexibele bestelcontracten, limieten, spoedvernietiging)?

4. In hoeverre bent u bereid om duidelijke transparantie-criteria op te leggen, en verantwoording te eisen, over kostprijzen van opslag en distributie voor de regio's en de private bewaarders (zoals Movianto)?

5. In welke mate consulteert de federale overheid de regio's vóór het aangaan van grote vaccinbestellingen, om een realistische inschatting van de vaccinbehoefte te garanderen en verspilling te voorkomen?

6. Wat is de stand van zaken in de gerechtelijke procedure tussen de federale overheid en Medista, de vorige logistieke partner voor de distributie en bewaring van vaccins, en welke financiële risico's zijn hiermee nog verbonden voor de federale overheid en de belastingbetaler?

DO 2024202506050

Question n° 517 de Madame la députée Dominiek Sneppe du 08 octobre 2025 (N.) au vice-premier ministre et ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, chargé de la Lutte contre la pauvreté:

Vaccins contre le covid non utilisés. - Coûts, responsabilité et destruction.

En réponse à une question posée au Parlement flamand, il a récemment été annoncé que la Flandre détenait toujours d'importants stocks de vaccins contre le covid inutilisés, notamment 350.000 doses de JN.1 qui expireront dans un à six mois, et des doses de XBB.1 qui ont déjà expiré le 31 janvier 2025, mais qui n'ont pas encore été détruites.

De plus, seules 761 vaccinations ont été enregistrées entre février et juillet 2025, alors que 116 demandes de commandes (unités d'au moins 60 doses: $60 \times 116 = 6.960$) ont été introduites au cours de la même période. En outre, le stockage à -80°C , la distribution et la consommation d'énergie entraînent des coûts élevés, alors qu'il n'y a aucune transparence sur le coût exact du stockage.

1. Pouvez-vous confirmer si l'État fédéral (avec ou sans les régions) est responsable de la destruction des vaccins XBB.1 périmés qui se trouvent actuellement encore dans les stocks et, dans l'affirmative, pouvez-vous nous faire savoir où en est leur destruction?

2. Existe-t-il une estimation du coût total supporté à ce jour par les pouvoirs publics fédéraux (ou conjointement par le niveau fédéral et les régions) pour le stockage, l'énergie, la conservation et la distribution des vaccins contre le covid inutilisés?

3. Quels mécanismes existent (ou seront mis en place) à l'échelon fédéral pour éviter de tels surplus gigantesques à l'avenir (par exemple, des contrats flexibles pour les commandes, des limites, la destruction d'urgence)?

4. Dans quelle mesure êtes-vous disposé à imposer des critères de transparence clairs et à demander des comptes sur les coûts de stockage et de distribution pour les régions et les sociétés privées qui conservent les doses (telles que Movianto)?

5. Dans quelle mesure les autorités fédérales consultent-elles les régions avant de commander de grandes quantités de vaccins, en vue de garantir une évaluation réaliste des besoins de vaccins et d'éviter les gaspillages?

6. Où en est la procédure judiciaire entre l'État fédéral et la société Medista, le précédent partenaire logistique de distribution et de conservation des vaccins, et quels sont les risques financiers encore liés à ce dossier pour les pouvoirs publics fédéraux et pour les contribuables?

DO 2024202506056

Vraag nr. 518 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Kristien Van Vaerenbergh van 08 oktober 2025 (N.) aan de vice-eersteminister en minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, belast met Armoedebestrijding:

Zorgcentrum na seksueel geweld.

Ik ontvang van u een antwoord op mijn schriftelijke vraag nr. 177 van 14 april 2025 (*Vragen en Antwoorden*, Kamer, 2024-2025, nr. 15) betreffende de oprichting van een zorgcentrum na seksueel geweld (ZSG) in het arrondissement Halle-Vilvoorde. U gaf daarbij mee dat het Rijksinstituut voor ziekte- en invaliditeitsverzekering (RIZIV) in augustus 2025 een oproep tot kandidaatstelling zou lanceren, en dat de selectie van de 13 nieuwe ZSG's, waaronder dat voor Halle-Vilvoorde zou plaatsvinden in het najaar van 2025, met inwerkingtreding van de RIZIV-overeenkomsten op 1 januari 2026.

Zoals u weet, pleit ik al geruime tijd voor een volwaardig ZSG in Halle-Vilvoorde, onder meer vanwege de schrijnende taalkundige knelpunten die zich in Brussel blijven voordoen voor slachtoffers uit de Vlaamse Rand. De oprichting van een eigen centrum in het arrondissement is dan ook van groot belang. Gelet op de eerdere timing die u meegaf en het feit dat we inmiddels eind september 2025 zijn, doe ik bij deze opnieuw navraag naar de concrete stand van zaken.

1. Is de oproep tot kandidaatstelling voor het ZSG in Halle-Vilvoorde ondertussen gelanceerd, zoals aangekondigd voor augustus 2025? Zo ja, kunt u een overzicht geven van de ontvangen kandidaturen?

2. Heeft u intussen al zicht op welke ziekenhuizen zich kandidaat hebben gesteld om het ZSG in het arrondissement Halle-Vilvoorde te huisvesten en uit te baten? Was het ziekenhuis van Jette kandidaat omwille van haar expertise in het domein en haar bereik van Nederlandstalige patiënten?

3. Is de selectieprocedure reeds afgerond of wanneer wordt de definitieve beslissing verwacht over welk ziekenhuis het ZSG zal inrichten?

4. Bevestigt u dat het centrum effectief operationeel zal worden op 1 januari 2026, of is er sprake van enige vertraging?

5. Welke criteria hanteerde het RIZIV bij de beoordeling van de kandidaturen? Wordt hierbij ook rekening gehouden met taalkundige toegankelijkheid voor slachtoffers?

DO 2024202506056

Question n° 518 de Madame la députée Kristien Van Vaerenbergh du 08 octobre 2025 (N.) au vice-premier ministre et ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, chargé de la Lutte contre la pauvreté:

Centre de prise en charge des violences sexuelles.

J'ai reçu votre réponse à ma question écrite n° 177 du 14 avril 2025 (*Questions et Réponses*, Chambre, 2024-2025, n° 15) concernant la création d'un centre de prise en charge des violences sexuelles (CPVS) dans l'arrondissement de Hal-Vilvorde. Vous avez indiqué à cet égard que l'Institut national d'assurance maladie-invalidité (INAMI) lancerait un appel à candidatures en août 2025 et que la sélection des 13 nouveaux CPVS, dont celui de Hal-Vilvorde, aurait lieu à l'automne 2025, l'entrée en vigueur des conventions conclues avec l'INAMI étant prévue le 1er janvier 2026.

Vous n'êtes pas sans savoir que je plaide depuis assez longtemps pour la création d'un CPVS à part entière dans l'arrondissement de Hal-Vilvorde, notamment en raison des problèmes linguistiques aigus qui continuent de se poser à Bruxelles pour les victimes résidant dans la périphérie flamande. La création d'un centre spécifique dans cet arrondissement est donc très importante. Compte tenu du calendrier que vous avez communiqué précédemment et du fait que nous sommes désormais fin septembre 2025, je souhaite m'informer à nouveau de la situation concrète de ce dossier.

1. L'appel à candidatures pour le CPVS de l'arrondissement de Hal-Vilvorde a-t-il entre-temps été lancé en août 2025, comme vous l'aviez annoncé? Dans l'affirmative, pouvez-vous fournir un relevé des candidatures reçues?

2. Savez-vous entre-temps déjà quels hôpitaux se sont portés candidats pour accueillir et exploiter le CPVS de l'arrondissement de Hal-Vilvorde? L'hôpital de Jette était-il candidat compte tenu de son expertise en la matière et de ses contacts avec des patients néerlandophones?

3. La procédure de sélection est-elle déjà terminée ou quand la décision définitive concernant l'hôpital qui accueillera le CPVS est-elle attendue?

4. Confirmez-vous que le centre sera effectivement opérationnel le 1er janvier 2026, ou y a-t-il un quelconque retard à cet égard?

5. Quels critères d'évaluation des candidatures l'INAMI a-t-il utilisés? Tient-on compte également à cet égard de l'accessibilité linguistique pour les victimes?

FDC

**Minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken,
belast met Beliris**

DO 2024202505890

**Vraag nr. 564 van De heer volksvertegenwoordiger
Matti Vandemaele van 02 oktober 2025 (N.) aan
de minister van Veiligheid en Binnenlandse
Zaken, belast met Beliris:**

Mobbing binnen de politie. - Detectie en opvolging.

Mobbing, het systematisch, herhaald en doelbewust pesten of treiteren op de werkvloer, is een diep destructief fenomeen. Zowel voor het individuele personeelslid als voor de organisatie in zijn geheel. Jammer genoeg komt het ook voor binnen structuren als de federale politie.

Het is een vorm van psychosociale intimidatie op het werk die alleen kan worden aangepakt als er in de ganse organisatie een cultuur wordt gecreëerd om hier tegenin te gaan. De top van een organisatie moet luisteren naar signalen op de werkvloer en er actief mee aan de slag gaan.

Wanneer verhalen worden genegeerd en afgeblokt, krijgen de pesters vrij spel en gaan ze steeds verder.

1. Welke interne beleidslijnen, richtlijnen of actieplannen bestaan er momenteel specifiek binnen de federale politie om *mobbing* te detecteren en daadkrachtig aan te pakken (los van de generieke federale welzijnsreglementering)?

2. Hoeveel officiële meldingen van *mobbing* ontving de federale politie de afgelopen jaren? Graag een overzicht per jaar sinds 2020.

3. Welke gevolgen werden gegeven aan deze meldingen? Hoe vaak kwam het tot een sanctie? Over welke sancties gaat het?

4. Welke rol speelt de commissaris-generaal in de opvolging van deze dossiers? Is er sprake van onafhankelijke interne of externe controle op de wijze waarop deze dossiers worden behandeld?

**Ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de
Beliris**

DO 2024202505890

**Question n° 564 de Monsieur le député Matti
Vandemaele du 02 octobre 2025 (N.) au ministre
de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de Beliris:**

Harcèlement moral au sein de la police. -Détection et suivi.

Le harcèlement moral (ou *mobbing*), c'est-à-dire l'intimidation ou le harcèlement systématique, répété et délibéré sur le lieu de travail, est un phénomène profondément destructeur, et ce, tant pour le membre du personnel concerné que pour l'organisation dans son ensemble. Malheureusement, ce phénomène se produit également au sein de structures telles que la police fédérale.

Cette forme de harcèlement psychosocial au travail ne peut être combattue que si une culture est créée dans l'ensemble de l'organisation pour y faire face. La direction de toute organisation se doit d'être à l'écoute des signaux envoyés par les acteurs de terrain et d'y réagir activement.

Lorsque les témoignages sont ignorés ou bloqués, les auteurs de harcèlement ont le champ libre et vont de plus en plus loin.

1. Quels stratégies internes, lignes directrices ou plans d'action spécifiques existent actuellement au sein de la police fédérale pour détecter et lutter efficacement contre le harcèlement moral (en dehors de la réglementation fédérale générique relative au bien-être au travail)?

2. Combien de signalements officiels de *mobbing* la police fédérale a-t-elle reçus ces dernières années? Veuillez fournir un relevé par année depuis 2020.

3. Quelles suites ont été données à ces signalements? Combien de fois ont-ils donné lieu à des sanctions? De quelles sanctions s'agit-il?

4. Quel rôle le commissaire général joue-t-il dans le suivi de ces dossiers? Existe-t-il un contrôle interne ou externe indépendant quant au traitement de ces dossiers?

5. Bent u ervan op de hoogte dat er binnen de personeelsleden en de vakorganisaties een groeiende perceptie leeft dat er binnen de politie en de top van de politie te weinig aandacht is voor psychosociaal welzijn? De bescherming van de slachtoffers staat niet centraal waardoor men vaak niet met een verhaal naar buiten durft komen. Veel gemotiveerde mensen verlaten het ambt gedegouteerd.

6. Wil de organisatie en het leiderschap deze problematiek erkennen en er prioritair mee aan de slag gaan? Staat de bescherming van de slachtoffers voorop?

7. Overweegt u, in het licht van het voorgaande, een onafhankelijke audit of evaluatie van het interne *mobbing*-beleid en de betrokkenheid van de leiding van het korps?

DO 2024202505894

Vraag nr. 565 van De heer volksvertegenwoordiger Franky Demon van 02 oktober 2025 (N.) aan de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met Beliris:

Gewestelijke verwerkingscentra.

De beleidsnota Veiligheid maakt van "verkeersveiligheid" een prioriteit. De vaststelling van verkeersovertredingen is in dat kader bijzonder belangrijk. In de beleidsnota lezen we in dat kader dat het project "Optimalisering van verkeersvaststellingen" tot doel heeft om de capaciteiten van de gewestelijke verwerkingscentra en de technische diensten van de federale politie te versterken.

1. Hoeveel politiezones hebben momenten een overeenkomst met de gewestelijke verwerkingscentra (GVC) voor de afhandeling van processen-verbaal en boetes? Welke zones zijn dit? Graag gesorteerd per GVC.

2. Hoeveel inbreuken werden jaarlijks door de GVC verwerkt sedert 2020? Hoe verhoudt dit aantal zich procentueel tot het totale aantal vastgestelde verkeersinbreuken? Graag een overzicht per jaar.

3. Kunt u een overzicht geven van de evolutie van het personeelsbestand van de GVC sedert 2020 tot nu? De cijfers graag gesorteerd per jaar.

4. Hoeveel bijkomende aanwervingen voor de GVC plant u de komende legislatuur? Graag een overzicht per jaar.

5. Avez-vous connaissance du fait que les membres du personnel et les organisations syndicales ont de plus en plus le sentiment qu'on accorde trop peu d'attention au bien-être psychosocial au sein de la police et de sa hiérarchie? La protection des victimes n'étant pas au coeur des préoccupations, les victimes ont souvent peur de se confier. De nombreuses personnes motivées quittent leur fonction écoeurées.

6. L'organisation et la direction ont-elles la volonté d'admettre l'existence du problème et de s'y atteler en priorité? La protection des victimes constitue-t-elle une priorité?

7. Eu égard à ce qui précède, envisagez-vous de procéder à une évaluation ou à un audit indépendant de la stratégie interne en matière de harcèlement moral et de l'implication de la hiérarchie de la police?

DO 2024202505894

Question n° 565 de Monsieur le député Franky Demon du 02 octobre 2025 (N.) au ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de Beliris:

Centres régionaux de traitement.

La note de politique générale Intérieur fait de la sécurité routière une priorité. La constatation des infractions au code de la route revêt une importance particulière dans ce cadre. Dans la note de politique générale, nous lisons notamment que le projet "Optimisation des constats de circulation" vise à renforcer les capacités des centres régionaux de traitement et des services techniques de la police fédérale.

1. Combien de zones de police ont actuellement un accord avec les centres régionaux de traitement (CRT) pour le traitement des procès-verbaux et des amendes? De quelles zones s'agit-il? Veuillez fournir une ventilation par CRT.

2. Combien d'infractions ont été traitées annuellement par les CRT depuis 2020? Quel est le rapport en pourcentage entre ce chiffre et le nombre total de constats d'infraction au code de la route? Merci de fournir un relevé annuel.

3. Pouvez-vous fournir un aperçu annuel de l'évolution des effectifs des CRT depuis 2020 jusqu'à ce jour?

4. Combien de recrutements supplémentaires prévoyez-vous pour les CRT au cours de la prochaine législature? Merci de fournir un relevé annuel.

5. Welke concrete bijkomende inspanningen plant u om de verwerkingscapaciteit van de GVC de komende jaren verder op te trekken?

6. Kunt u een overzicht geven van de geplande investeringen in ICT en verwerkingssoftware voor de GVC?

DO 2024202505899

Vraag nr. 566 van De heer volksvertegenwoordiger Franky Demon van 03 oktober 2025 (N.) aan de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met Beliris:

Gestolen wagens en nummerplaten.

Criminelen gebruiken bij het plegen van misdrijven of om zich aan politiecontroles te onttrekken vaak gestolen voertuigen. Ook nummerplaten zijn een doelwit: ze worden losgerukt of gestolen van voertuigen, maar er duiken eveneens gevallen op van gekopieerde of nagemaakte nummerplaten, waardoor onschuldige eigenaars plots met boetes of een proces-verbaal geconfronteerd worden.

Recente voorbeelden illustreren de problematiek: in Mechelen werd in augustus 2025 een nummerplaat van een aanhangwagen gestolen; in Antwerpen werden tieners op heterdaad betrapt toen ze met een schroevendraaier een nummerplaat wilden stelen, terwijl ze rondreden op een gestolen bromfiets zonder nummerplaat; gepersonaliseerde platen blijken ook een geliefd doelwit aangezien er zowel in mei 2025 als in augustus 2025 dergelijke nummerplaten gestolen werden. In dergelijke gevallen betekent aangifte doen meteen dat de plaat geschrapt wordt, waardoor de eigenaar zijn investering verliest. In juni 2025 werd een burger geflitst in Antwerpen, maar uiteindelijk bleek zijn nummerplaat gekopieerd te zijn.

Dit zijn slechts enkele voorbeelden en zelfs deze casussen tonen al de creativiteit en de brutaliteit van de daders. Slachtoffers worden vaak getroffen met financiële schade en een administratieve rompslomp.

1. a) Kunt u een overzicht geven van het aantal geregistreerde autodiefstallen sinds 2019? Graag een overzicht per jaar en per provincie. Voor West-Vlaanderen graag een overzicht per politiezone.

b) Hoeveel van deze geregistreerde diefstallen konden effectief opgelost worden? In hoeveel van de gevallen werden de wagens ook effectief teruggebracht naar de eigenaar? Graag eenzelfde overzicht.

5. Quels efforts supplémentaires concrets prévoyez-vous pour renforcer davantage la capacité de traitement des CRT au cours des prochaines années?

6. Pouvez-vous fournir un aperçu des investissements en informatique et en logiciels de traitement prévus pour les CRT?

DO 2024202505899

Question n° 566 de Monsieur le député Franky Demon du 03 octobre 2025 (N.) au ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de Beliris:

Vols de voitures et de plaques minéralogiques.

Les criminels se servent souvent de véhicules volés pour commettre leurs méfaits ou pour se soustraire aux contrôles de police. Les plaques minéralogiques sont également visées: elles sont détachées ou volées sur les véhicules, mais l'on constate aussi des cas de copie ou de contrefaçon de plaques minéralogiques, de sorte que des propriétaires innocents sont confrontés soudainement à des amendes ou à un procès-verbal.

Des exemples récents illustrent ce problème: à Malines, une plaque minéralogique d'une remorque a été volée en août 2025; à Anvers, des adolescents ont été pris en flagrant délit de vol d'une plaque minéralogique à l'aide d'un tournevis, alors qu'ils circulaient sur un cyclomoteur volé dépourvu de plaque minéralogique; les plaques personnalisées constituent également une cible privilégiée, de telles plaques ayant été volées tant en mai qu'en août 2025. Dans ces cas, tout signalement du vol entraînera la radiation de la plaque, de sorte que le propriétaire perdra son investissement. En juin 2025, un citoyen a été flashé à Anvers mais il s'est finalement avéré que sa plaque minéralogique avait été copiée.

Ce ne sont là que quelques exemples, mais ils démontrent déjà toute la créativité et la brutalité dont font preuve les auteurs des faits. Les victimes sont souvent confrontées à des pertes financières et à des formalités administratives fastidieuses.

1. a) Pouvez-vous fournir un relevé du nombre de vols de voitures enregistrés depuis 2019? Pourriez-vous fournir un relevé par année et par province? Pour la Flandre occidentale, pourriez-vous fournir un relevé par zone de police?

b) Combien de ces vols enregistrés ont pu être effectivement résolus? Dans combien de ces cas les voitures ont aussi été restituées à leur propriétaire? Pourriez-vous fournir le même relevé?

2. Kunt u eenzelfde overzicht geven van het aantal geregistreerde diefstallen van nummerplaten sinds 2019?

3. Kunt u een overzicht geven van het aantal gevallen waarbij burgers melding maakten van gekopieerde of nagemaakte nummerplaten sinds 2019?

4. Kan het cameranetwerk dat we tot op heden kennen het onderscheid maken tussen officiële nummerplaten en vervalste en/of gekopieerde nummerplaten? Indien niet, zou artificiële intelligentie (AI) deze functie op zich kunnen nemen? Wordt hieromtrent al geëxperimenteerd met AI?

DO 2024202505917

Vraag nr. 567 van De heer volksvertegenwoordiger Anthony Dufrane van 03 oktober 2025 (Fr.) aan de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met Beliris:

Gemeentebesturen die de Palestijnse vlag uithangen (MV 008285C).

Gemeentebesturen die buitenlandse vlaggen uithangen: het is regelmatig voer voor discussies, vooral wanneer de vlag symbool staat voor een internationaal conflict. In Frankrijk heeft het ministerie van Binnenlandse Zaken de burgemeesters er onlangs aan herinnerd dat het op grond van het principe van neutraliteit van de openbare dienst verboden is om de Palestijnse vlag te hijsen op openbare gebouwen. Ook werd de prefecten verzocht om gerechtelijke stappen te ondernemen wanneer men weigert de vlag te verwijderen.

In België hebben sommige gemeenten er ook voor gekozen om de Palestijnse vlag uit te hangen, wat tot uiteenlopende reacties onder de bevolking heeft geleid. De vraag rijst of die praktijk wettig is in het licht van de beginselen van neutraliteit en eerbiediging van de bevoegdheden. Bovendien dreigen dergelijke initiatieven gepaard te gaan met spanningen tussen bepaalde gemeenschappen of verstoring van de openbare orde.

De kwestie van de neutraliteit en onpartijdigheid van de openbare diensten is van fundamenteel belang voor de sociale cohesie en de openbare rust. Het is cruciaal dat de gemeentebesturen, die al hun burgers vertegenwoordigen, zich niet in complexe internationale conflicten mengen, zodat die spanningen niet naar ons land overwaaien en er geen verdeeldheid ontstaat onder de bevolking.

2. Pouvez-vous fournir le même relevé en ce qui concerne le nombre de vols de plaques minéralogiques enregistrés depuis 2019?

3. Pouvez-vous fournir un relevé du nombre de signalements de plaques minéralogiques copiées ou contrefaites faits par des citoyens depuis 2019?

4. Le réseau de caméras existant peut-il établir la distinction entre des plaques minéralogiques officielles et des plaques minéralogiques contrefaites et/ou copiées? Dans la négative, l'intelligence artificielle (IA) peut-elle assumer cette fonction? Des expériences avec l'IA sont-elles déjà menées à cet égard?

DO 2024202505917

Question n° 567 de Monsieur le député Anthony Dufrane du 03 octobre 2025 (Fr.) au ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de Beliris:

La présence du drapeau palestinien sur les mats et façades des administrations communales (QO 008285C).

La présence de drapeaux étrangers sur les bâtiments des administrations communales soulève régulièrement le débat, en particulier lorsqu'il s'agit d'un symbole lié à un conflit international. En France, le ministère de l'Intérieur a récemment rappelé aux maires que le principe de neutralité du service public interdit d'afficher un drapeau palestinien sur les édifices publics. Il a aussi été demandé aux préfets de saisir la justice en cas de refus de retrait.

En Belgique, certaines communes ont également choisi d'afficher le drapeau palestinien sur leur maison communale, suscitant des réactions diverses parmi la population. Cette pratique interroge sur la légalité de cette pratique au regard des principes de neutralité et de respect des compétences. Il faut aussi considérer les risques potentiels de tensions communautaires ou d'ordre public que de telles initiatives pourraient engendrer.

La question de la neutralité et de l'impartialité des services publics est fondamentale pour la cohésion sociale et la paix publique. Il est essentiel que les administrations communales, qui représentent l'ensemble de leurs citoyens, évitent de prendre parti dans des conflits internationaux complexes. L'objectif étant de ne pas importer ces tensions sur notre territoire et de ne pas créer de divisions au sein de la population.

1. Hoe luiden de Belgische rechtsregels als het gaat over het uithangen van buitenlandse vlaggen op gemeentelijke gebouwen?

2. Is het beginsel van neutraliteit van de openbare diensten ook van toepassing op deze kwestie en hoe staat u hiertegenover?

3. Zult u een omzendbrief of richtlijn uitvaardigen voor de gouverneurs en burgemeesters om het juridisch en regelgevend kader inzake het uithangen van vlaggen te verduidelijken?

4. Als er een buitenlandse vlag op een gemeentelijk gebouw wordt gehesen, is de burgemeester dan bevoegd om die te laten verwijderen, en zo niet, welke rechtsmiddelen kunnen er dan ingezet worden?

5. Hoe groot schat u het risico in op verstoring van de openbare orde naar aanleiding van het uithangen van dergelijke vlaggen op officiële gebouwen?

DO 2024202505920

Vraag nr. 568 van De heer volksvertegenwoordiger Matti Vandemaele van 03 oktober 2025 (N.) aan de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met Beliris:

Grenscriminaliteit.

De problematiek van grenscriminaliteit vormt een blijvende uitdaging voor ons land. Vooral in grensgemeenten voelen inwoners de directe impact ervan op hun veiligheidsgevoel. Criminele netwerken maken vaak gebruik van de nabijheid van landsgrenzen om snel te kunnen opereren en zich te verplaatsen. Fenomenen zoals woninginbraken, carjacking, ladingdiefstallen, drugshandel, smokkel en mensenhandel spelen zich in toenemende mate af in deze regio's. Lokale politiezones signaleren dat daders geregeld vanuit het buitenland opereren en na hun feiten de grens oversteken, wat de aanpak extra complex maakt.

1. Hoeveel gevallen van grenscriminaliteit werden de afgelopen vijf jaar geregistreerd. Hoe vaak wordt een crimineel feit vastgesteld waarbij de daders uit buurlanden komen/naar buurlanden vluchten en de grens gebruiken om achtervolging te bemoeilijken. Kunt u deze cijfers uitsplitsen per provincie en per politiezone? Kunt u een overzicht geven per soort criminaliteit (bijv. diefstal met geweld, woninginbraken, voertuigdiefstallen, ladingdiefstallen, drugsfeiten, mensenhandel, smokkel, enz.)?

1. Quel est l'état du droit en Belgique concernant l'affichage de drapeaux étrangers sur les bâtiments communaux?

2. Le principe de neutralité des services publics s'applique-t-il également en la matière et quelle est votre position à ce sujet?

3. Comptez-vous publier une circulaire ou une directive à l'attention des gouverneurs et des bourgmestres pour clarifier la situation juridique et réglementaire concernant ces affichages?

4. Dans l'hypothèse où un drapeau étranger serait affiché sur un bâtiment communal, un bourgmestre a-t-il le pouvoir d'ordonner son retrait, et si non, quelles sont les voies de recours possibles?

5. Quelle est votre évaluation des risques de troubles à l'ordre public liés à ce type d'affichage sur les bâtiments officiels?

DO 2024202505920

Question n° 568 de Monsieur le député Matti Vandemaele du 03 octobre 2025 (N.) au ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de Beliris:

La criminalité frontalière.

Le problème de la criminalité frontalière constitue un défi durable pour notre pays. Les habitants des communes frontalières en ressentent particulièrement les conséquences directes sur leur sentiment de sécurité. Les réseaux criminels profitent souvent de la proximité de frontières nationales pour agir et se déplacer rapidement. Des phénomènes tels que les cambriolages, les carjackings, les vols de chargement, le trafic de drogue, la contrebande et la traite des êtres humains se déroulent de plus en plus dans ces régions. Les zones de police locales signalent que les auteurs agissent souvent depuis l'étranger et traversent la frontière après leurs méfaits, ce qui complique la lutte contre ces phénomènes.

1. Combien de cas de criminalité frontalière ont-ils été enregistrés au cours des cinq dernières années? À quelle fréquence est constaté un fait criminel dont les auteurs viennent d'un pays limitrophe de la Belgique ou fuient vers l'un de ces pays et profitent de la frontière pour faire le nécessaire pour que les poursuites à leur rencontre soient compliquées? Pouvez-vous ventiler ces chiffres par province et par zone de police? Pouvez-vous fournir un aperçu par type de criminalité (p. ex., vols avec violence, cambriolages, vols de véhicules, vols de chargement, faits de drogue, traite des êtres humains, contrebande, etc.)?

2. Bestaan er in de registraties bijkomende indicatoren die specifiek zicht geven op grensoverschrijdende criminaliteit en zo ja, kunt u die eveneens per provincie en per jaar voor de afgelopen vijf jaar meedelen?

3. Hoe interpreteert u zelf de belangrijkste trends die uit deze cijfers naar voren komen, en welke beleidsmatige aandachtspunten leiden deze evoluties volgens u af?

4. Hoe verloopt de samenwerking met onze buurlanden op dit vlak? Beschikt u over cijfers van grenscriminaliteit in Nederland, Frankrijk, Duitsland en Luxemburg waarbij Belgische daders betrokken zijn of waarbij de daders vluchten naar België? Kunt u hierover voor de afgelopen vijf jaar een overzicht bezorgen? Welke gezamenlijke maatregelen worden genomen om deze problematiek aan te pakken?

DO 2024202505941

Vraag nr. 571 van De heer volksvertegenwoordiger Matti Vandemaele van 06 oktober 2025 (N.) aan de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met Beliris:

Pestbeleid binnen de politie.

Binnen de federale politie blijven signalen opduiken over de aanpak van dossiers rond pesterijen op de werkvloer. Slachtoffers geven vaak aan dat de afhandeling bijzonder traag verloopt en dat zij tijdens die periode weinig duidelijkheid krijgen over hun bescherming, begeleiding of de te verwachten stappen. Dat zorgt niet alleen voor bijkomende psychosociale druk, maar kan ook het vertrouwen in de organisatie ernstig ondermijnen.

1. Wat is momenteel de gemiddelde duurtijd tussen een eerste melding van pesterijen en een eerste maatregel of interventie? Hoe lang duurt het doorgaans tot er een structurele oplossing wordt gevonden die voor alle partijen aanvaardbaar is? Graag een overzicht van de afgelopen vijf jaar.

2. Bestaan er interne richtlijnen of normen omtrent de maximale doorlooptijd van dergelijke dossiers, en worden die in de praktijk nageleefd? Hoe vaak worden deze normen overschreden? Graag een overzicht van de afgelopen vijf jaar.

3. Welke psychosociale of medische opvolging wordt slachtoffers aangeboden in afwachting van een formele beslissing, en wie ziet toe op die opvolging?

2. Les données enregistrées contiennent-elles des indicateurs supplémentaires donnant spécifiquement un aperçu de la criminalité transfrontalière? Dans l'affirmative, pouvez-vous également les communiquer et les ventiler par province et par année, pour les cinq dernières années?

3. À titre personnel, comment interprétez-vous les principales tendances qui ressortent de ces chiffres, et quels points d'attention stratégiques permettent de lutter contre ces évolutions, selon vous?

4. Comment se déroule la coopération avec nos voisins dans ce domaine? Disposez-vous de chiffres concernant les faits de criminalité frontalière aux Pays-Bas, en France, en Allemagne et au Luxembourg impliquant des auteurs belges ou à l'issue desquels les auteurs ont fui en Belgique? Pouvez-vous fournir un aperçu à ce sujet pour les cinq dernières années? Quelles mesures conjointes sont-elles prises pour lutter contre ce phénomène?

DO 2024202505941

Question n° 571 de Monsieur le député Matti Vandemaele du 06 octobre 2025 (N.) au ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de Beliris:

Politique en matière de harcèlement au sein de la police.

Au sein de la police fédérale, des signaux continuent d'émerger concernant le traitement des dossiers liés au harcèlement sur le lieu de travail. Les victimes indiquent souvent que le traitement de leur dossier est particulièrement lent et que, pendant cette période, elles obtiennent peu d'informations claires sur leur protection, leur accompagnement ou les démarches à attendre. Cela entraîne non seulement une pression psychosociale supplémentaire, mais peut également nuire gravement à la confiance dans l'organisation.

1. Quel est actuellement le délai moyen entre le premier signalement de harcèlement et la première mesure ou intervention? En moyenne, combien de temps faut-il pour trouver une solution structurelle acceptable pour toutes les parties? Veuillez fournir un aperçu pour les cinq dernières années.

2. Existe-t-il des directives ou des normes concernant la durée maximale de traitement de tels dossiers, et sont-elles respectées dans la pratique? À quelle fréquence ces normes sont-elles dépassées? Veuillez fournir un aperçu pour les cinq dernières années.

3. Quel suivi psychosocial ou médical est proposé aux victimes dans l'attente d'une décision formelle, et qui assure la surveillance de ce suivi?

4. In hoeveel dossiers werd het slachtoffer zelf herplaatst, terwijl het vermeende daderpersoneelslid ongemoeid bleef? Graag een overzicht van de afgelopen vijf jaar.

5. In hoeveel dossiers liep de afhandeling volgens het boekje? Graag een overzicht van de afgelopen vijf jaar.

6. Heeft u zicht op de impact van deze problematiek op de uitstroom van personeel, bijv. via burn-out, langdurige ziekte of ontslag? In hoeveel uitdiensttredingen kan een verband gelegd worden met pesterijen. Graag een overzicht van de afgelopen vijf jaar.

DO 2024202505942

Vraag nr. 572 van De heer volksvertegenwoordiger Ridouane Chahid van 06 oktober 2025 (Fr.) aan de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met Beliris:

In beslag genomen drugs.

Kunt u een tabel bezorgen met, voor de periode van 2020 tot 2025 (tot 1 september 2025), een overzicht van de hoeveelheden drugs (cocaïne, cannabis en synthetische drugs) die jaarlijks uitsluitend door de politiezones en de federale politie in beslag genomen werden, per politiezone en per federaal arrondissement?

DO 2024202505978

Vraag nr. 574 van De heer volksvertegenwoordiger Anthony Dufrane van 06 oktober 2025 (Fr.) aan de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met Beliris:

Inbraakcijfers (MV 008750C).

Uit de jongste cijfers van de politie voor het jaar 2024 blijkt dat het aantal inbraken in en rond Charleroi over het algemeen afgenomen is. In sommige gemeenten, bijvoorbeeld Erquelinnes, is er een spectaculaire afname van het aantal vastgestelde feiten, terwijl andere gemeenten, zoals Montigny-le-Tilleul en Gerpennes, ondanks een relatieve verbetering nog altijd vaker met inbraken geconfronteerd worden.

4. Dans combien de dossiers la victime a-t-elle été mutée, tandis que le membre du personnel présumé auteur des faits n'a pas été inquiété? Veuillez fournir un aperçu pour les cinq dernières années.

5. Dans combien de dossiers le traitement s'est-il déroulé selon les règles? Veuillez fournir un aperçu pour les cinq dernières années.

6. Avez-vous une idée de l'incidence de ce problème sur le flux sortant de personnel, par exemple en raison d'un burn-out, d'une maladie de longue durée ou d'une démission? Dans combien de cas de départ peut-on établir un lien avec le harcèlement? Veuillez fournir un aperçu pour les cinq dernières années.

DO 2024202505942

Question n° 572 de Monsieur le député Ridouane Chahid du 06 octobre 2025 (Fr.) au ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de Beliris:

Saisies de stupéfiants.

Pouvez-vous fournir un tableau, par année, entre 2020 et 2025 (au 1er septembre 2025) des quantités de stupéfiants (cocaïne, cannabis et drogues synthétiques) saisis exclusivement par les zones de police et la police fédérale, répartis par zone de police et par arrondissement fédéral?

DO 2024202505978

Question n° 574 de Monsieur le député Anthony Dufrane du 06 octobre 2025 (Fr.) au ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de Beliris:

Les statistiques des cambriolages (QO 008750C).

Les dernières statistiques policières relatives à l'année 2024 font apparaître une tendance générale à la baisse des cambriolages dans la région du grand Charleroi. Certaines communes, comme Erquelinnes, enregistrent une diminution spectaculaire du nombre de faits constatés, tandis que d'autres, telles que Montigny-le-Tilleul et Gerpennes, restent plus exposées malgré une amélioration relative.

Het bestaan van zulke lokale tendensen herinnert ons eraan dat het belangrijk is om over precieze en gecategoriseerde gegevens te beschikken om de misdaadtrends te analyseren en het veiligheidsbeleid aan te passen in functie van de plaatsen waar de meeste misdrijven gepleegd worden. Het aantal inbraken neemt weliswaar globaal af, maar er hangt wel nog een hoog prijskaartje aan voor de samenleving, zowel met betrekking tot de politionele middelen als op het vlak van de door de slachtoffers geleden schade.

In een context waarin de begroting onder druk staat, is het cruciaal om te begrijpen hoe de politiezones die kosten betalen en of er bijzondere aandacht moet uitgaan naar bepaalde streken om er de preventie en de afschrikkingsmiddelen te versterken.

1. Hoeveel inbraken (met en zonder agressie) werden er de jongste vijf jaar in België geteld? Kunt u dat cijfer uitsplitsen per streek en per politiezone?

2. In welke streken of gemeenten werd er ondanks een algemene neerwaartse trend alsnog een toename van het aantal inbraken vastgesteld?

3. Hoeveel bedragen naar schatting de kosten van de strijd tegen inbraken voor de lokale politiezones en de federale politie (menselijke, technische en financiële middelen)?

4. Welke soorten van investeringen werden er op dat vlak gedaan?

5. Welke initiatieven worden er door uw diensten genomen of overwogen om de preventie te versterken en de samenwerking tussen de verschillende politiezones, met name in de streken waar er nog het meest ingebroken wordt, te verbeteren?

DO 2024202506012

Vraag nr. 576 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Britt Huybrechts van 07 oktober 2025 (N.) aan de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met Beliris:

FOD. - Kantoor- en parkeertaks.

De gemeentelijke belasting op kantoorruimte en de belasting op parkeerplaatsen ("kantoor-taks" en "parkeertaks") zijn in diverse Brusselse gemeenten de afgelopen jaren sterk verhoogd. Deze belastingen worden geheven op basis van de bruto-kantooroppervlakte (vanaf een bepaalde drempel) en op het aantal parkeerplaatsen.

Ces évolutions locales rappellent l'importance de disposer de données précises et ventilées pour analyser les tendances criminelles et adapter les politiques de sécurité en fonction des lieux criminogènes. Les cambriolages, bien que globalement en recul, représentent encore un coût élevé pour la société, tant en termes de moyens policiers mobilisés que de préjudice subi par les victimes.

Dans un contexte de pressions budgétaires, il est essentiel de comprendre comment les zones de police assument ces coûts et si certaines régions nécessitent une attention particulière pour renforcer la prévention et les moyens de dissuasion.

1. Quel est le nombre de cambriolages (avec et sans agression) enregistrés en Belgique au cours des cinq dernières années, ventilés par région et par zone de police?

2. Quels sont les régions ou communes où une augmentation a néanmoins été constatée malgré la tendance générale à la baisse?

3. Quels sont les coûts estimés liés à la lutte contre les cambriolages pour les zones de police locales et fédérales (moyens humains, techniques et financiers)?

4. Quels types d'investissements ont été réalisés dans ce domaine?

5. Quelles sont les initiatives mises en place ou envisagées par vos services pour renforcer la prévention et améliorer la coopération entre les différentes zones de police, notamment dans les régions les plus exposées?

DO 2024202506012

Question n° 576 de Madame la députée Britt Huybrechts du 07 octobre 2025 (N.) au ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de Beliris:

SPF.- Taxe sur les surfaces de bureau et sur les emplacements de parking.

La taxe communale sur les surfaces de bureau et la taxe sur les emplacements de parking ("taxe sur les bureaux" et "taxe sur les parkings") ont été fortement augmentées ces dernières années dans plusieurs communes bruxelloises. Ces taxes ont pour base respective la surface brute des bureaux (à partir d'un certain seuil) et le nombre d'emplacements de parking.

Aangezien de federale overheid, via de verschillende federale overheidsdiensten, over een aanzienlijk aantal gebouwen beschikt en in veel gevallen ook gebruiker of huurder van kantoorruimte is, rijst de vraag in welke mate deze diensten onderworpen zijn aan deze gemeentelijke belastingen.

1. Is uw FOD onderworpen aan de gemeentelijke belasting op kantoorruimte in de gemeenten waar zij kantoorruimte bezit of gebruikt? Indien neen, op welke rechtsgrond of uitzonderingsregeling is dit gebaseerd? Indien ja, kunt u een overzicht bezorgen van de betrokken gebouwen, met vermelding van de gemeente/stad, de totale belastbare kantooroppervlakte (m²), het toepasselijke tarief en het effectief betaalde bedrag aan kantoortaks?

2. Is uw FOD onderworpen aan de gemeentelijke belasting op parkeerplaatsen die verbonden is aan haar gebouwen? Indien neen, op welke rechtsgrond of uitzonderingsregeling is dit gebaseerd? Indien ja, kunt u een overzicht bezorgen van de betrokken gebouwen of sites, met vermelding van de gemeente/stad, het aantal belastbare parkeerplaatsen, het toepasselijke tarief en het effectief betaalde bedrag aan parkeertaks?

3. Kunt u ten slotte een overzicht geven van de totale bedragen die uw FOD in de laatste vijf jaar effectief betaald heeft aan kantoortaksen en parkeertaksen, opgesplitst per jaar?

DO 2024202506042

Vraag nr. 579 van De heer volksvertegenwoordiger Éric Thiébaud van 08 oktober 2025 (Fr.) aan de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met Beliris:

Federale dotatie voor de politiezones.

Aangezien ik geen antwoord gekregen heb op mijn mondelinge vraag, dien ik ze opnieuw in als schriftelijk vraag. Ik heb zowel u als uw voorganger meermaals vragen gesteld over de federale dotatie voor de lokale politiezones. We weten dat er heel wat druk en verplichtingen op de begrotingen van onze gemeenten rusten.

Op dit moment hebben onze politiezones nog altijd geen instructies ontvangen voor de begroting 2026, die men nochtans aan het voorbereiden is. Uw verklaringen over de opwaartse herziening van de KUL-norm blijven tot nu toe ook nog maar beloften, die geen weerslag vinden in de begroting die aan onze assemblee voorgelegd wordt.

Étant donné que l'administration fédérale, par l'intermédiaire des différents services publics fédéraux, dispose d'un parc immobilier considérable et que, dans de nombreux cas, elle occupe ou loue également des bureaux, la question se pose de savoir dans quelle mesure ces services sont soumis à ces taxes communales.

1. Votre SPF est-il soumis à la taxe communale sur les surfaces de bureau dans les communes où il possède ou occupe des bureaux? Dans la négative, sur quelle base juridique ou quel régime d'exception la non-soumission repose-t-elle? Dans l'affirmative, pouvez-vous fournir un relevé des bâtiments concernés, en mentionnant la commune/ville, la surface totale imposable des bureaux (m²), le taux applicable et le montant effectivement versé au titre de la taxe sur les surfaces de bureau?

2. Votre SPF est-il soumis à la taxe communale sur les emplacements de parking liés à ses bâtiments? Dans la négative, sur quelle base juridique ou quel régime d'exception la non-soumission repose-t-elle? Dans l'affirmative, pouvez-vous fournir un relevé des bâtiments ou sites concernés, en mentionnant la commune/ville, le nombre d'emplacements de parking imposables, le taux applicable et le montant effectivement versé au titre de la taxe sur les emplacements de parking?

3. Enfin, pouvez-vous fournir un relevé des montants totaux effectivement versés par votre SPF au cours des cinq dernières années au titre des taxes sur les surfaces de bureau et des taxes sur les emplacements de parking, ventilés par année?

DO 2024202506042

Question n° 579 de Monsieur le député Éric Thiébaud du 08 octobre 2025 (Fr.) au ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de Beliris:

La dotation fédérale aux zones de police.

Faute de réponse à ma question orale, je vous la redépense en question écrite. À plusieurs reprises, je vous ai en effet interrogé ainsi que votre prédécesseuse concernant la dotation fédérale aux zones de police (ZP) locale. Nous le savons, nos communes ont des budgets soumis à de nombreuses pressions et impératifs.

À ce stade, nos zones n'ont toujours pas reçu les instructions concernant le budget 2026 qui est pourtant en préparation. De même vos déclarations de revoir, à la hausse, la norme KUL restent à ce stade au rang de promesses qui ne se traduisent pas dans le budget soumis à notre assemblée.

Uiteraard doet dat me vrezen dat de gemeenten opnieuw de ontoereikende federale financiering voor de politiezones zullen moeten bijpassen.

1. Kunt u een stand van zaken opmaken met betrekking tot de federale dotatie voor de politiezones voor 2025 en de opmaak van de begroting 2026? Wordt er daarbij rekening gehouden met de vooruitzichten van het Federaal Planbureau? Wanneer zullen onze politiezones de informatie ontvangen die nodig is voor de opmaak van hun begroting 2026?

2. Kunt u een stand van zaken opmaken over uw werkzaamheden om de KUL-norm naar boven bij te stellen? Welke bijkomende middelen worden er daarvoor geoormerkt, want het zou ondenkbaar zijn om bij bepaalde politiezones middelen weg te halen om deze aan andere toe te kennen?

3. Zal er hieromtrent overleg gepleegd worden met de Belgische verenigingen van steden en gemeenten?

DO 2024202506052

Vraag nr. 581 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Maaïke De Vreese van 08 oktober 2025 (N.) aan de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met Beliris:

Geweld tegen politie.

De effectieve aanpak van agressie tegen politiemensen staat of valt met de aanpak over de hele keten: van pv-opmaak (proces-verbaal) over vervolging tot effectieve uitvoering van straffen.

Transparantie en betrouwbare cijfers zijn daarbij onmisbaar, zowel om onderrapportering tegen te gaan als om te kunnen nagaan of maatregelen daadwerkelijk effect hebben. We ontvangen immers signalen dat niet alle feiten worden geregistreerd en dat in een aanzienlijk deel van de gevallen geen pv wordt opgesteld.

De politievakbond VSOA alludeerde recent nog op het feit dat dit in ongeveer de helft van de incidenten het geval zou zijn. Dit ondermijnt niet enkel de bescherming van onze politiemensen, maar ook het vertrouwen in de handhaving van onze rechtsstaat. Als N-VA vinden wij geweld tegen politiemensen ontoelaatbaar. Wie de ordehandhaving aanvalt, moet daar de gepaste volgen van ondervinden.

Cela me fait évidemment une nouvelle fois craindre que les communes soient amenées à pallier dans le financement fédéral des ZP.

1. Pouvez-vous faire le point sur la dotation fédérale aux ZP pour 2025 et la confection du budget 2026? Celles-ci tiennent-elles compte des prévisions du Bureau du Plan? Quand nos zones recevront-elles les informations indispensables à la confection de leur budget 2026?

2. Pouvez-vous faire le point concernant vos travaux de révision à la hausse de la norme KUL? Quel budget supplémentaire est prévu puisqu'il serait inconcevable d'enlever à certaines zones pour en refinancer d'autres?

3. Une concertation en la matière avec les Unions des Villes et Communes de notre pays elle-t-elle prévue?

DO 2024202506052

Question n° 581 de Madame la députée Maaïke De Vreese du 08 octobre 2025 (N.) au ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de Beliris:

Les violences à l'égard de la police

La lutte efficace contre les agressions de policiers dépend de l'approche globale sur l'ensemble de la chaîne: de l'établissement du procès-verbal à l'exécution effective des peines en passant par les poursuites.

La transparence et la fiabilité des statistiques sont indispensables à cet égard, tant pour lutter contre la sous-évaluation du phénomène dans les rapports que pour vérifier si les mesures prises portent réellement leurs fruits. Il apparaît en effet que toutes les infractions ne sont pas répertoriées et ne font pas l'objet d'un procès-verbal dans la plupart des cas.

Récemment, le syndicat de police SLFP a encore fait allusion au fait que cela concernerait environ la moitié des incidents. Cela met en péril non seulement la protection de nos policiers, mais aussi la confiance dans le respect de notre État de droit. Au sein de la N-VA, nous considérons que la violence contre les policiers est inacceptable. Toute personne qui porte atteinte à l'ordre public doit en subir les conséquences.

1. Kunt u de meest recente cijfers bezorgen over agressie tegen politiemensen in de laatste vijf jaren, uitgesplitst per type feit (verbaal, fysiek, met voorwerp, enz.) en per provincie of arrondissement?

2. Wat is in diezelfde periode de graad van pv-opmaak bij deze feiten? Welke criteria of richtlijnen bepalen of er al dan niet een pv wordt opgesteld?

3. Hoe verloopt de overdracht van dossiers naar het parket, en welke termijnen of criteria gelden daarbij? Hoe wordt beeldmateriaal van bodycams daarbij gebruikt en geborgd?

4. Welke aanpak geldt voor risicogebieden zoals uitgaansbuurten of grote evenementen, en hoe wordt de effectiviteit hiervan geëvalueerd?

5. Welke rapportage bestaat er vandaag over pv-graad, vervolging en uitvoering van straffen in deze dossiers? Tegen welke datum kan hierover publiek en periodiek verslag worden uitgebracht?

1. Pouvez-vous fournir les chiffres les plus récents relatifs aux agressions de policiers qui ont eu lieu au cours des cinq dernières années, ventilés par type d'infraction (verbale, physique, avec objet, etc.) et par province ou arrondissement?

2. Quel est le taux d'établissement de procès-verbaux pour ces infractions durant la période susmentionnée? En fonction de quels critères ou lignes directrices détermine-t-on s'il est opportun de dresser un procès-verbal?

3. Comment les dossiers sont-ils transférés au parquet? Quels sont les délais ou les critères applicables à cet égard? Comment les images des bodycams sont-elles exploitées et stockées dans ce cadre?

4. Quelle est l'approche adoptée pour les zones à risque comme les quartiers festifs ou les événements de grande envergure? Comment son efficacité est-elle évaluée?

5. Quel rapportage est-il actuellement effectué du taux d'établissement de procès-verbaux, des poursuites et de l'exécution des peines dans ces dossiers? Dans quel délai des rapports périodiques et publics relatifs à ces sujets seront-ils disponibles?

**Minister van Defensie, belast met Buitenlandse
Handel**

DO 2024202505868

**Vraag nr. 217 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger
Charlotte Deborsu van 02 oktober 2025 (Fr.) aan
de minister van Defensie, belast met Buitenlandse
Handel:**

Gebruik van de middelen uit het SAFE-plan.

In het kader van het SAFE-plan (*Security Action for Europe*) ter versterking van de Europese defensie zou België een bedrag van 8,34 miljard euro moeten ontvangen. Volgens dit programma moet ten minste 65 % van het aangekochte materieel in Europa, Oekraïne of de Europese Economische Ruimte geproduceerd worden om op die manier onze industriële en technologische defensiebasis te ondersteunen. Ons land zal, net als de andere begunstigde landen, zijn nationale investeringsplan tegen eind november 2025 moeten voorstellen, voordat het aan de Europese Raad voorgelegd wordt.

1. Hoe wil de regering deze enveloppe aanwenden om concrete ondersteuning te bieden aan de Belgische defensie-industrie, en niet enkel aan de Europese industrie in haar geheel?

2. In dezelfde geest, welke garanties kunnen we krijgen dat die investeringen rechtstreeks ten goede komen aan onze economie, innovatie en de werkgelegenheid in België?

3. Is België van plan om samen met andere EU-lidstaten gezamenlijke projecten op te zetten om zoveel mogelijk synergieën tot stand te brengen en te voorkomen dat eenzelfde investering tweemaal gebeurt?

4. Zal het Parlement op voorhand betrokken worden bij de definitie van het nationale investeringsplan, of enkel op de hoogte gebracht worden zodra het plan vastgesteld is en aan de Europese Raad bezorgd wordt? Wat kunt u in dit stadium al vertellen over dit nationale plan?

DO 2024202505869

**Vraag nr. 218 van De heer volksvertegenwoordiger
Werner Somers van 02 oktober 2025 (N.) aan de
minister van Defensie, belast met Buitenlandse
Handel:**

*De aankoop en het gebruik van Chinese drones door het
Belgische leger.*

**Ministre de la Défense, chargé du Commerce
extérieur**

DO 2024202505868

**Question n° 217 de Madame la députée Charlotte
Deborsu du 02 octobre 2025 (Fr.) au ministre de
la Défense, chargé du Commerce extérieur:**

Utilisation de SAFE.

Dans le cadre du plan SAFE (*Security Action for Europe*) destiné à renforcer la Défense européenne, la Belgique devrait recevoir une enveloppe de 8,34 milliards d'euros. Ce programme prévoit qu'au moins 65 % du matériel acquis soit produit en Europe, en Ukraine ou dans l'Espace économique européen, afin de soutenir notre base industrielle et technologique de défense. Notre pays, comme les autres bénéficiaires, devra présenter son plan national d'investissement d'ici fin novembre 2025, avant qu'il ne soit soumis au Conseil européen.

1. Comment le gouvernement entend-il utiliser cette enveloppe pour soutenir concrètement l'industrie belge de défense, et pas uniquement l'industrie européenne dans son ensemble?

2. Dans le même esprit, quelles garanties pouvons-nous avoir que ces investissements bénéficieront directement à notre économie, à l'innovation et à l'emploi en Belgique?

3. La Belgique prévoit-elle de porter des projets communs avec d'autres États membres afin de maximiser les synergies et d'éviter les doublons dans les investissements?

4. Le Parlement sera-t-il associé en amont à la définition du plan national d'investissement, ou bien seulement informé une fois celui-ci arrêté et transmis au Conseil européen? À ce stade, que pouvez-vous déjà dire sur ce plan national?

DO 2024202505869

**Question n° 218 de Monsieur le député Werner Somers
du 02 octobre 2025 (N.) au ministre de la Défense,
chargé du Commerce extérieur:**

L'achat et l'utilisation de drones chinois par l'armée belge.

Het is een publiek geheim dat de Volksrepubliek China haar technologische invloed wereldwijd tracht uit te breiden, ook via civiele producten met potentiële militaire toepassingen. Eén van de meest opvallende sectoren waarin China een dominante positie heeft verworven, is die van de onbemande luchtvaartuigen (drones). Grote Chinese producenten hebben wereldwijd een aanzienlijk marktaandeel veroverd, ook in Europa.

In meerdere NAVO-landen, waaronder de Verenigde Staten, zijn strikte beperkingen of verboden van kracht op het gebruik van Chinese drones door defensie-instanties. De risico's zijn legio: cyberaanvallen, ongeautoriseerde data-verzameling, verbindingen met servers buiten NAVO-grondgebied, en zelfs de mogelijkheid tot op afstand geactiveerde sabotage via software-updates of firmware.

In dit licht rijst de vraag of ook het Belgische leger drones van Chinese makelij aankoopt of inzet, en zo ja, of dit gebeurt met voldoende aandacht voor de operationele, cybertechnische en geopolitieke risico's die dergelijke toestellen kunnen inhouden voor onze nationale veiligheid en NAVO-verplichtingen.

1. Heeft Defensie in de afgelopen vijf jaar drones van Chinese makelij aangekocht, zoals die van DJI of andere merken die onder Chinese zeggenschap vallen? Zo ja:

- a) Hoeveel drones werden aangekocht?
- b) Voor welke doeleinden worden deze drones ingezet (opleiding, verkenning, logistiek, enz.)?

2. Worden dergelijke drones operationeel ingezet in binnen- of buitenland? Zo ja, in welke context?

3. Is er binnen Defensie een veiligheidsaudit of risicoanalyse uitgevoerd op het vlak van:

- databeveiliging;
- mogelijke communicatie met externe servers, dat wil zeggen servers die zich bevinden buiten het grondgebied van de NAVO;
- de integriteit van software en firmware?

4. Beschikt Defensie over procedures om te vermijden dat via software-updates of embedded technologie gevoelige informatie naar buitenlandse entiteiten, waaronder de Chinese overheid, zou kunnen lekken?

Il est de notoriété publique que la République populaire de Chine cherche à étendre son influence technologique à l'échelle mondiale, y compris par le biais de produits civils susceptibles d'avoir des applications militaires. L'un des secteurs les plus remarquables dans lequel la Chine a acquis une position dominante est celui des aéronefs sans équipage (drones). Les principaux fabricants chinois ont conquis des parts de marché importantes dans le monde entier, y compris en Europe.

Plusieurs pays de l'OTAN, dont les États-Unis, imposent des restrictions strictes ou interdisent l'utilisation de drones chinois par les instances de la Défense. Les risques sont nombreux: cyberattaques, collecte de données non autorisée, connexions à des serveurs situés en dehors du territoire de l'OTAN, voire possibilité de sabotage activé à distance par le biais de mises à jour de logiciels ou de microprogrammes.

Dans ce contexte, la question se pose de savoir si l'armée belge achète ou déploie également des drones de fabrication chinoise et, dans l'affirmative, si elle le fait en prenant suffisamment en compte les risques opérationnels, cyber-techniques et géopolitiques que ces appareils peuvent présenter pour notre sécurité nationale et nos obligations envers l'OTAN.

1. La Défense a-t-elle acheté des drones de fabrication chinoise, tels que ceux de DJI ou d'autres marques sous contrôle chinois, au cours des cinq dernières années? Dans l'affirmative:

- a) combien de drones ont-ils été achetés?
- b) à quelles fins ces drones sont-ils utilisés (formation, reconnaissance, logistique, etc.)?

2. Ces drones sont-ils déployés de manière opérationnelle sur le territoire national ou à l'étranger? Dans l'affirmative, dans quel contexte?

3. La Défense a-t-elle réalisé un audit de sécurité ou une analyse des risques dans les domaines de:

- la sécurité des données;
- la communication éventuelle avec des serveurs externes, c'est-à-dire des serveurs situés hors du territoire de l'OTAN;
- l'intégrité des logiciels et des microprogrammes?

4. La Défense a-t-elle mis en place des procédures pour éviter la fuite d'informations sensibles, par le biais de mises à jour de logiciels ou de technologies intégrées, vers des entités étrangères, parmi lesquelles les autorités publiques chinoises?

5. Acht u het nog verantwoord dat het Belgische leger gebruikmaakt van drones of componenten van drones die afkomstig zijn uit of gecontroleerd worden door een autoritair regime dat niet alleen militair-strategische ambities koestert, maar ook actief is in cyberoorlogsvoering?

6. Plant u in de toekomst af te zien van verdere aankopen van Chinese drones of van drones met Chinese onderdelen, zoals andere NAVO-bondgenoten reeds hebben beslist?

7. Zal Defensie werken aan een Europees of NAVO-breed kader om de risico's inzake buitenlandse drones te stroomlijnen en gezamenlijk aan te pakken, in het licht van interoperabiliteit, informatiebeveiliging en strategische autonomie?

DO 2024202505870

Vraag nr. 219 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Charlotte Deborsu van 02 oktober 2025 (Fr.) aan de minister van Defensie, belast met Buitenlandse Handel:

Aankoop van Amerikaanse raketten.

De aankoop van AIM-9X Sidewinder-raketten, die deel uitmaakt van het *Ammunition Readiness Plan 2025*, illustreert de inspanningen die ons land levert om de structurele tekorten aan munitie weg te werken.

Bij de Amerikaanse goedkeuring was er aanvankelijk sprake van een bedrag van bijna een half miljard euro. De werkelijke kosten voor België zullen uiteindelijk 280 miljoen euro bedragen, wat neerkomt op een verschil van bijna 200 miljoen euro als gevolg van de interne besluitvormingsprocedures in de Verenigde Staten.

1. Hoe zal dit verschil tussen het door Washington goedgekeurde bedrag en het daadwerkelijk door België betaalde bedrag in de begrotingsplanning van Defensie verwerkt worden?

2. Beschikt u, in een context waarin de leveringstermijnen door de aanhoudende conflicten steeds langer worden, vandaag over duidelijke garanties met betrekking tot het tijdpad voor de levering van die raketten, die essentieel zijn voor de operationele beschikbaarheid van onze strijdkrachten?

5. Estimez-vous toujours justifié que l'armée belge utilise des drones ou des composants de drones provenant d'un régime autoritaire ou contrôlés par celui-ci, alors que ce régime nourrit des ambitions militaires et stratégiques, mais est également actif dans la guerre cybernétique?

6. Envisagez-vous de renoncer à l'avenir à l'achat de drones chinois ou de drones contenant des pièces chinoises, comme d'autres alliés de l'OTAN ont déjà décidé de le faire?

7. La défense collaborera-t-elle au développement d'un cadre européen ou à l'échelle de l'OTAN pour définir les risques liés aux drones étrangers et les gérer conjointement, dans la perspective de l'interopérabilité, de la sécurité de l'information et de l'autonomie stratégique?

DO 2024202505870

Question n° 219 de Madame la députée Charlotte Deborsu du 02 octobre 2025 (Fr.) au ministre de la Défense, chargé du Commerce extérieur:

Acquisition de missiles américains.

L'acquisition des missiles AIM-9X Sidewinders, inscrite dans le cadre de l'*Ammunition Readiness Plan 2025*, illustre l'effort de rattrapage entrepris par notre pays pour combler les pénuries structurelles de munitions.

Si le feu vert américain évoquait initialement un montant de près d'un demi-milliard d'euros, le coût réel pour la Belgique sera finalement de 280 millions d'euros, soit une différence de près de 200 millions liée aux modalités du processus décisionnel interne américain.

1. Pouvez-vous préciser de quelle manière ce type de décalage entre le montant approuvé par Washington et le montant effectivement payé par la Belgique est pris en compte dans la planification budgétaire de la Défense?

2. Dans un contexte où les délais de livraison s'allongent avec les conflits en cours, disposez-vous aujourd'hui de garanties claires quant au calendrier pour ces missiles, qui sont essentiels à la disponibilité opérationnelle de nos forces?

DO 2024202505873

Vraag nr. 220 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Charlotte Deborsu van 02 oktober 2025 (Fr.) aan de minister van Defensie, belast met Buitenlandse Handel:

Drones boven Polen en Roemenië.

De afgelopen dagen zijn er Russische drones het luchtruim van Polen en Roemenië, twee lidstaten van de NAVO en de Europese Unie, binnengedrongen. Deze schendingen vormen een groot probleem voor de Europese defensie: toestellen die Moskou weinig kosten, vergen aan onze kant de inzet van zeer zware en dure middelen: inzet van jachtvliegtuigen, uitroepen van de alarmtoestand, mobilisering van troepen.

Deze situatie brengt een zorgwekkende asymmetrie aan het licht: om hun luchtruim te verdedigen en de veiligheid van hun bevolking te waarborgen moeten de Europese landen middelen inzetten die in geen verhouding staan tot die waarmee Rusland hun luchtruim kan schenden.

Deze herhaalde schendingen van het Europese luchtruim lijken evenzoveel tests te zijn voor Rusland, dat op 19 september 2025 een nieuwe drempel overschreden heeft door met MiG-31-jachtvliegtuigen meer dan tien minuten lang het Estse luchtruim te schenden.

1. Welke concrete maatregelen overweegt de Belgische regering in het licht van die herhaalde schendingen te nemen om deze asymmetrie op het vlak van de defensiecapaciteit en de reactiekosten te verminderen?

2. Neemt België in het kader van de NAVO of de Europese Unie deel aan de ontwikkeling of het poolen van antidronesystemen, of het nu gaat over radars, stoorzenders of goedkope onderscheppingsmiddelen, om te voorkomen dat er systematisch zware middelen zoals gevechtsvliegtuigen ingezet moeten worden?

3. Hoe zal België ervoor zorgen dat de reactie op deze hybride dreigingen gebaseerd is op effectieve Europese solidariteit en dat daarbij de landen in de frontlinie, zoals Polen of Roemenië, niet alleen voor deze taak moeten opdraaien?

DO 2024202505873

Question n° 220 de Madame la députée Charlotte Deborsu du 02 octobre 2025 (Fr.) au ministre de la Défense, chargé du Commerce extérieur:

Drones en Pologne et en Roumanie.

Ces derniers jours, la Pologne et la Roumanie, deux États membres de l'OTAN et de l'Union européenne, ont vu leur espace aérien pénétré par des drones russes. Ces incursions soulèvent une difficulté majeure pour la défense européenne: des engins peu onéreux pour Moscou entraînent, de notre côté, le déploiement de moyens extrêmement lourds et coûteux: décollages de chasseurs, mises en alerte, mobilisation de troupes.

Cette situation met en évidence une asymétrie préoccupante: pour défendre leur espace aérien et garantir la sécurité de leurs populations, les pays européens doivent engager des ressources sans commune mesure avec celles que la Russie consacre à ces violations.

Ces intrusions répétées de l'espace aérien européen semblent constituer autant de tests pour la Russie, qui a franchi un nouveau seuil le 19 septembre 2025 en violant l'espace aérien estonien durant plus de dix minutes avec des avions de chasse MiG-31.

1. Face à ces intrusions répétées, quelles solutions concrètes le gouvernement belge envisage-t-il pour réduire cette asymétrie, en termes de capacités de défense et de coûts de réaction?

2. La Belgique participe-t-elle, dans le cadre de l'OTAN ou de l'Union européenne, au développement ou au partage de systèmes de défense anti-drones, qu'il s'agisse de radars, de brouillage ou d'interception à moindre coût, afin d'éviter le recours systématique à des moyens aussi lourds que des avions de combat?

3. Comment la Belgique entend-elle s'assurer que la réponse à ces menaces hybrides repose sur une solidarité européenne effective, et ne laisse pas seuls les États en première ligne, comme la Pologne ou la Roumanie, supporter cette charge?

DO 2024202505875

Vraag nr. 221 van De heer volksvertegenwoordiger Werner Somers van 02 oktober 2025 (N.) aan de minister van Defensie, belast met Buitenlandse Handel:

De gevolgen van de overcapaciteit van de Chinese industrie.

China kampt met een steeds acuter wordend probleem van industriële overcapaciteit, vooral in sectoren als elektrische voertuigen, batterijen, zonnepanelen en traditionele zware industrie. De oorzaak ligt onder meer bij decennia-lang overheidsbeleid dat gericht was op massale industriële expansie via subsidies, goedkope leningen en provinciale competitie. Volgens recente gegevens bedraagt de productiecapaciteit van de Chinese auto-industrie inmiddels 50 miljoen voertuigen per jaar, terwijl er wereldwijd jaarlijks slechts 75 miljoen worden verkocht.

Door moordende binnenlandse concurrentie, structureel lage koopkracht van Chinese gezinnen, en een ineffectieve binnenlandse afzetmarkt probeert China nu zijn overproductie massaal af te zetten op buitenlandse markten, waaronder Europa. Chinese bedrijven verkopen goederen, in toenemende mate ook technologische en groene producten, vaak onder de kostprijs of met aanzienlijke staatssteun. Zo wordt het voor Europese bedrijven nagenoeg onmogelijk om nog concurrentieel te blijven, zeker in strategische sectoren zoals elektrische mobiliteit, energieopslag, staalproductie en hernieuwbare energie.

Voor België en andere Europese landen dreigt dit te leiden tot oneerlijke concurrentie, faillissementen in cruciale sectoren, en verlies van strategische autonomie.

1. Bent u het ermee eens dat de structurele Chinese overcapaciteit een direct economisch en strategisch risico vormt voor Belgische en Europese bedrijven, met name in sectoren als elektrische voertuigen, batterijen, zonnepanelen en staal?

2. Hoeveel Chinese importproducten uit deze sectoren zijn de afgelopen vijf jaar op de Belgische markt terechtgekomen (zowel in absolute cijfers als in evolutie), en hoe verhouden hun prijzen zich tot gelijkaardige Europese producten?

DO 2024202505875

Question n° 221 de Monsieur le député Werner Somers du 02 octobre 2025 (N.) au ministre de la Défense, chargé du Commerce extérieur:

L'impact de la surcapacité industrielle de la Chine.

La Chine est confrontée à un problème de plus en plus aigu de surcapacité industrielle, en particulier dans des secteurs tels que les véhicules électriques, les batteries, les panneaux solaires et l'industrie lourde traditionnelle. Cette situation est en partie due à des décennies de politiques publiques visant à une expansion industrielle massive par le biais de subventions, de prêts bon marché et de la concurrence entre provinces. Selon des données récentes, la capacité de production de l'industrie automobile chinoise s'élève aujourd'hui à 50 millions de véhicules par an, alors que seulement 75 millions sont vendus annuellement dans le monde.

En raison d'une concurrence nationale féroce, d'un pouvoir d'achat structurellement faible des ménages chinois et d'un marché intérieur inefficace, la Chine tente désormais d'écouler massivement sa production excédentaire sur les marchés étrangers, y compris en Europe. Les entreprises chinoises vendent des biens, dont de plus en plus de produits technologiques et écologiques, souvent à des prix inférieurs à leur coût ou en bénéficiant d'importantes aides d'État. Il devient donc presque impossible pour les entreprises européennes de rester compétitives, en particulier dans des secteurs stratégiques, tels que la mobilité électrique, le stockage de l'énergie, la production d'acier et les énergies renouvelables.

Pour la Belgique et d'autres pays européens, cette situation risque d'entraîner une concurrence déloyale, des faillites dans des secteurs cruciaux et une perte d'autonomie stratégique.

1. Partagez-vous l'analyse selon laquelle la surcapacité structurelle chinoise représente un risque économique et stratégique direct pour les entreprises belges et européennes, en particulier dans des secteurs tels que ceux des véhicules électriques, des batteries, des panneaux solaires et de l'acier?

2. Combien de produits chinois importés dans ces secteurs ont pénétré le marché belge au cours des cinq dernières années (à la fois en chiffres absolus et en évolution)? Et où leurs prix se situent-ils par rapport à ceux de produits européens similaires?

3. Deelt u de bezorgdheid dat Chinese exportbedrijven staatssteun ontvangen of aan prijsdumping doen? Wordt hiertegen momenteel onderzoek gevoerd op Belgisch of Europees niveau?

4. Welke concrete maatregelen zijn of worden er genomen om Belgische bedrijven te beschermen tegen deze oneerlijke concurrentie, zowel unilateraal (door België) als multilateraal (via de EU of de *World Trade Organization*)?

5. Steunt België binnen de Europese Unie voorstellen voor hogere invoertarieven, antidumpingmaatregelen of andere handelsverdedigingsinstrumenten gericht tegen Chinese producten die verkocht worden onder de marktwaarde of met staatssteun?

6. Acht u het wenselijk dat België pleit voor een herziening van de handelsrelatie met China, waarbij strategische sectoren beter worden beschermd tegen massale invoer, en waarbij ook strengere eisen worden gesteld aan herkomst, productiemethoden en marktverstoringen?

7. Welke lessen trekt u uit het feit dat China niet langer louter eenvoudige consumentenproducten exporteert, maar nu ook domineert in technologische en strategische industrieën die essentieel zijn voor onze toekomst en veiligheid?

DO 2024202505935

Vraag nr. 222 van De heer volksvertegenwoordiger Christophe Lacroix van 06 oktober 2025 (Fr.) aan de minister van Defensie, belast met Buitenlandse Handel:

Overheidsopdracht voor extra F-35's.

Ik heb u recent opnieuw vragen gesteld over de door de arizonaregering gemaakte keuze om elf extra F-35's aan te kopen, zoals in uw strategische visie vermeld wordt.

Dat Amerikaanse vliegtuig staat bekend als een stealth-vliegtuig, dat dus steeds een luchtruim kan binnendringen, maar ook de eventuele procedure voor de overheidsopdracht voor de daadwerkelijke aanschaf door de regering kan men op zijn minst steeds noemen. Al maandenlang is het onmogelijk om hierover van u een antwoord te krijgen op mijn vragen.

3. Partagez-vous l'inquiétude selon laquelle les exportateurs chinois reçoivent des aides d'État ou pratiquent le dumping? Cette question est-elle actuellement étudiée au niveau belge ou européen?

4. Quelles mesures concrètes ont été ou sont prises pour protéger les entreprises belges de cette concurrence déloyale, tant au niveau unilatéral (par la Belgique) que multilatéral (par l'intermédiaire de l'UE ou de l'Organisation mondiale du commerce)?

5. Au sein de l'Union européenne, la Belgique soutient-elle les propositions de droits de douane plus élevés, de mesures antidumping ou d'autres instruments de défense commerciale visant les produits chinois vendus en dessous de la valeur du marché ou en bénéficiant d'aides d'État?

6. Estimez-vous opportun que la Belgique demande une révision des relations commerciales avec la Chine, afin de mieux protéger les secteurs stratégiques contre les importations massives et d'imposer des exigences plus strictes en matière d'origine, de méthodes de production et de perturbations du marché?

7. Quels enseignements tirez-vous du fait que la Chine ne se contente plus d'exporter de simples produits de consommation, mais qu'elle domine désormais des secteurs technologiques et stratégiques essentiels pour notre avenir et notre sécurité?

DO 2024202505935

Question n° 222 de Monsieur le député Christophe Lacroix du 06 octobre 2025 (Fr.) au ministre de la Défense, chargé du Commerce extérieur:

Marché public des F-35 supplémentaires.

Récemment je vous ai, à nouveau, interrogé concernant le choix du gouvernement Arizona d'acquérir onze F-35 supplémentaires tel que cela figure dans votre vision stratégique.

Si cet avion américain est réputé furtif, le moins que l'on puisse dire c'est qu'il en est de même sur l'éventuel procédure de marché public qui entourera son acquisition effective par le gouvernement. Impossible d'avoir une réponse de votre part à mes questions depuis des mois.

Toen mijn collega, de heer Courard, hierover een vraag stelde aan de eerste minister, die belast is met overheidsopdrachten, zei de premier dat de heer Courard terecht verwees naar het belang van transparantie en de inachtneming van de regels inzake overheidsopdrachten, ook al had de minister van Defensie er in het openbaar op gewezen dat de aankoop van extra F-35's een logische keuze zou zijn om redenen van efficiëntie, beperking van de stukprijs en reeds bestaande infrastructuur. De eerste minister voegde daaraan toe dat er echter nog geen formele aankoopprocedure gelanceerd was en dat openbare verklaringen dus geenszins juridische beslissingen zijn en evenmin afbreuk doen aan de objectiviteit van de eventuele toekomstige procedure. Tot slot zei de eerste minister dat de federale regels inzake overheidsopdrachten vanzelfsprekend strikt in acht genomen zouden worden.

1. Welke procedure wil de regering volgen voor de aankoop van deze elf extra F-35's? Wat zullen de verschillende fases en het tijdpad van die aankoop zijn?

2. Hoe zal de parlementaire controle zoals bepaald bij artikel 151 van het Kamerreglement verlopen?

3. Vormt het feit dat er in de strategische visie publiekelijk melding gemaakt wordt van het voornemen om een bepaald model aan te schaffen, namelijk de Amerikaanse F-35, en dat u zelfs aangekondigd hebt waar dat vliegtuig geproduceerd zou moeten worden, geen schending van de normale procedure voor deze overheidsopdracht en zet dit de deur niet open voor talloze beroepsprocedures?

4. Hoe staat het met de vermelde kosten, in de wetenschap dat Zwitserland een onderzoekscommissie opgericht heeft nadat de aankoopprijs van die toestellen exponentieel gestegen was?

DO 2024202505984

Vraag nr. 223 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Britt Huybrechts van 06 oktober 2025 (N.) aan de minister van Defensie, belast met Buitenlandse Handel:

Finexpo.

Via Finexpo ondersteunt de FOD Buitenlandse Zaken de export van kapitaalgoederen en aanverwante diensten, voornamelijk ten behoeve van Belgische ondernemingen. In 2024 bracht Finexpo een gunstig advies uit voor zeven nieuwe projecten, waarvan vijf in Afrikaanse landen (waaronder Kameroen, Kenia, Namibië en Tunesië), één in Vietnam en één in Ecuador, goed voor een totaalbedrag aan contracten van bijna 91 miljoen euro.

Interrogé par mon collègue Courard, le premier ministre, en charge des marchés publics, nous a indiqué que "Vous faites référence - à juste titre - à l'importance de la transparence et du respect des règles en matière de marchés publics, bien que le ministre de la Défense ait publiquement indiqué que l'achat de F-35 supplémentaires serait un choix logique pour des raisons d'efficacité, de réduction du coût unitaire et d'infrastructures existantes. Aucune procédure d'achat formelle n'a toutefois été lancée. Ces déclarations publiques ne sont donc en rien des décisions juridiques et ne préjugent pas de l'objectivité d'une éventuelle procédure future. Les règles fédérales en matière de marchés publics seront, bien entendu, rigoureusement respectées".

1. Selon quelle procédure le gouvernement compte-t-il acquérir ces onze F-35 supplémentaires? Quel en seront les étapes et l'agenda?

2. Qu'en sera-t-il du contrôle parlementaire tel que prévu à l'article 151 du Règlement de la Chambre?

3. Le fait que la vision stratégique annonce publiquement la volonté d'acheter un modèle précis, le F-35 américain, et que vous ayez même annoncé où il devrait être produit, n'est-il pas de nature à tronquer ledit marché et ouvrir la porte à de nombreux recours?

4. Qu'en est-il du coût annoncé alors que la Suisse a mis en place une commission d'enquête suite à l'explosion du prix d'achat de ceux-ci?

DO 2024202505984

Question n° 223 de Madame la députée Britt Huybrechts du 06 octobre 2025 (N.) au ministre de la Défense, chargé du Commerce extérieur:

Finexpo.

Par le biais de Finexpo, le SPF Affaires étrangères soutient l'exportation de biens d'équipement et de services connexes, principalement au profit d'entreprises belges. En 2024, Finexpo a émis un avis favorable concernant sept nouveaux projets, dont cinq dans des pays africains (dont le Cameroun, le Kenya, la Namibie et la Tunisie), un au Viêt Nam et un en Équateur, à concurrence d'un montant total de près de 91 millions d'euros de contrats.

1. Kunt u een overzicht bezorgen van elk van de zeven goedgekeurde projecten? Graag met vermelding van:

- het land waarin het project plaatsvindt;
- de betrokken Belgische onderneming(en);
- het type project of sector;
- de waarde van elk individueel contract;
- de vorm van steun.

2. Hoe is het totale bedrag van 91 miljoen euro verdeeld over de verschillende landen en projecten?

3. Welke criteria hanteert Finexpo bij het toekennen van een gunstig advies?

4. Zijn er voor deze projecten (vooraf en/of achteraf) effectmetingen of resultaatrapporten beschikbaar? Indien ja, kunnen deze worden gedeeld?

5. Zijn er voor 2025 reeds projecten in voorbereiding of goedgekeurd binnen Finexpo?

DO 2024202506012

Vraag nr. 224 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Britt Huybrechts van 07 oktober 2025 (N.) aan de minister van Defensie, belast met Buitenlandse Handel:

FOD. - Kantoor- en parkeertaks.

De gemeentelijke belasting op kantoorruimte en de belasting op parkeerplaatsen ("kantoor-taks" en "parkeer-taks") zijn in diverse Brusselse gemeenten de afgelopen jaren sterk verhoogd. Deze belastingen worden geheven op basis van de bruto-kantooroppervlakte (vanaf een bepaalde drempel) en op het aantal parkeerplaatsen.

Aangezien de federale overheid, via de verschillende federale overheidsdiensten, over een aanzienlijk aantal gebouwen beschikt en in veel gevallen ook gebruiker of huurder van kantoorruimte is, rijst de vraag in welke mate deze diensten onderworpen zijn aan deze gemeentelijke belastingen.

1. Is uw FOD onderworpen aan de gemeentelijke belasting op kantoorruimte in de gemeenten waar zij kantoorruimte bezit of gebruikt? Indien neen, op welke rechtsgrond of uitzonderingsregeling is dit gebaseerd? Indien ja, kunt u een overzicht bezorgen van de betrokken gebouwen, met vermelding van de gemeente/stad, de totale belastbare kantooroppervlakte (m²), het toepasselijke tarief en het effectief betaalde bedrag aan kantoor-taks?

1. Pourriez-vous fournir un relevé de chacun des sept projets approuvés, en indiquant:

- le pays concerné par le projet;
- l'entreprise/les entreprises belge(s) concernée(s);
- le type de projet ou de secteur;
- la valeur de chaque contrat individuel;
- la forme de soutien apporté.

2. Comment se répartit le montant total de 91 millions d'euros entre les différents pays et projets?

3. Quels sont les critères utilisés par Finexpo pour émettre un avis favorable?

4. Des mesures d'incidence ou des rapports de résultats sont-ils disponibles (a priori et/ou a posteriori) pour ces projets? Dans l'affirmative, pouvez-vous les partager?

5. Finexpo prépare-t-il déjà ou a-t-il déjà approuvé des projets pour 2025?

DO 2024202506012

Question n° 224 de Madame la députée Britt Huybrechts du 07 octobre 2025 (N.) au ministre de la Défense, chargé du Commerce extérieur:

SPF.- Taxe sur les surfaces de bureau et sur les emplacements de parking.

La taxe communale sur les surfaces de bureau et la taxe sur les emplacements de parking ("taxe sur les bureaux" et "taxe sur les parkings") ont été fortement augmentées ces dernières années dans plusieurs communes bruxelloises. Ces taxes ont pour base respective la surface brute des bureaux (à partir d'un certain seuil) et le nombre d'emplacements de parking.

Étant donné que l'administration fédérale, par l'intermédiaire des différents services publics fédéraux, dispose d'un parc immobilier considérable et que, dans de nombreux cas, elle occupe ou loue également des bureaux, la question se pose de savoir dans quelle mesure ces services sont soumis à ces taxes communales.

1. Votre SPF est-il soumis à la taxe communale sur les surfaces de bureau dans les communes où il possède ou occupe des bureaux? Dans la négative, sur quelle base juridique ou quel régime d'exception la non-soumission repose-t-elle? Dans l'affirmative, pouvez-vous fournir un relevé des bâtiments concernés, en mentionnant la commune/ville, la surface totale imposable des bureaux (m²), le taux applicable et le montant effectivement versé au titre de la taxe sur les surfaces de bureau?

2. Is uw FOD onderworpen aan de gemeentelijke belasting op parkeerplaatsen die verbonden is aan haar gebouwen? Indien neen, op welke rechtsgrond of uitzonderingsregeling is dit gebaseerd? Indien ja, kunt u een overzicht bezorgen van de betrokken gebouwen of sites, met vermelding van de gemeente/stad, het aantal belastbare parkeerplaatsen, het toepasselijke tarief en het effectief betaalde bedrag aan parkeertaks?

3. Kunt u ten slotte een overzicht geven van de totale bedragen die uw FOD in de laatste vijf jaar effectief betaald heeft aan kantoortaksen en parkeertaksen, opgesplitst per jaar?

DO 2024202506061

Vraag nr. 225 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Maaïke De Vreese van 08 oktober 2025 (N.) aan de minister van Defensie, belast met Buitenlandse Handel:

Toekomst van de kazerne in Ieper.

De voormalige kazerne te Ieper wordt sinds 29 januari 2024 tijdelijk gebruikt als opvangcentrum, waarbij de stad een maximale duurtijd van twee jaar heeft gecommuniceerd.

In de commissie Landsverdediging van 18 december 2024 (*Integraal Verslag*, Kamer, 2024-2025, CRIV 56 COM 059) gaf u toelichting bij de geplande verhuis van artilleriestukken uit Gunfire Brasschaat, waarbij deze initieel in Ieper als gesloten depot zullen worden ondergebracht en de operatie in 2025 als logistieke trainingsactiviteit zal verlopen.

Op 5 september 2025 werd publiek toegelicht door generaal-majoor Filip Borremans dat voor de site Ieper momenteel een moratorium geldt op de geplande verkoop, in afwachting van een verdere evaluatie omtrent de toekomstige rol van de kazerne.

1. Kunt u de huidige status van de site Ieper binnen het kwartierplan bevestigen, met toelichting van de onderzochte of weerhouden scenario's (reactivering, reservestatus, gesloten depot, herontwikkeling/overdracht)?

2. Votre SPF est-il soumis à la taxe communale sur les emplacements de parking liés à ses bâtiments? Dans la négative, sur quelle base juridique ou quel régime d'exception la non-soumission repose-t-elle? Dans l'affirmative, pouvez-vous fournir un relevé des bâtiments ou sites concernés, en mentionnant la commune/ville, le nombre d'emplacements de parking imposables, le taux applicable et le montant effectivement versé au titre de la taxe sur les emplacements de parking?

3. Enfin, pouvez-vous fournir un relevé des montants totaux effectivement versés par votre SPF au cours des cinq dernières années au titre des taxes sur les surfaces de bureau et des taxes sur les emplacements de parking, ventilés par année?

DO 2024202506061

Question n° 225 de Madame la députée Maaïke De Vreese du 08 octobre 2025 (N.) au ministre de la Défense, chargé du Commerce extérieur:

L'avenir de la caserne d'Ypres.

Depuis le 29 janvier 2024, l'ancienne caserne d'Ypres est temporairement utilisée comme centre d'accueil pour demandeurs d'asile. La ville a annoncé cette reconversion pour une durée maximale de deux ans.

Lors de la commission de la Défense du 18 décembre 2024 (*Compte Rendu Intégral*, Chambre, 2024-2025, CRIV 56 COM 059), vous avez donné des explications sur le déménagement prévu des pièces d'artillerie qui sont actuellement entreposées au musée Gunfire de Brasschaat et qui seront dans un premier temps entreposées à Ypres dans un dépôt fermé. Vos explications portaient aussi sur le planning de l'opération, qui se déroulera en 2025 dans le cadre d'une activité de formation logistique.

Le 5 septembre 2025, le Général-Major Filip Borremans a déclaré qu'un moratoire sur la vente prévue du site d'Ypres était actuellement en vigueur, dans l'attente d'une évaluation plus approfondie du rôle futur de la caserne.

1. Pouvez-vous confirmer le statut actuel du site d'Ypres dans le Plan quartier, en indiquant les scénarios étudiés ou retenus (réactivation, statut de réserve, fermeture du dépôt, réaménagement/transfert)?

2. Hoe luiden de voorwaarden en reikwijdte van het door Defensie gecommuniceerde moratorium op de verkoop (rechtsgrond, aanvang en evaluatiemomenten, scope ten aanzien van vervreemding/overdracht), en welke criteria hanteert u om te komen tot een rolbepaling van Ieper in samenhang met het kwartierplan?

3. Welke criteria hanteert Defensie voor heractivering van gesloten kwartieren (personeelsbehoefte, ligging, logistiek, investeringskost, veiligheidsnaden, infrastructuurele normen, enz.)? Wanneer werd Ieper voor het laatst gescreend, wat was het resultaat/advies en dient er zich nog een volgende screening aan?

2. Quelles sont les conditions et la portée du moratoire sur la vente qui a été communiqué par la Défense (base légale, date de début et périodes d'évaluation, portée en matière d'aliénation/de transfert)? Sur quels critères vous basez-vous pour déterminer le rôle du site d'Ypres dans le cadre du Plan quartier?

3. Quels sont les critères utilisés par la Défense pour la réactivation des quartiers fermés (besoins en personnel, emplacement, logistique, coûts d'investissement, besoins en matière de sécurité, normes en matière d'infrastructures, etc.)? À quelle date remonte la dernière évaluation du site d'Ypres et quel résultat/avis en est-il ressorti? Une nouvelle évaluation est-elle prévue?

**Minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische
Transitie**

DO 2024202505864

**Vraag nr. 568 van De heer volksvertegenwoordiger
Vincent Van Quickenborne van 02 oktober 2025
(N.) aan de minister van Mobiliteit, Klimaat en
Ecologische Transitie:**

*Onbetaalde treinritten. - Gebruik van het document C170,
aantal boetes en effectieve inning.*

De NMBS hanteert het document C170 (uitstel van betaling) wanneer een reiziger niet beschikt over een geldig vervoersbewijs. Volgens de standaardpraktijk wordt in dat geval 90 euro aangerekend (in de plaats van een ticket) en wordt dit bedrag verhoogd tot 250 euro indien niet binnen twee weken wordt betaald.

In het licht van de maatschappelijke bezorgdheid over zwartrijden en de effectieve inning van administratieve boetes, wens ik u volgende vragen voor te leggen:

1. a) Hoeveel C170-dossiers werden de voorbije vijf (indien mogelijk tien) kalenderjaren jaarlijks geopend?

b) Hoeveel administratieve boetes/vaststellingen wegens onregelmatig vervoer (inclusief C170) werden in dezelfde periode opgelegd?

2. a) Welk bedrag werd per jaar effectief geïnd naar aanleiding van deze dossiers (opgedeeld in: betalingen binnen 14 dagen aan euro 90, en betalingen na termijn/verhoogde som aan euro 250)?

b) Wat is de inningsgraad per jaar (opgelegde sommen versus effectief geïnde sommen)?

c) Welk restsaldo staat nog open per betrokken jaar en hoeveel werd afgeschreven/oninbaar verklaard?

3. a) In hoeveel gevallen werd overgegaan tot minnelijke invordering, deurwaarder, of gerechtelijke stappen?

b) Hoeveel betalingsplannen werden toegekend en wat is de gemiddelde looptijd en nalevingsgraad?

4. a) Beschikt u over cijfers met betrekking tot recidive (aantal herhaalde inbreuken per persoon per jaar)?

b) Kunt u (indien beschikbaar) de geografische spreiding geven van de vaststellingen (per provincie of per grote stationsregio)?

**Ministre de la Mobilité, du Climat et de la
Transition environnementale**

DO 2024202505864

**Question n° 568 de Monsieur le député Vincent Van
Quickenborne du 02 octobre 2025 (N.) au
ministre de la Mobilité, du Climat et de la
Transition environnementale:**

*Trajets en train impayés. - Recours au document C170,
nombre d'amendes et perception effective.*

Le personnel de la SNCB utilise le document C170 (report de paiement) lorsqu'un voyageur ne dispose pas d'un titre de transport valide. Dans ce cas, la procédure standard consiste à percevoir 90 euros (au lieu d'un billet), un montant qui passe à 250 euros si le paiement n'a pas eu lieu dans les deux semaines.

Compte tenu des préoccupations sociétales que suscitent la fraude dans les transports en commun et le recouvrement effectif des amendes administratives, je voudrais vous poser les questions suivantes.

1. a) Combien de dossiers C170 ont été ouverts annuellement au cours des cinq (si possible, dix) dernières années civiles?

b) Combien d'amendes/constats administratifs pour irrégularité dans les transports (y compris C170) ont été délivrés durant la même période?

2. a) Quel montant a été effectivement perçu annuellement dans le cadre de ces dossiers (subdivisé en: paiements dans les 14 jours à 90 euros et paiements en retard au tarif majoré, à savoir 250 euros)?

b) Quel est le taux de perception par an (montant réclamé par rapport aux sommes effectivement perçues)?

c) Quel solde est encore resté impayé, par année concernée, et a été radié/déclaré irrécouvrable?

3. a) Dans combien de cas y a-t-il eu un recouvrement amiable, l'intervention d'un huissier ou des poursuites judiciaires?

b) Combien de plans de paiement ont été octroyés? Quels en sont la durée et le taux de réalisation moyens?

4. a) Disposez-vous de chiffres relatifs à la récurrence (nombre d'infractions répétées par personne et par an)?

b) Pouvez-vous (si possible) fournir une répartition géographique des constatations (par province ou par grande région ferroviaire)?

5. a) Wat zijn de operationele kosten verbonden aan de vaststelling en inning van deze bedragen (controle, administratie, invordering), en hoe verhouden die zich tot de opbrengsten?

b) Welke maatregelen nam of plant de NMBS om de inningsgraad te verhogen en recidive te verminderen?

6. a) Wat is de rechtsgrond en de huidige tariefstructuur voor C170 en de verhoogde sommen?

b) Overweegt u aanpassingen (bedragen, termijnen, digitalisering, koppeling met identiteits- of adresregisters, gegevensuitwisseling met andere diensten) om de doeltreffendheid te verhogen?

DO 2024202505930

Vraag nr. 574 van De heer volksvertegenwoordiger Gilles Foret van 03 oktober 2025 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie:

Incident met een trein die vijf uur lang heeft stilgestaan. - Lessen voor de NMBS (MV 008714C).

Op 23 september 2025 heeft een trein van Brussel naar Luxemburg nabij Libramont bijna vijf uur lang stilgestaan, van 23.00 uur tot 4.00 uur in de ochtend. De reizigers zaten zonder elektriciteit en kregen geen duidelijke informatie. Ze werden pas gered nadat er een hulplocomotief gestuurd werd, waarna ze op een bus gezet werden en tegen zonsopgang hun bestemming bereikten.

De NMBS heeft dat incident weliswaar erkend en het voorval betreurd, maar die toestand doet vragen rijzen over de manier waarop er met reizigers in nood omgegaan wordt, de gebrekkige communicatie aan boord en het uitblijven van een vergoeding die meer behelst dan de terugbetaling van het ticket. Zo een ervaring, die de reizigers als 'surrealistisch' omschreven, tast het imago van het Belgische spoor en het vertrouwen van de reizigers zwaar aan.

1. Welke toelichting heeft de NMBS verstrekt met betrekking tot de technische oorzaak van het incident en de buitensporig lange stilstand?

2. Waarom kon er geen evacuatie onder begeleiding georganiseerd worden en welke protocollen bestaan er voor zulke noodsituaties?

3. De reizigers vonden de communicatie ontoereikend. Zal deze geëvalueerd worden en zullen er concrete verbeteringen aangebracht worden?

5. a) Quels sont les coûts opérationnels liés à la fixation et à la perception de ces montants (contrôle, administration, recouvrement) et quelle est leur importance relative par rapport aux recettes?

b) Quelles mesures la SNCB a-t-elle prises ou prévoit-elle de prendre pour faire augmenter le taux de perception et réduire la récurrence?

6. a) Quelles sont la base juridique et la structure tarifaire actuelle des C170 et des montants majorés?

b) Envisagez-vous des adaptations (montants, délais, passage au numérique, lien avec les registres d'identité ou d'adresses, échange de données avec d'autres services) en vue d'augmenter l'efficacité?

DO 2024202505930

Question n° 574 de Monsieur le député Gilles Foret du 03 octobre 2025 (Fr.) au ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale:

Incident d'un train bloqué cinq heures. - Leçons pour la SNCB (QO 008714C).

Le 23 septembre 2025, un train reliant Bruxelles à Luxembourg est resté bloqué près de Libramont pendant près de cinq heures, de 23 h 00 à 4 h 00 du matin. Les passagers, privés d'électricité et d'informations claires, n'ont été secourus qu'après l'intervention d'une locomotive de dépannage, avant d'être transférés en bus et d'arriver à destination à l'aube.

Si la SNCB a reconnu l'incident et exprimé ses regrets, la situation soulève des questions quant à la gestion des passagers en détresse, à la communication défaillante constatée à bord et à l'absence d'indemnisation au-delà du remboursement du billet. Une telle expérience, qualifiée de "surrealiste" par les voyageurs, nuit gravement à l'image du rail belge et à la confiance des usagers.

1. Quelles explications la SNCB a-t-elle apportées concernant l'origine technique de l'incident et la durée excessive de l'immobilisation?

2. Pourquoi aucune évacuation encadrée n'a pu être organisée, et quels protocoles sont prévus dans ce type de situation d'urgence?

3. La communication avec les passagers, jugée insuffisante par les voyageurs, fera-t-elle l'objet d'une évaluation et d'améliorations concrètes?

4. Wordt er nagedacht over een herziening van de vergoedingsregeling in zulke uitzonderlijke gevallen, waarbij de passagiers veel meer last ondervinden dan bij een gewone vertraging?

DO 2024202505931

Vraag nr. 575 van De heer volksvertegenwoordiger Gilles Foret van 03 oktober 2025 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie:

Flex Abonnementen van de NMBS. - Bescherming voor reizigers die nadeel ondervinden van stakingen en vertragingen (MV 008715C).

Het recente geval van een Vlaamse leerkracht, Pieter Gythiel, brengt een problematische situatie in verband met de Flex Abonnementen van de NMBS voor het voetlicht. Deze treinreiziger betaalde meer dan 2.000 euro voor een jaarabonnement dat hem recht gaf op 120 reisdagen. Als gevolg van stakingen, vertragingen en storingen kon hij maar iets meer dan de helft van zijn trajecten gebruiken. Toen hij een terugbetaling van bijna 1.000 euro vroeg, kreeg hij nul op het rekest van de NMBS op grond van het feit dat het abonnement meer dan negen maanden gebruikt was en dat er in een alternatief busaanbod was voorzien.

Deze zaak, waarover er in de pers werd bericht, roept twee vragen op: enerzijds de billijkheid van de terugbetalingsregels van de NMBS, die streng lijken zelfs in geval van structurele storingen, en anderzijds het vertrouwen van de regelmatige reizigers, dat al is aangetast door de herhaaldelijke problemen en stakingen bij het spoor.

1. Heeft de NMBS u een balans bezorgd met betrekking tot het gebruik van de Flex Abonnementen en de tevredenheid van de klanten over deze abonnementsformule, met name in verband met de terugbetalingsaanvragen?

2. Zou het niet opportuun zijn om de algemene terugbetalingsvoorwaarden te herzien, zodat er beter rekening gehouden kan worden met herhaaldelijke storingen en er een billijke compensatie gegarandeerd kan worden voor reizigers die nadeel ondervonden?

3. Ombudsrail, die de legitieme frustratie van de reiziger erkend heeft, vindt de huidige regels onbillijk. Overweegt u om overleg tussen de NMBS, de FOD Mobiliteit en Ombudsrail op te starten om deze regels te herzien?

4. Welke structurele maatregelen zal de regering nemen om het vertrouwen van de regelmatige reizigers te herstellen en ervoor te zorgen dat Flex Abonnementen aantrekkelijk en billijk blijven?

4. Une réflexion est-elle en cours pour revoir le régime d'indemnisation dans des cas exceptionnels de ce type, où les désagréments dépassent largement un simple retard?

DO 2024202505931

Question n° 575 de Monsieur le député Gilles Foret du 03 octobre 2025 (Fr.) au ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale:

Abonnements Flex SNCB. - Quelle protection pour les usagers pénalisés par grèves et retards (QO 008715C).

Le cas récent d'un enseignant flamand, Pieter Gythiel, met en lumière une situation problématique concernant les abonnements Flex de la SNCB. Cet usager a déboursé plus de 2.000 euros pour un abonnement annuel lui donnant droit à 120 jours de voyage. Mais entre les grèves, les retards et les interruptions de service, il n'a pu utiliser qu'un peu plus de la moitié de ses trajets. Lorsqu'il a demandé un remboursement de près de 1.000 euros, il s'est heurté au refus de la SNCB, au motif que l'abonnement avait été utilisé plus de neuf mois et que des alternatives par bus étaient proposées.

Cette affaire, relayée dans la presse, soulève deux préoccupations: d'une part, l'équité des règles de remboursement appliquées par la SNCB, qui semblent rigides même face à des perturbations structurelles; d'autre part, la confiance des voyageurs réguliers, déjà fragilisée par la récurrence des incidents et des grèves sur le rail.

1. La SNCB vous a-t-elle transmis un bilan sur l'utilisation et la satisfaction des abonnements Flex, notamment en lien avec les demandes de remboursement?

2. Ne serait-il pas opportun de réviser les conditions générales de remboursement afin de mieux tenir compte des perturbations récurrentes et de garantir une juste compensation aux usagers pénalisés?

3. Ombudsrail, qui a reconnu la frustration légitime de l'usager, estime que le cadre actuel est injuste. Envisagez-vous d'ouvrir une concertation entre la SNCB, le SPF Mobilité et Ombudsrail pour revoir ces règles?

4. Quelles mesures structurelles le gouvernement compte-t-il encourager afin de restaurer la confiance des voyageurs réguliers et d'assurer que les abonnements Flex restent attractifs et équitables?

DO 2024202505936

Vraag nr. 576 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Eva Demesmaeker van 06 oktober 2025 (N.) aan de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie:

Het medisch pensioen bij de NMBS.

De regering plant het medisch pensioen te hervormen. Daarom had ik graag van u een aantal cijfers bekomen over dit onderwerp binnen de NMBS/Infrabel.

1. Voor de afgelopen drie jaar per jaar:

- a) het aantal werknemers bij NMBS/Infrabel;
- b) welke regeling bestaat er momenteel voor medisch pensioen voor het personeel van NMBS/Infrabel;
- c) het aantal personen die op medisch pensioen gestuurd werd graag met leeftijdsverdeling (18-24; 25-29 enz. of gelijkaardig);
- d) het aantal personen die op medisch pensioen werd gestuurd per provincie?

2. Bestaat er bij de NMBS een regime van "gespaarde ziekte-dagen" (ziektecontingent), zo ja:

- a) wat zijn de regels;
- b) hoeveel werknemers waren meer dan een jaar ziek voorafgaand aan een regulier pensioen;
- c) wat is in het geval van ziekte voor pensioen het gemiddeld aantal gespaarde ziekte-dagen dat wordt "ingezet" alvorens een regulier pensioen aan te vragen?

DO 2024202505973

Vraag nr. 577 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Britt Huybrechts van 06 oktober 2025 (N.) aan de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie:

Kostprijs stakingen 2025.

DO 2024202505936

Question n° 576 de Madame la députée Eva Demesmaeker du 06 octobre 2025 (N.) au ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale:

La pension médicale à la SNCB.

Le gouvernement prévoit de réformer la pension médicale. Aussi souhaiterais-je obtenir de votre part quelques chiffres concernant la pension médicale au sein de la SNCB et d'Infrabel.

1. Veuillez communiquer, pour chacune des trois dernières années:

- a) le nombre de travailleurs que comptent la SNCB et Infrabel;
- b) le régime existant en matière de pension médicale pour le personnel de la SNCB et d'Infrabel;
- c) le nombre de personnes mises à la retraite pour raison médicale et leur répartition par âge (18-24, 25-29, etc. ou une ventilation similaire);
- d) le nombre de personnes mises à la retraite pour raison médicale par province.

2. Un régime de "jours de maladie accumulés" (contingent de maladie) existe-t-il au sein de la SNCB? Dans l'affirmative:

- a) quelles en sont les règles;
- b) combien de travailleurs ont-ils été plus d'un an en congé de maladie préalablement à un départ à la retraite ordinaire;
- c) dans le cas d'un congé de maladie précédant le départ à la retraite, quel est le nombre moyen de jours de maladie accumulés qui sont utilisés avant la demande de départ à la retraite ordinaire?

DO 2024202505973

Question n° 577 de Madame la députée Britt Huybrechts du 06 octobre 2025 (N.) au ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale:

Coût des grèves en 2025.

In maart en juni 2025 werd Brussels Airport zwaar getroffen door nationale actiedagen. Zowel vertrekkende als aankomende vluchten werden toen geannuleerd of ernstig gehinderd. Uit recente berichtgeving over de nakende nationale stakingsdag van 14 oktober blijkt dat getroffen reizigers recht hebben op compensaties, bijv. terugbetaling van tickets of de keuze voor een alternatieve vlucht. Indien zij noodgedwongen langer in het buitenland moesten verblijven, kwamen daarbovenop de kosten voor overnachting en maaltijden, die door de luchtvaartmaatschappijen gedragen moeten worden.

Dergelijke stakingen veroorzaken niet enkel hinder voor de reizigers, maar ook aanzienlijke economische verliezen voor de luchtvaartmaatschappijen en voor de Belgische economie in haar geheel. Volgens Brussels Airport hebben de nationale acties in 2025 intussen al een zware financiële impact.

1. Kunt u een overzicht geven van de kosten verbonden aan de nationale actiedag in maart 2025 op Brussels Airport? Kunt u deze cijfers opsplitsen per type kost (bijv. vergoedingen aan reizigers, bijkomende verblijfskosten, economische schade voor luchtvaartmaatschappijen, bredere economische impact, enz.)?

2. Kunt u hetzelfde overzicht geven voor de nationale actiedag in juni 2025?

3. Werde bij deze stakingen voorzien in vergoedingen voor passagiers die noodgedwongen langer in het buitenland moesten verblijven (overnachting, maaltijden, transport)?

4. Indien ja, hoeveel bedragen deze kosten concreet per staking?

5. Plant u maatregelen om dergelijke kosten in de toekomst te beperken of te vergoeden via een duidelijk wettelijk kader, bijv. door de invoering van een systeem van minimale dienstverlening of door afspraken met de sector?

DO 2024202506030

Vraag nr. 579 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Farah Jacquet van 08 oktober 2025 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie:

Pesten op het werk bij het spoor.

De verschillende gerechtelijke procedures die spoorwagmedewerkers tegen hun directie hebben aangespannen wegens pesterijen zijn aanleiding tot zorg.

En mars et en juin 2025, l'aéroport de Bruxelles a été durement touché par des journées d'action nationales. Les vols au départ de la capitale et arrivant dans la capitale ont été annulés ou fortement perturbés. Selon des informations communiquées récemment concernant la journée nationale de grève du 14 octobre, les voyageurs victimes d'une grève ont droit à des compensations: ils peuvent par exemple demander le remboursement de leurs billets ou opter pour un autre vol. S'ils ont été contraints de prolonger leur séjour à l'étranger, leurs nuitées et leurs repas supplémentaires doivent être pris en charge par les compagnies aériennes.

Ces grèves ne causent pas seulement des désagréments aux voyageurs. Elles entraînent aussi des pertes économiques considérables pour les compagnies aériennes et pour l'économie belge dans son ensemble. Selon l'aéroport de Bruxelles, les actions nationales ont déjà eu des répercussions financières significatives en 2025.

1. Pouvez-vous fournir un aperçu des coûts liés à la journée d'action nationale de mars 2025 menée à l'aéroport de Bruxelles? Pouvez-vous ventiler ces chiffres par type de coût (par exemple: indemnisation des voyageurs, frais de séjour supplémentaires, préjudice économique pour les compagnies aériennes, incidence économique plus large, etc.)?

2. Pouvez-vous fournir le même aperçu pour la journée d'action nationale de juin 2025?

3. Une indemnisation des passagers contraints de prolonger leur séjour à l'étranger (nuitée, repas, transport) a-t-elle été prévue lors de ces grèves?

4. Dans l'affirmative, à combien s'élèvent précisément ces frais pour chaque grève?

5. Projetez-vous de prendre des mesures afin d'établir un cadre légal clair pour la limitation ou le remboursement de ces frais à l'avenir, par exemple en instaurant un système de service minimum ou en concluant des accords avec le secteur?

DO 2024202506030

Question n° 579 de Madame la députée Farah Jacquet du 08 octobre 2025 (Fr.) au ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale:

Le harcèlement au travail dans le rail.

Les différentes procédures judiciaires intentées par les travailleurs du rail contre leur direction pour harcèlement moral interpellent.

Zo werd de NMBS bijvoorbeeld in 2024 veroordeeld wegens pesterijen tegen een treinbestuurder. Het bedrijf kreeg een boete van 24.000 euro en moet de werknemer een schadevergoeding betalen. De NMBS heeft echter besloten in hoger beroep te gaan, waardoor de procedure nog meerdere jaren kan aanslepen en de werknemer in onzekerheid gelaten wordt.

Deze zaak roept, net als andere, verschillende fundamentele vragen op met betrekking tot:

- de verantwoordelijkheid van de NMBS op het gebied van preventie van pesterijen en bescherming van de gezondheid van haar werknemers;

- de rol van HR Rail, dat in deze zaak werd vrijgesproken, terwijl de eigen artsen het slachtoffer definitief ongeschikt verklaarden, in tegenstelling tot andere medische adviezen en ondanks het gunstige advies van de beroepscommissie;

- de zeer concrete gevolgen voor de werknemers van het hoger beroep dat de spoorwegdirecties tegen de rechterlijke beslissingen hebben ingesteld.

1. Hoeveel rechtsvorderingen tegen de spoorwegdirecties werden er sinds 2020 ingesteld wegens pesten op het werk?

2. Welke maatregelen neemt u om ervoor te zorgen dat de NMBS haar verantwoordelijkheid op het gebied van preventie van pesterijen en eerbiediging van de rechten van de werknemers ten volle opneemt?

3. Vindt u het aanvaardbaar dat de NMBS in dergelijke zaken in hoger beroep gaat, terwijl dit het leed van de werknemer onnodig verlengt? Wat verlangt u van de spoorwegdirecties in een dergelijke situatie?

4. Hoe denkt u ervoor te zorgen dat HR Rail zijn rol in de bescherming van de werknemers verbetert, met name op het gebied van tegenstrijdige medische beoordelingen?

DO 2024202506036

Vraag nr. 581 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Farah Jacquet van 08 oktober 2025 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie:

Kosten van het goederenvervoer.

1. Hoeveel kostte de activiteit van het goederenvervoer van de NMBS netto per jaar aan de Belgische Staat vanaf 2020 tot de privatisering van haar dochteronderneming?

2. Hoeveel bedragen de nettokosten (subsidies en verschillende steunmaatregelen minus inkomsten) van Lineas, per jaar, vanaf de oprichting van het bedrijf tot op heden?

Je peux p. ex. citer la condamnation de la SNCB en 2024 pour harcèlement moral envers un conducteur de train. L'entreprise a été sanctionnée à une amende de 24.000 euros et devra indemniser le travailleur. Pourtant, la SNCB a décidé de faire appel, ce qui risque de prolonger encore de plusieurs années la procédure, laissant le travailleur dans l'incertitude.

Cette affaire, parmi d'autres, soulève plusieurs questions de fond:

- la responsabilité de la SNCB en matière de prévention du harcèlement moral et de protection de la santé de ses travailleurs;

- le rôle de HR Rail, qui a été acquittée dans ce dossier, alors que ses propres médecins ont déclaré la victime définitivement inapte, en contradiction avec d'autres avis médicaux et malgré l'avis favorable de la commission d'appel;

- les conséquences très concrètes à l'encontre des travailleurs de l'appel fait par les directions du rail aux décisions de justice.

1. Combien d'actions en justice contre les directions du rail ont été intentées depuis 2020 pour harcèlement?

2. Quelles mesures prenez-vous pour que la SNCB assume pleinement ses responsabilités en matière de prévention du harcèlement moral et de respect des droits des travailleurs?

3. Trouvez-vous acceptable que la SNCB fasse appel dans de telles affaires, alors que cela prolonge inutilement la souffrance du travailleur? Que demandez-vous de faire aux directions du rail dans pareille situation?

4. Que comptez-vous entreprendre pour que HR Rail améliore son rôle dans la protection des travailleurs, notamment en matière d'évaluations médicales contradictoires?

DO 2024202506036

Question n° 581 de Madame la députée Farah Jacquet du 08 octobre 2025 (Fr.) au ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale:

Le coût du transport de fret.

1. Pouvez-vous donner le coût net pour l'État belge, et par an depuis 2020, de l'activité fret de la SNCB jusqu'à la privatisation de sa filiale?

2. Pouvez-vous donner le coût net (subsidies et différentes aides - recettes) de Lineas, par an, depuis sa création jusqu'à aujourd'hui?

**Minister van Modernisering van de overheid,
belast met Overheidsbedrijven,
Ambtenarenzaken, het Gebouwenbeheer van de
Staat, Digitalisering en Wetenschapsbeleid**

DO 2024202505937

**Vraag nr. 317 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger
Britt Huybrechts van 06 oktober 2025 (N.) aan de
minister van Modernisering van de overheid,
belast met Overheidsbedrijven,
Ambtenarenzaken, het Gebouwenbeheer van de
Staat, Digitalisering en Wetenschapsbeleid:**

Kantoor- en parkeertaks.

De gemeentelijke belasting op kantoorruimte ("kantoor-taks") en de belasting op parkeerplaatsen zijn in verschillende Brusselse gemeenten de voorbije jaren aanzienlijk toegenomen. Zo besliste de stad Brussel recent om het tarief voor de belasting op kantoorruimte op te trekken van 17,85 euro naar 24 euro per belastbare vierkante meter per jaar (met terugwerkende kracht vanaf 1 januari), voor kantooroppervlaktes vanaf 125 m². Ook voor parkeerplaatsen worden afzonderlijke gemeentelijke belastingen geheven.

De Regie der Gebouwen is eigenaar en/of gebruiker van een belangrijk aantal kantoorgebouwen over het hele land. Het is daarom relevant om na te gaan in welke mate deze gemeentelijke belastingen op haar van toepassing zijn.

1. Is de Regie der Gebouwen onderworpen aan de gemeentelijke belasting op kantoorruimte? Indien neen, op welke rechtsgrond of uitzondering is dit gebaseerd? Indien ja, kunt u een overzicht bezorgen van de betrokken kantoorgebouwen, met per gebouw vermelding van de gemeente, de totale belastbare oppervlakte (m²), het toepasselijke tarief en het effectief betaalde bedrag aan kantoor-taks?

2. Is de Regie der Gebouwen onderworpen aan de gemeentelijke belasting op parkeerplaatsen? Indien neen, op welke rechtsgrond of uitzondering is dit gebaseerd? Indien ja, kunt u een overzicht bezorgen per gebouw of site, met vermelding van het aantal belastbare parkeerplaatsen, het toepasselijke tarief en het effectief betaalde bedrag aan parkeertaks?

3. Kunt u voor de beide hierboven vermelde belastingen (kantoor-taks en parkeertaks) een overzicht verstrekken van de effectief betaalde bedragen gedurende de laatste vijf jaar (per jaar uitgesplitst)?

**Ministre de l'Action et de la Modernisation
publiques, chargée des Entreprises publiques, de
la Fonction publique, de la Gestion immobilière de
l'État, du Numérique et de la Politique scientifique**

DO 2024202505937

**Question n° 317 de Madame la députée Britt
Huybrechts du 06 octobre 2025 (N.) à la ministre
de l'Action et de la Modernisation publiques,
chargée des Entreprises publiques, de la Fonction
publique, de la Gestion immobilière de l'État, du
Numérique et de la Politique scientifique:**

Taxe sur les bureaux et sur le stationnement.

La taxe communale sur les espaces de bureau et la taxe sur les places de stationnement ont fortement augmenté au cours des dernières années dans plusieurs communes bruxelloises. Ainsi, la ville de Bruxelles a décidé récemment de relever le tarif de la taxe sur les bureaux de 17,85 euros à 24 euros par mètre carré imposable par an (avec effet rétroactif à partir du 1er janvier), pour les surfaces de bureaux supérieures ou égales à 125 m². Des taxes communales distinctes sont également prélevées sur les places de stationnement.

La Régie des Bâtiments possède et/ou exploite un grand nombre d'immeubles de bureaux dans tout le pays. C'est pourquoi il est pertinent d'examiner dans quelle mesure ces taxes communales s'appliquent à elle.

1. La Régie des Bâtiments est-elle soumise à la taxe communale sur les espaces de bureau? Dans la négative, sur la base de quel fondement juridique ou de quelle dérogation ne l'est-elle pas? Dans l'affirmative, pouvez-vous fournir une vue d'ensemble des immeubles de bureaux concernés et préciser par bâtiment la commune, la surface imposable totale (m²), le tarif applicable et le montant effectivement payé de la taxe sur les bureaux?

2. La Régie des Bâtiments est-elle soumise à la taxe communale sur les places de stationnement? Dans la négative, sur la base de quel fondement juridique ou de quelle dérogation ne l'est-elle pas? Dans l'affirmative, pouvez-vous fournir une vue d'ensemble par bâtiment ou par site et préciser le nombre de places de stationnement imposables, le tarif applicable et le montant effectivement payé de la taxe sur le stationnement?

3. Pour les taxes susmentionnées (sur les bureaux et sur le stationnement), pouvez-vous fournir un relevé des montants effectivement payés au cours des cinq dernières années (ventilés par année)?

DO 2024202505944

Vraag nr. 319 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Britt Huybrechts van 06 oktober 2025 (N.) aan de minister van Modernisering van de overheid, belast met Overheidsbedrijven, Ambtenarenzaken, het Gebouwenbeheer van de Staat, Digitalisering en Wetenschapsbeleid:

Leegstandtaks.

In verschillende gemeenten en gewesten bestaat er een specifieke belasting of heffing op leegstaande gebouwen ("leegstandtaks"). Deze belasting wordt vaak ingevoerd om langdurige leegstand te ontmoedigen en geldt zowel voor particuliere eigenaars als voor publieke instellingen.

De Regie der Gebouwen is eigenaar en beheerder van een aanzienlijk aantal gebouwen verspreid over het land. Een deel van deze gebouwen staat geheel of gedeeltelijk leeg, onder meer in afwachting van renovatie, herbestemming of verkoop. Het lijkt dan ook relevant om te weten in welke mate de Regie der Gebouwen onderworpen wordt aan de leegstandtaks en welke bedragen daarbij gemoeid zijn.

1. Is de Regie der Gebouwen onderworpen aan de leegstandtaks in de gemeenten of gewesten waar zij leegstaande gebouwen bezit?
2. Indien neen, op welke rechtsgrond of uitzondering is dit gebaseerd?
3. Indien ja, kunt u een overzicht bezorgen van de betrokken gebouwen, met per gebouw vermelding van de gemeente, het toepasselijke tarief en het effectief betaalde bedrag aan leegstandtaks?
4. Kunt u daarnaast een totaaloverzicht geven van de bedragen die de Regie der Gebouwen de afgelopen vijf jaar effectief heeft betaald aan leegstandtaks, opgesplitst per jaar?

DO 2024202505958

Vraag nr. 320 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Marijke Dillen van 06 oktober 2025 (N.) aan de minister van Modernisering van de overheid, belast met Overheidsbedrijven, Ambtenarenzaken, het Gebouwenbeheer van de Staat, Digitalisering en Wetenschapsbeleid:

Gevangenispen. - Herstelwerken.

Vele gevangenispen zijn in een slechte, soms zelfs erbarmelijke staat waar dringende renovatie- en aanpassingswerken noodzakelijk zijn.

DO 2024202505944

Question n° 319 de Madame la députée Britt Huybrechts du 06 octobre 2025 (N.) à la ministre de l'Action et de la Modernisation publiques, chargée des Entreprises publiques, de la Fonction publique, de la Gestion immobilière de l'État, du Numérique et de la Politique scientifique:

Taxe d'inoccupation.

Dans plusieurs communes et régions, il existe un impôt ou une taxe spécifique sur les bâtiments inoccupés ("taxe d'inoccupation"). Cette taxe est souvent instaurée dans le but de décourager l'inoccupation prolongée et s'applique tant aux propriétaires privés qu'aux institutions publiques.

La Régie des Bâtiments est propriétaire et gestionnaire d'un nombre considérable de bâtiments répartis dans tous le pays. Une partie de ces bâtiments est entièrement ou partiellement vide, notamment dans l'attente d'une rénovation, d'une réaffectation ou d'une vente. Il semble donc pertinent de savoir dans quelle mesure la Régie des Bâtiments est soumise à la taxe d'inoccupation et quels montants cela représente.

1. La Régie des Bâtiments est-elle soumise à la taxe d'inoccupation dans les communes ou régions où elle possède des bâtiments?
2. Dans la négative, sur quelle base juridique ou en vertu de quelle exception en est-elle dispensée?
3. Dans l'affirmative, pouvez-vous fournir un aperçu des bâtiments concernés, en indiquant pour chaque bâtiment la commune, le taux applicable et le montant effectivement payé au titre de la taxe d'inoccupation?
4. Pouvez-vous également fournir un aperçu global des montants que la Régie des Bâtiments a effectivement payés au titre de la taxe d'inoccupation au cours des cinq dernières années, ventilés par année?

DO 2024202505958

Question n° 320 de Madame la députée Marijke Dillen du 06 octobre 2025 (N.) à la ministre de l'Action et de la Modernisation publiques, chargée des Entreprises publiques, de la Fonction publique, de la Gestion immobilière de l'État, du Numérique et de la Politique scientifique:

Prisons. - Travaux de réparation.

Bon nombre de prisons sont dans un état de délabrement parfois lamentable et nécessitent des travaux urgents de rénovation et d'aménagement.

1. Kunt u een gedetailleerd overzicht geven van de nodige herstelwerken en aanpassingen waarvoor de Regie der Gebouwen verantwoordelijk is? Graag een opsplitsing per gevangenis.

2. Welke herstel- en aanpassingswerken werden deze legislatuur reeds uitgevoerd? Graag een gedetailleerd overzicht met mededeling van de kostprijs.

3. Welke herstel- en aanpassingswerken zijn reeds concreet gepland om deze legislatuur te worden uitgevoerd? Graag een gedetailleerde opsplitsing met de geplande timing en mededeling van het voorziene budget.

DO 2024202506010

Vraag nr. 333 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Sophie De Wit van 07 oktober 2025 (N.) aan de minister van Modernisering van de overheid, belast met Overheidsbedrijven, Ambtenarenzaken, het Gebouwenbeheer van de Staat, Digitalisering en Wetenschapsbeleid:

De samenwerking tussen Justitie en de Regie der Gebouwen om de overbevolking aan te pakken (MV 008255C).

De Regie der Gebouwen speelt een cruciale rol in het realiseren en beheren van de infrastructuur die Justitie nodig heeft om haar taken naar behoren uit te oefenen. In dat kader wordt door de minister van Justitie meermaals verwezen naar de Regie der Gebouwen voor het aanpakken van de problematiek van de overbevolking, en met name voor investeringen in nieuwe gevangenissen, detentiehuisen en forensisch-psychiatrische centra (FPC's).

Ik ben dan ook benieuwd naar de concrete voortgang en de keuze van de locaties. De prangende problematiek van de overbevolking in de gevangenissen vereist immers een concrete en doordachte planning, waarbij ook renovatie van de bestaande gebouwen, de problematiek van geïnterneerden en maximale benutting van de huidige capaciteit een rol spelen.

1. Wat is de stand van zaken van de nodige herstelwerken en aanpassingen aan bestaande gevangenissen? Kunt u een aantal verwezenlijkingen opsommen?

2. In welke bestaande inrichtingen kan de capaciteit worden verhoogd door het plaatsen van geprefabriceerde modulaire eenheden (ook voor FPC's)? Wat is stand van zaken?

3. Kunt u een overzicht geven van de nieuwe projecten (in voorbereiding of in aanbouw) inzake gevangenissen, detentiehuisen en FPC's?

1. Pouvez-vous fournir un aperçu détaillé des travaux de réparation et des aménagements nécessaires dont la Régie des Bâtiments est responsable? Veuillez opérer une ventilation par prison.

2. Quels travaux de réparation et d'aménagement ont-ils déjà été réalisés au cours de cette législature? Veuillez fournir un relevé détaillé incluant le coût.

3. De quels travaux de réparation et d'aménagement l'exécution est-elle déjà prévue concrètement au cours de la présente législature? Veuillez fournir une ventilation détaillée en précisant le calendrier et le budget prévus.

DO 2024202506010

Question n° 333 de Madame la députée Sophie De Wit du 07 octobre 2025 (N.) à la ministre de l'Action et de la Modernisation publiques, chargée des Entreprises publiques, de la Fonction publique, de la Gestion immobilière de l'État, du Numérique et de la Politique scientifique:

La coopération entre la Justice et la Régie des Bâtiments pour lutter contre la surpopulation (QO 008255C).

La Régie des Bâtiments joue un rôle essentiel dans la réalisation et la gestion des infrastructures dont la Justice a besoin pour exercer ses missions convenablement. Dans ce cadre, la ministre de la Justice a renvoyé à plusieurs reprises à la Régie des Bâtiments pour ce qui est de la lutte contre la surpopulation, en particulier pour des investissements dans de nouvelles prisons, de nouvelles maisons de détention et de nouveaux centres de psychiatrie légale (CPL).

J'ai donc hâte de connaître les avancées concrètes et le choix des emplacements. Le problème pressant de la surpopulation carcérale requiert en effet une planification concrète et réfléchie réservant également un rôle à la rénovation des bâtiments existants, au problème des personnes internées et à l'utilisation maximale de la capacité actuelle.

1. Où en sont les travaux de réparation et aménagements nécessaires à réaliser dans les prisons existantes? Pouvez-vous citer quelques réalisations?

2. La capacité de quels établissements existants peut-elle être augmentée grâce à l'installation d'unités modulaires préfabriquées (également pour les CPL)? Où en est ce dossier?

3. Pouvez-vous fournir un aperçu des nouveaux projets (en préparation ou en chantier) concernant les prisons, les maisons de détention et les CPL?

4. Op basis van welke criteria worden locaties geselecteerd of verworven voor deze justitiegebouwen?

5. Hoe verloopt de samenwerking met Justitie, Binnenlandse Zaken en de lokale besturen bij de zoektocht naar en de inrichting van geschikte sites?

6. Wat is stand van zaken van de speciaal uitgeruste slachtofferruimtes in bestaande en nieuwe gerechtsgebouwen?

7. Welke knelpunten ondervindt de Regie der Gebouwen ten slotte bij het realiseren van deze doelstellingen (bijv. budget, ruimtelijke ordening, buurtprotest, technische vereisten)?

DO 2024202506012

Vraag nr. 335 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Britt Huybrechts van 07 oktober 2025 (N.) aan de minister van Modernisering van de overheid, belast met Overheidsbedrijven, Ambtenarenzaken, het Gebouwenbeheer van de Staat, Digitalisering en Wetenschapsbeleid:

FOD. - Kantoor- en parkeertaks.

De gemeentelijke belasting op kantoorruimte en de belasting op parkeerplaatsen ("kantoor-taks" en "parkeertaks") zijn in diverse Brusselse gemeenten de afgelopen jaren sterk verhoogd. Deze belastingen worden geheven op basis van de bruto-kantooroppervlakte (vanaf een bepaalde drempel) en op het aantal parkeerplaatsen.

Aangezien de federale overheid, via de verschillende federale overheidsdiensten, over een aanzienlijk aantal gebouwen beschikt en in veel gevallen ook gebruiker of huurder van kantoorruimte is, rijst de vraag in welke mate deze diensten onderworpen zijn aan deze gemeentelijke belastingen.

1. Is uw FOD onderworpen aan de gemeentelijke belasting op kantoorruimte in de gemeenten waar zij kantoorruimte bezit of gebruikt? Indien neen, op welke rechtsgrond of uitzonderingsregeling is dit gebaseerd? Indien ja, kunt u een overzicht bezorgen van de betrokken gebouwen, met vermelding van de gemeente/stad, de totale belastbare kantooroppervlakte (m²), het toepasselijke tarief en het effectief betaalde bedrag aan kantoor-taks?

4. Sur la base de quels critères les emplacements sont-ils sélectionnés ou acquis pour ces bâtiments de justice?

5. Comment se déroule la coopération entre la Justice, l'Intérieur et les pouvoirs locaux en ce qui concerne la recherche et l'aménagement de sites adéquats?

6. Où en sont les salles spécialement équipées pour les victimes dans les palais de justice existants et dans les nouveaux palais de justice?

7. Enfin, à quels obstacles se heurte la Régie des Bâtiments pour ce qui est de la réalisation de ces objectifs (par exemple, le budget, l'aménagement du territoire, l'opposition des riverains, les exigences techniques)?

DO 2024202506012

Question n° 335 de Madame la députée Britt Huybrechts du 07 octobre 2025 (N.) à la ministre de l'Action et de la Modernisation publiques, chargée des Entreprises publiques, de la Fonction publique, de la Gestion immobilière de l'État, du Numérique et de la Politique scientifique:

SPF.- Taxe sur les surfaces de bureau et sur les emplacements de parking.

La taxe communale sur les surfaces de bureau et la taxe sur les emplacements de parking ("taxe sur les bureaux" et "taxe sur les parkings") ont été fortement augmentées ces dernières années dans plusieurs communes bruxelloises. Ces taxes ont pour base respective la surface brute des bureaux (à partir d'un certain seuil) et le nombre d'emplacements de parking.

Étant donné que l'administration fédérale, par l'intermédiaire des différents services publics fédéraux, dispose d'un parc immobilier considérable et que, dans de nombreux cas, elle occupe ou loue également des bureaux, la question se pose de savoir dans quelle mesure ces services sont soumis à ces taxes communales.

1. Votre SPF est-il soumis à la taxe communale sur les surfaces de bureau dans les communes où il possède ou occupe des bureaux? Dans la négative, sur quelle base juridique ou quel régime d'exception la non-soumission repose-t-elle? Dans l'affirmative, pouvez-vous fournir un relevé des bâtiments concernés, en mentionnant la commune/ville, la surface totale imposable des bureaux (m²), le taux applicable et le montant effectivement versé au titre de la taxe sur les surfaces de bureau?

2. Is uw FOD onderworpen aan de gemeentelijke belasting op parkeerplaatsen die verbonden is aan haar gebouwen? Indien neen, op welke rechtsgrond of uitzonderingsregeling is dit gebaseerd? Indien ja, kunt u een overzicht bezorgen van de betrokken gebouwen of sites, met vermelding van de gemeente/stad, het aantal belastbare parkeerplaatsen, het toepasselijke tarief en het effectief betaalde bedrag aan parkeertaks?

3. Kunt u ten slotte een overzicht geven van de totale bedragen die uw FOD in de laatste vijf jaar effectief betaald heeft aan kantoortaksen en parkeertaksen, opgesplitst per jaar?

DO 2024202506045

Vraag nr. 336 van De heer volksvertegenwoordiger Michael Freilich van 08 oktober 2025 (N.) aan de minister van Modernisering van de overheid, belast met Overheidsbedrijven, Ambtenarenzaken, het Gebouwenbeheer van de Staat, Digitalisering en Wetenschapsbeleid:

Aandeel Route Mobile Ltd.

In juli 2023 heeft Proximus, via haar dochter Proximus Opal, 57,56 % van Route Mobile Limited verworven tegen een prijs van 1.626,40 indische roepie per aandeel, voor een totale investering van ca. 643 miljoen euro.

Vandaag noteert het aandeel rond 829,40 indische roepie, bijna 50 % lager dan de verwervingsprijs. Deze forse waardevermindering roept ernstige vragen op over de strategische keuzes van Proximus, de uitvoering van het internationale groeiplan (Proximus Global) en de verantwoordelijkheid van het management en de raad van bestuur.

1. Kunt u bevestigen dat de koers van Route Mobile ongeveer 50 % onder de acquisitieprijs ligt? Hoe evalueert u deze waardevermindering in het licht van de rol van de Belgische staat als referentieaandeelhouder?

2. Wie draagt volgens u de verantwoordelijkheid voor de beslissing tot acquisitie, met name binnen de raad van bestuur, de ex-CEO (Guillaume Boutin), de Group CFO (Mark Reid) en de aandeelhouder (overheid)? Welke rol speelde de overheid bij de goedkeuring van deze transactie?

2. Votre SPF est-il soumis à la taxe communale sur les emplacements de parking liés à ses bâtiments? Dans la négative, sur quelle base juridique ou quel régime d'exception la non-soumission repose-t-elle? Dans l'affirmative, pouvez-vous fournir un relevé des bâtiments ou sites concernés, en mentionnant la commune/ville, le nombre d'emplacements de parking imposables, le taux applicable et le montant effectivement versé au titre de la taxe sur les emplacements de parking?

3. Enfin, pouvez-vous fournir un relevé des montants totaux effectivement versés par votre SPF au cours des cinq dernières années au titre des taxes sur les surfaces de bureau et des taxes sur les emplacements de parking, ventilés par année?

DO 2024202506045

Question n° 336 de Monsieur le député Michael Freilich du 08 octobre 2025 (N.) à la ministre de l'Action et de la Modernisation publiques, chargée des Entreprises publiques, de la Fonction publique, de la Gestion immobilière de l'État, du Numérique et de la Politique scientifique:

Action de la société Route Mobile Ltd.

En juillet 2023, Proximus a acquis, par l'intermédiaire de sa filiale Proximus Opal, 57,56 % de Route Mobile Limited pour un prix par action de 1 626,40 roupies indiennes, soit un investissement total de quelque 643 millions d'euros.

Aujourd'hui, le cours de cette action avoisine 829,40 roupies indiennes, soit près de 50 % de moins que son prix d'acquisition. Cette forte dépréciation soulève de sérieuses interrogations quant aux choix stratégiques de Proximus, à la mise en oeuvre du plan de croissance international (Proximus Global) et à la responsabilité du management et du conseil d'administration.

1. Pouvez-vous confirmer que le cours de l'action Route Mobile a chuté de moitié par rapport à son prix d'acquisition? Comment évaluez-vous cette dépréciation eu égard au rôle que joue l'État belge en tant qu'actionnaire de référence?

2. Qui est, selon vous, responsable de la décision d'acquérir Route Mobile Ltd, en particulier au sein du conseil d'administration: l'ancien CEO (Guillaume Boutin), le CFO du groupe (Mark Reid) et l'actionnaire (l'État)? Quel rôle les autorités ont-elles joué dans l'approbation de l'opération?

3. Bestaan er clausules in de contracten van de ex-CEO, en andere toplui, zoals Group CFO Mark Reid die verantwoordelijk is/was voor M en A transacties, die een terugvordering (*clawback*) van variabele verloning mogelijk maken indien de waardecreatie negatief blijkt? Wordt overwogen om hiervan gebruik te maken?

4. Wordt een belangrijke afwaardering van de participatie in Route Mobile voorbereid? Wordt een gedeeltelijke of volledige verkoop van Route Mobile onderzocht?

5. Wordt overwogen om het internationale groeiverhaal (Proximus Global) terug te draaien of substantieel te herzien, gelet op de grote waarde-erosie en de publieke middelen die hiermee gemoeid zijn?

3. Les contrats de l'ancien CEO et d'autres hauts dirigeants tels que le CFO du groupe, Mark Reid, qui est/était responsable des opérations de fusion-acquisition, comprenaient-ils des clauses permettant une restitution (*clawback*) de la rémunération variable en cas de création de valeur négative? Envisagez-vous d'y avoir recours?

4. Une réduction significative de la participation dans Route Mobile est-elle en préparation? Une vente partielle ou totale de Route Mobile est-elle à l'étude?

5. Est-il envisagé de revenir sur la stratégie de croissance internationale (Proximus Global) ou de la revoir en profondeur eu égard à l'ampleur de l'érosion de valeur subie et aux moyens publics qui sont en jeu?

**Minister van Consumentenbescherming,
Socialefraudebestrijding, Personen met een
handicap en Gelijke Kansen**

DO 2024202505881

**Vraag nr. 138 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger
Leentje Grillaert van 02 oktober 2025 (N.) aan de
minister van Consumentenbescherming,
Socialefraudebestrijding, Personen met een
handicap en Gelijke Kansen:**

De betaalgebruiken op festivals.

Uit een recent onderzoek van consumentenorganisatie Testaankoop naar de betaalgebruiken op een dozijn grote zomerfestivals in ons land blijkt dat er nog steeds ernstige tekortkomingen zijn inzake transparantie, betaalmogelijkheden en consumentenrechten.

Hoewel sommige festivals, goed scoren, werden tegen andere festivals klachten ingediend wegens "illegale praktijken". Het gaat onder meer om verborgen kosten die eigenlijk in de ticketprijs inbegrepen zouden moeten zijn, het weigeren van cashbetalingen aan bepaalde stands en het verplichten van elektronische betalingen voor (parkeer)tickets.

Daarnaast hekelt Testaankoop de complexiteit van de virtuele muntsystemen die op vele festivals worden gebruikt. Consumenten worden daar vaak geconfronteerd met activeringskosten, bijkomende kosten om na afloop hun resterende saldo terug te vorderen, en onduidelijke omrekeningen waarbij een virtuele munt niet gelijkstaat aan 1 euro, maar bijv. 3,80, 1,75 of zelfs 1,8181 euro bedraagt. Dit bemoeilijkt het overzicht over de werkelijke uitgaven.

Hoewel er dit jaar een vrijwillig charter tot stand kwam, laat dit nog steeds ruimte voor interpretatie en bijkomende kosten ten nadele van de consument. Bovendien is de deelname volledig vrijblijvend.

1. Hoe beoordeelt u de door Testaankoop signaleerde praktijken die mogelijk strijdig zijn met de consumentenbescherming, zoals verborgen kosten, het weigeren van cashbetalingen of het opleggen van omslachtige virtuele betaalsystemen?

2. Beschouwt u het gebruik van activeringskosten en terugvorderingskosten bij virtuele munten als legitieme praktijken, of ziet u hierin een vorm van misbruik ten nadele van de consument?

**Ministre de la Protection des consommateurs, de
la Lutte contre la fraude sociale, des Personnes
handicapées et de l'Égalité des chances**

DO 2024202505881

**Question n° 138 de Madame la députée Leentje
Grillaert du 02 octobre 2025 (N.) au ministre de
la Protection des consommateurs, de la Lutte
contre la fraude sociale, des Personnes
handicapées et de l'Égalité des chances:**

Les modes de paiement dans les festivals.

Il ressort d'une étude récente de l'association de consommateurs Testachats concernant les modes de paiement dans une douzaine de grands festivals estivaux de notre pays que des manquements graves subsistent en matière de transparence, de possibilités de paiement et de droits des consommateurs.

Malgré les bons résultats de certains festivals, d'autres ont fait l'objet de plaintes en raison de "pratiques illégales". Il s'agit, entre autres, de coûts cachés qui auraient dû être compris dans le prix du billet, du refus des paiements en espèces à certains stands et de l'obligation du paiement électronique de tickets (de stationnement).

En outre, Testachats dénonce la complexité des systèmes de monnaie virtuelle utilisés dans de nombreux festivals. Les consommateurs sont souvent confrontés à des frais d'activation, à des frais supplémentaires lorsqu'ils veulent récupérer leur solde restant à l'issue de l'événement, et à des conversions floues faisant correspondre une unité de monnaie virtuelle non pas à 1 euro, mais par exemple à 3,80 euros, 1,75 euro voire 1,8181 euro, ce qui complique la vue d'ensemble des dépenses réelles.

Bien qu'une charte volontaire ait été élaborée, elle laisse une trop grande marge d'interprétation et permet encore d'imposer des frais supplémentaires au détriment des consommateurs. De plus, l'adhésion à cette charte est facultative.

1. Que pensez-vous des pratiques signalées par Testachats qui sont potentiellement contraires à la protection des consommateurs, comme les frais cachés, le refus des paiements en espèces ou l'imposition de systèmes de paiement virtuels fastidieux?

2. Considérez-vous que le recours à des frais d'activation et de récupération dans le cadre de monnaies virtuelles constituent des pratiques légitimes, ou y voyez-vous une forme d'abus en défaveur des consommateurs?

3. Overweegt u om het bestaande charter te versterken en er een bindend instrument van te maken, zodat consumenten daadwerkelijk beschermd worden en niet afhankelijk blijven van de vrijwillige goodwill van de festivalorganisatoren? Welke festivals hebben het charter getekend en welke niet?

4. Kunt u meedelen hoeveel klachten de voorbije vijf jaar bij uw administratie werden geregistreerd in verband met betaalpraktijken op festivals, en om welke soorten klachten het concreet ging (bijv. verborgen kosten, weigeren van cash, problemen met terugbetaling van resterende tegoden, enz.)?

5. Beschikt u over cijfers omtrent het aantal consumenten dat hinder of financieel verlies ondervond door het gebruik van virtuele munten op festivals? Zo ja, kunt u deze cijfergegevens in detail meedelen, opgesplitst per jaar en per festival?

DO 2024202505932

Vraag nr. 140 van De heer volksvertegenwoordiger Anthony Dufrane van 03 oktober 2025 (Fr.) aan de minister van Consumentenbescherming, Socialefraudebestrijding, Personen met een handicap en Gelijke Kansen:

Gelijkheid van vrouwen en mannen in directiecomités. (MV 008318C)

Volgens het jongste verslag van het Instituut voor de gelijkheid van vrouwen en mannen (IGVM) is de vertegenwoordiging van vrouwen in de raden van bestuur van private en overheidsbedrijven in 16 jaar tijd meer dan verviervoudigd: van 9,2 % in 2008 tot 37,3 % in 2024.

Die positieve ontwikkeling houdt rechtstreeks verband met de wet van 28 juli 2011, de zogenaamde quotawet, die voorschrijft dat een derde van de zetels in de raad van bestuur van beursgenoteerde bedrijven, autonome overheidsbedrijven en de Nationale Loterij moet worden toegewezen aan het ondervertegenwoordigde geslacht. De doeltreffendheid van dat wetgevend kader bevestigt dat quota een krachtige hefboom zijn om te zorgen voor meer gelijkheid in het bestuur van ondernemingen.

3. Envisagez-vous de renforcer la charte existante et d'en faire un outil contraignant, afin que les consommateurs soient réellement protégés et ne restent pas dépendants du bon vouloir des organisateurs de festivals? Quels festivals ont-ils signé la charte et lesquels ne l'ont-ils pas signée?

4. Pouvez-vous indiquer combien de plaintes votre administration a enregistrées au cours des cinq dernières années en matière de pratiques de paiement dans les festivals, et de quelle sorte de plaintes il s'agissait concrètement (par exemple, frais cachés, refus d'argent liquide, problèmes concernant le remboursement du solde restant)?

5. Connaissez-vous le nombre de consommateurs ayant subi un désagrément ou une perte financière en raison de l'utilisation de monnaies virtuelles dans des festivals? Dans l'affirmative, pouvez-vous communiquer ces données chiffrées en détail et les ventiler par année et par festival?

DO 2024202505932

Question n° 140 de Monsieur le député Anthony Dufrane du 03 octobre 2025 (Fr.) au ministre de la Protection des consommateurs, de la Lutte contre la fraude sociale, des Personnes handicapées et de l'Égalité des chances:

L'égalité femmes-hommes dans les comités de direction (QO 008318C).

Selon le dernier rapport de l'Institut pour l'égalité des femmes et des hommes (IEFH), la proportion de femmes dans les conseils d'administration des entreprises privées et publiques a plus que quadruplé depuis 2008, passant de 9,2 % à 37,3 % en 2024.

Cette progression est directement liée à la loi du 28 juillet 2011, dite "loi quotas", qui impose qu'un tiers des sièges des conseils d'administration des sociétés cotées, entreprises publiques autonomes et de la Loterie Nationale soient attribués au sexe sous-représenté. L'efficacité de ce cadre législatif confirme que les quotas sont un levier puissant pour renforcer l'égalité dans la gouvernance d'entreprise.

Directiecomités, die niet onder die wet vallen, hinken echter nog steeds ver achterop. Het percentage vrouwen blijft er beperkt, ook al is het gestegen van 14,8 % in 2020 tot 21,1 % in 2024. Het IGVM, dat de Europese aanbevelingen onderschrijft, pleit voor een uitbreiding van de quotawet naar de uitvoerende functies om dat aanhoudende onevenwicht weg te werken. In de Europese *Women on Boards*-richtlijn wordt er tegen juni 2026 een quotum van 40 % in raden van bestuur opgelegd en wordt er gevraagd om ook voor directiecomités een concreet streefcijfer vast te leggen, wat een structurele vooruitgang voor de gelijkheid tussen vrouwen en mannen zou betekenen.

1. Op welke manier is de federale regering van plan de Europese *Women on Boards*-richtlijn in Belgisch recht om te zetten en welk quotum streeft ze na voor vrouwen in raden van bestuur?

2. Overweegt u de toepassing van de quotawet naar de directiecomités van bedrijven uit te breiden, conform de aanbeveling van het IGVM?

3. Worden er bijkomende maatregelen overwogen (sensibilisering, stimulansen, rapporteringsplicht, sancties bij niet-naleving) om de vertegenwoordiging van vrouwen in uitvoerende functies zowel in de privésector als in overheidsbedrijven te versnellen?

4. Welke opvolgings- en evaluatiemechanismen zullen er worden ingevoerd om de doeltreffendheid en duurzaamheid van die maatregelen op lange termijn te garanderen?

Minister van Asiel, Migratie en Maatschappelijke Integratie, belast met Grootstedenbeleid

DO 2024202505969

Vraag nr. 344 van De heer volksvertegenwoordiger Matti Vandemaele van 06 oktober 2025 (N.) aan de minister van Asiel, Migratie en Maatschappelijke Integratie, belast met Grootstedenbeleid:

Aantal vluchtelingen die wachten op hervestiging.

Toutefois, les comités de direction, qui ne sont pas couverts par cette loi, affichent encore un retard important. La proportion de femmes y reste limitée, même si elle est passée de 14,8 % en 2020 à 21,1 % en 2024. L'IEFH, relayant les recommandations européennes, plaide pour l'élargissement de la loi Quotas aux postes exécutifs afin de combler ce déséquilibre persistant. La directive européenne *Women on Boards* impose d'ici juin 2026 un quota de 40 % dans les conseils d'administration et appelle à fixer un objectif chiffré dans les comités de direction, ce qui constituerait une avancée structurante pour l'égalité.

1. Comment le gouvernement fédéral entend-il transposer la directive européenne *Women on Boards* dans le droit belge et avec quelle ambition en matière de quotas dans les conseils d'administration?

2. Envisagez-vous d'élargir l'application de la "loi quotas" aux comités de direction des entreprises, comme le recommande l'IEFH?

3. Des mesures complémentaires (sensibilisation, incitations, obligations de *reporting*, sanctions en cas de non-respect) sont-elles envisagées pour accélérer la féminisation des postes exécutifs dans le secteur privé comme dans les entreprises publiques?

4. Quels mécanismes de suivi et d'évaluation seront mis en place pour garantir l'efficacité et la pérennité de ces mesures dans le temps?

Ministre de l'Asile, de la Migration et de l'Intégration sociale, chargée de la Politique des Grandes Villes

DO 2024202505969

Question n° 344 de Monsieur le député Matti Vandemaele du 06 octobre 2025 (N.) à la ministre de l'Asile, de la Migration et de l'Intégration sociale, chargée de la Politique des Grandes Villes:

Nombre de réfugiés en attente de réinstallation.

In het jaarverslag van het Commissariaat-generaal voor de Vluchtelingen en Staatlozen staat dat het agentschap in 2024 nog verschillende selectiemissies voor hervestiging heeft uitgevoerd. Tijdens de uitvoering van het programma besliste voormalig staatssecretaris Nicole de Moor echter om het hervestigingsprogramma eerst af te bouwen en vervolgens volledig stop te zetten. Ik wil graag meer informatie over het aantal mensen dat uiteindelijk is geselecteerd en overgekomen naar ons land.

1. Hoeveel vluchtelingen werden in 2024 geselecteerd in het kader van het hervestigingsprogramma? Graag telkens opgesplitst per nationaliteit en selectiemissie.

2. Hoeveel van deze geselecteerde vluchtelingen werden inmiddels effectief overgebracht naar ons land?

3. Hoeveel geselecteerde vluchtelingen wachten vandaag nog steeds op hervestiging?

DO 2024202505972

Vraag nr. 346 van De heer volksvertegenwoordiger Matti Vandemaele van 06 oktober 2025 (N.) aan de minister van Asiel, Migratie en Maatschappelijke Integratie, belast met Grootstedenbeleid:

Stopzetten subsidies winteropvang van dakloze personen.

U heeft bevestigd dat de federale regering haar bijdrage aan het "Koudeplan" stopzet. Jaarlijks voorzagt de federale overheid middelen voor de OCMW's van de centrumsteden, zodat zij tijdens de wintermaanden extra opvangplaatsen voor dakloze personen konden openen.

1. Kunt u een jaarlijks overzicht geven van de middelen die de federale overheid in het kader van het Koudeplan heeft toegekend? Graag cijfers vanaf 2020, opgesplitst per stad.

2. Welke jaarlijkse middelen voorziet de federale regering daarnaast in het kader van de Brussels deal? Graag cijfers vanaf 2022.

Dans son rapport annuel, le Commissariat général aux réfugiés et aux apatrides indique que plusieurs missions de sélection pour la réinstallation de réfugiés ont encore été effectuées en 2024. Au cours de la mise en oeuvre du programme de réinstallation, l'ancienne secrétaire d'État, Mme Nicole de Moor, avait pourtant décidé dans un premier temps de ralentir ce programme, et ensuite de le suspendre totalement. Je souhaite obtenir davantage d'informations concernant le nombre de personnes qui ont finalement été sélectionnées et sont arrivées dans notre pays.

1. Combien de réfugiés ont été sélectionnés en 2024 dans le cadre du programme de réinstallation? Veuillez ventiler chacune de vos réponses par nationalité et par mission de sélection.

2. Combien de réfugiés sélectionnés ont effectivement été transférés dans notre pays entre-temps?

3. Combien de réfugiés sélectionnés sont toujours en attente de réinstallation aujourd'hui?

DO 2024202505972

Question n° 346 de Monsieur le député Matti Vandemaele du 06 octobre 2025 (N.) à la ministre de l'Asile, de la Migration et de l'Intégration sociale, chargée de la Politique des Grandes Villes:

Arrêt des subventions pour l'accueil hivernal des personnes sans abri.

Vous avez confirmé que le gouvernement fédéral mettrait fin à sa contribution au "Plan grand froid". Chaque année, l'État fédéral allouait des moyens aux CPAS des villes-centres afin qu'ils puissent offrir des places d'accueil supplémentaires aux personnes sans abri pendant les mois d'hiver.

1. Pouvez-vous fournir un aperçu annuel des moyens alloués par l'Etat fédéral dans le cadre du Plan grand froid? Veuillez fournir les chiffres à partir de 2020, ventilés par ville.

2. Quels autres moyens annuels le gouvernement fédéral alloue-t-il dans le cadre de la convention d'accueil "Brussels deal"? Veuillez fournir les chiffres à partir de 2022.

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

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

Eerste minister

DO 2024202505882

Vraag nr. 95 van De heer volksvertegenwoordiger Sam Van Rooy van 02 oktober 2025 (N.) aan de eerste minister:

Strijd tegen antisemitisme.

Premier De Wever heeft de uitsluiting van de Joodse dirigent Lahav Shani en de *Müncher Philharmoniker* door de raad van bestuur van het Festival van Vlaanderen Gent scherp veroordeeld. Volgens de premier schaadt deze beslissing de reputatie van dit land en moet er een halt worden toegevoerd aan racisme en antisemitisme.

In aanwezigheid van de Duitse ambassadeur reisde hij 13 september 2025 zelfs af naar Essen (Duitsland) om een concert bij te wonen van de *Müncher Philharmoniker* en er zijn boodschap persoonlijk over te maken aan de leden en de dirigent van het gecancelde orkest. Op sociale media (Instagram) postte hij volgend bericht: *"I am here today to tell you that we do not support the Festival's decision. There is no place for anti-semitism and racism in Belgium. Never."*

In de marge van de Kamercommissie Binnenlandse Zaken van 16 september 2025 noemde premier De Wever de beslissing van het Festival van Vlaanderen Gent om het concert met de Joodse dirigent Lahav Shani te schrappen "de facto" antisemitisch.

1. Is dit een persoonlijk standpunt van de premier of van de voltallige regering?

2. De raad van bestuur nam een unanieme beslissing. In deze raad zetelt onder andere een rechter van het Grondwettelijk Hof. Kan een rechter die een "de facto" antisemitische beslissing steunt, zetelen in het Grondwettelijk Hof? Welke deontologische regels gelden voor rechters van het Grondwettelijk Hof?

Premier ministre

DO 2024202505882

Question n° 95 de Monsieur le député Sam Van Rooy du 02 octobre 2025 (N.) au premier ministre:

Lutte contre l'antisémitisme.

Le premier ministre a vivement condamné la déprogrammation du chef d'orchestre juif Lahav Shani et de l'orchestre philharmonique de Munich par le conseil d'administration du Festival de Flandre Gand. Bart De Wever estime que cette décision ternit la réputation de notre pays et qu'il convient de mettre un terme au racisme et à l'antisémitisme.

Le 13 septembre 2025, il s'est même rendu à Essen (Allemagne) en compagnie de l'ambassadeur allemand afin d'assister à un concert de l'orchestre philharmonique de Munich et transmettre en personne son message aux membres et au chef d'orchestre du concert annulé. Il a publié le post suivant sur les réseaux sociaux (Instagram): *"I am here today to tell you that we do not support the Festival's decision. There is no place for anti-semitism and racism in Belgium. Never"* (Je suis ici aujourd'hui pour vous dire que nous ne soutenons pas la décision du Festival. L'antisémitisme et le racisme n'ont pas et n'auront jamais leur place en Belgique).

En marge de la commission parlementaire de l'Intérieur qui s'est tenue le 16 septembre 2025, le premier ministre a déclaré qu'en décidant d'annuler le concert dirigé par le chef d'orchestre juif Lahav Shani, le Festival de Flandre Gand avait fait preuve d'un antisémitisme de fait.

1. S'agit-il du point de vue personnel du premier ministre ou de la position de l'ensemble du gouvernement?

2. La décision du conseil d'administration a été prise à l'unanimité. Ce conseil compte notamment parmi ses membres un juge de la Cour constitutionnelle. Un juge qui soutient une décision antisémite de fait peut-il siéger à la Cour constitutionnelle? Quelles règles déontologiques les juges de la Cour constitutionnelle doivent-ils respecter?

3. De raad van bestuur nam een unanieme beslissing. In deze raad zetelt onder andere de CEO van een staatsbedrijf. Kan een CEO die een "de facto" antisemitische beslissing steunt, aanblijven aan het hoofd van een Belgisch staatsbedrijf? Welke deontologische regels gelden er voor CEO's van Belgische staatsbedrijven?

4. De "de facto" antisemitische beslissing werd gesteund door een gewestminister. Kan deze minister dit ambt blijven vervullen? Welke deontologische regels gelden er voor federale, respectievelijk gewestelijke ministers?

Antwoord van de eerste minister van 07 november 2025, op de vraag nr. 95 van De heer volksvertegenwoordiger Sam Van Rooy van 02 oktober 2025 (N.):

Het is geen geheim dat ik de beslissing van het Festival van Vlaanderen om de dirigent Lahav Shani te weren betreurde. Ik verklaarde dat er misschien geen antisemitische intentie was, maar dat de beslissing wel mogelijk zo geïnterpreteerd kon worden. Ik heb de dirigent ook persoonlijk opgezocht om een duidelijk signaal te geven dat de ganse regering onderschrijft. Namelijk dat er voor antisemitisme of racisme geen plaats is in onze samenleving.

Voor de vragen met betrekking tot de specifieke deontologische regels die gelden voor de personen die u aanhaalt, verwijs ik u door naar de relevante instanties.

DO 2024202506012

Vraag nr. 96 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Britt Huybrechts van 07 oktober 2025 (N.) aan de eerste minister:

FOD. - Kantoor- en parkeertaks.

De gemeentelijke belasting op kantoorruimte en de belasting op parkeerplaatsen ("kantoortaks" en "parkeertaks") zijn in diverse Brusselse gemeenten de afgelopen jaren sterk verhoogd. Deze belastingen worden geheven op basis van de bruto-kantooroppervlakte (vanaf een bepaalde drempel) en op het aantal parkeerplaatsen.

Aangezien de federale overheid, via de verschillende federale overheidsdiensten, over een aanzienlijk aantal gebouwen beschikt en in veel gevallen ook gebruiker of huurder van kantoorruimte is, rijst de vraag in welke mate deze diensten onderworpen zijn aan deze gemeentelijke belastingen.

3. La décision du conseil d'administration a été prise à l'unanimité. Ce conseil compte notamment parmi ses membres le CEO d'une entreprise publique. Un CEO qui soutient une décision antisémite de fait peut-il demeurer à la tête d'une entreprise publique belge? Quelles règles déontologiques les CEO d'entreprises publiques belges doivent-ils respecter?

4. La décision antisémite de fait a été soutenue par une ministre régionale. Cette ministre peut-elle continuer à exercer ses fonctions? Quelles règles déontologiques les ministres fédéraux ou régionaux doivent-ils respecter?

Réponse du premier ministre du 07 novembre 2025, à la question n° 95 de Monsieur le député Sam Van Rooy du 02 octobre 2025 (N.):

Ce n'est un secret pour personne: j'ai déploré la décision du Gent Festival van Vlaanderen d'annuler la prestation du chef d'orchestre Lahav Shani. J'ai déclaré que s'il n'y avait peut-être pas d'intention antisémite, cette décision pouvait malgré tout être interprétée comme telle. J'ai également rendu visite au chef d'orchestre en personne afin de lui faire clairement comprendre que l'ensemble du gouvernement soutenait la position suivante: il n'y a pas de place pour l'antisémitisme ou le racisme dans notre société.

Pour les questions relatives aux règles déontologiques spécifiques qui s'appliquent aux personnes que vous mentionnez, je vous renvoie vers les instances compétentes.

DO 2024202506012

Question n° 96 de Madame la députée Britt Huybrechts du 07 octobre 2025 (N.) au premier ministre:

SPF.- Taxe sur les surfaces de bureau et sur les emplacements de parking.

La taxe communale sur les surfaces de bureau et la taxe sur les emplacements de parking ("taxe sur les bureaux" et "taxe sur les parkings") ont été fortement augmentées ces dernières années dans plusieurs communes bruxelloises. Ces taxes ont pour base respective la surface brute des bureaux (à partir d'un certain seuil) et le nombre d'emplacements de parking.

Étant donné que l'administration fédérale, par l'intermédiaire des différents services publics fédéraux, dispose d'un parc immobilier considérable et que, dans de nombreux cas, elle occupe ou loue également des bureaux, la question se pose de savoir dans quelle mesure ces services sont soumis à ces taxes communales.

1. Is uw FOD onderworpen aan de gemeentelijke belasting op kantoorruimte in de gemeenten waar zij kantoorruimte bezit of gebruikt? Indien neen, op welke rechtsgrond of uitzonderingsregeling is dit gebaseerd? Indien ja, kunt u een overzicht bezorgen van de betrokken gebouwen, met vermelding van de gemeente/stad, de totale belastbare kantooroppervlakte (m²), het toepasselijke tarief en het effectief betaalde bedrag aan kantoortaks?

2. Is uw FOD onderworpen aan de gemeentelijke belasting op parkeerplaatsen die verbonden is aan haar gebouwen? Indien neen, op welke rechtsgrond of uitzonderingsregeling is dit gebaseerd? Indien ja, kunt u een overzicht bezorgen van de betrokken gebouwen of sites, met vermelding van de gemeente/stad, het aantal belastbare parkeerplaatsen, het toepasselijke tarief en het effectief betaalde bedrag aan parkeertaks?

3. Kunt u ten slotte een overzicht geven van de totale bedragen die uw FOD in de laatste vijf jaar effectief betaald heeft aan kantoortaksen en parkeertaksen, opgesplitst per jaar?

Antwoord van de eerste minister van 07 november 2025, op de vraag nr. 96 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Britt Huybrechts van 07 oktober 2025 (N.):

De gebouwen van de FOD Kanselarij van de eerste minister worden beheerd door de Regie der Gebouwen.

Ik verwijs u voor deze vraag door naar de minister belast met het Gebouwenbeheer van de Staat (vraag nr. 335 van 7 oktober 2025).

1. Votre SPF est-il soumis à la taxe communale sur les surfaces de bureau dans les communes où il possède ou occupe des bureaux? Dans la négative, sur quelle base juridique ou quel régime d'exception la non-soumission repose-t-elle? Dans l'affirmative, pouvez-vous fournir un relevé des bâtiments concernés, en mentionnant la commune/ville, la surface totale imposable des bureaux (m²), le taux applicable et le montant effectivement versé au titre de la taxe sur les surfaces de bureau?

2. Votre SPF est-il soumis à la taxe communale sur les emplacements de parking liés à ses bâtiments? Dans la négative, sur quelle base juridique ou quel régime d'exception la non-soumission repose-t-elle? Dans l'affirmative, pouvez-vous fournir un relevé des bâtiments ou sites concernés, en mentionnant la commune/ville, le nombre d'emplacements de parking imposables, le taux applicable et le montant effectivement versé au titre de la taxe sur les emplacements de parking?

3. Enfin, pouvez-vous fournir un relevé des montants totaux effectivement versés par votre SPF au cours des cinq dernières années au titre des taxes sur les surfaces de bureau et des taxes sur les emplacements de parking, ventilés par année?

Réponse du premier ministre du 07 novembre 2025, à la question n° 96 de Madame la députée Britt Huybrechts du 07 octobre 2025 (N.):

Les bâtiments du SPF Chancellerie du premier ministre sont gérés par la Régie des Bâtiments.

Pour cette question, je vous renvoie à la ministre chargée de la Gestion immobilière de l'État (question n° 335 du 7 octobre 2025).

**Vice-eersteminister en minister van Werk,
Economie en Landbouw**

DO 2024202505557

**Vraag nr. 370 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger
Irina De Knop van 17 september 2025 (N.) aan de
vice-eersteminister en minister van Werk,
Economie en Landbouw:**

Afrikaanse varkenspest.

Tussen januari 2024 en mei 2025 werden wereldwijd 14.918 uitbraken van Afrikaanse varkenspest (AVP) geregistreerd in 51 landen. Vooral wilde zwijnen werden getroffen, maar ook bij gehouden varkens leidde het virus tot zware verliezen. Meer dan 600.000 varkens stierven als gevolg van besmettingen.

De Wereldorganisatie voor Diergezondheid (WOAH) en de Voedsel- en Landbouworganisatie van de Verenigde Naties waarschuwen voor de toenemende verspreiding, waarbij ook nieuwe landen zoals Sri Lanka recent getroffen werden. In Europa bleven ook in 2024 nieuwe uitbraken niet uit, met onder meer een besmetting in Kirchhundem (Noordrijn-Westfalen), op amper 160 km van de Belgische grens.

De Belgische varkenssector waarschuwde onlangs via *PORK.be*, voor het aanzienlijk risico op herintroductie van AVP in ons land. De economische impact van een nieuwe uitbraak zou zeer ingrijpend zijn. Internationaal worden inspanningen geleverd via het *Global Framework for the Progressive Control of Transboundary Animal Diseases*, waarbij ook gewerkt wordt aan internationale normen voor de goedkeuring en inzet van AVP-vaccins. Toch waarschuwt WOAH voor het risico van ongecontroleerd gebruik van onvoldoende geteste vaccins.

1. Hoe beoordeelt u het actuele risico op herintroductie van AVP in België, gezien de recente besmettingen in onze buurlanden?

2. Welke preventiemaatregelen zijn vandaag operationeel om de Belgische varkenssector te beschermen tegen een nieuwe uitbraak?

3. a) Kunt u toelichten of België actief betrokken is bij het internationale vaccinonderzoek?

b) Wat is de stand van zaken rond de ontwikkeling, goedkeuring en beschikbaarheid van een veilig en werkzaam vaccin tegen AVP?

**Vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de
l'Économie et de l'Agriculture**

DO 2024202505557

**Question n° 370 de Madame la députée Irina De Knop
du 17 septembre 2025 (N.) au vice-premier
ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et
de l'Agriculture:**

Peste porcine africaine.

Entre janvier 2024 et mai 2025, 14.918 foyers de peste porcine africaine (PPA) ont été enregistrés au niveau mondial dans 51 pays. Ce sont principalement des sangliers qui ont été touchés, mais le virus a également entraîné d'importantes pertes dans les élevages de porcs. Plus de 600.000 porcs sont morts par contamination.

L'Organisation mondiale de la santé animale (OMSA) et l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture mettent en garde contre la propagation croissante de la PPA, qui a également touché récemment de nouveaux pays comme le Sri Lanka. En Europe, de nouveaux foyers sont également apparus en 2024, notamment une contamination détectée à Kirchhundem (Rhénanie-du-Nord-Westphalie), à 160 kilomètres à peine de la frontière belge.

Le secteur porcin belge a récemment mis en garde, sur le site *PORK.be*, contre le risque important de réintroduction de la PPA dans notre pays. L'incidence économique d'une nouvelle épidémie serait considérable. Au niveau international, des efforts sont déployés dans le Cadre mondial pour la maîtrise progressive des maladies animales transfrontalières, qui élabore également des normes internationales pour l'approbation et l'utilisation de vaccins contre la PPA. L'OMSA met toutefois en garde contre le risque d'utilisation incontrôlée de vaccins insuffisamment testés.

1. Comment évaluez-vous le risque actuel de réintroduction de la PPA en Belgique, compte tenu des contaminations qui se sont produites récemment chez nos voisins?

2. Quelles mesures de prévention sont actuellement en place pour protéger le secteur porcin belge contre une nouvelle épidémie?

3. a) Pouvez-vous indiquer si la Belgique participe activement à la recherche sur les vaccins au niveau international?

b) Où en sont la mise au point, l'approbation et la disponibilité d'un vaccin sûr et efficace contre la PPA?

4. Op welke manier worden de Belgische veehouders geïnformeerd over de risico's van ondermaatse of niet-gekeurde vaccins?

5. Binnen afzienbare tijd start het nieuwe jachtseizoen. Vorig jaar deed het Federaal Agentschap voor de veiligheid van de voedselketen (FAVV) een oproep aan jagers om niet te gaan jagen in gebieden waar AVP werd vastgesteld.

a) Zal deze oproep ook dit jaar worden herhaald?

b) Welke inspanningen worden vanuit het FAVV verder gedaan om te voorkomen dat er gejaagd wordt in gebieden waar AVP werd vastgesteld?

6. Na de laatste uitbraak van AVP bij everzwijnen in het zuiden van Wallonië is België inmiddels weer enkele jaren AVP-vrij verklaard.

a) Zijn er vandaag nog landen die hun markt voor Belgisch varkensvlees niet heropend hebben?

b) Zo ja, welke landen zijn dat?

c) Welke redenen voeren ze aan om hun markt gesloten te houden?

d) Welke actie kan ons land hiertegen ondernemen?

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Landbouw van 12 november 2025, op de vraag nr. 370 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Irina De Knop van 17 september 2025 (N.):

1. Het huidige risico blijft reëel, maar ongewijzigd na een uitbraak van Afrikaanse varkenspest (AVP) in Duitsland op minder dan 200 km van de Belgische grens. De insleep van AVP in België vanuit een besmet gebied, ongeacht of het gaat om een gebied in Oost-Europa of in Duitsland, zou eerder gebeuren door menselijke activiteiten en niet door middel van verspreiding van de ziekte door besmette everzwijnenpopulaties die zich verplaatsen.

2. De preventiemaatregelen die momenteel van toepassing zijn in alle Belgische varkenshouderijen, zowel commerciële varkensbedrijven als hobbyhouderijen, kunnen worden geraadpleegd op de FAVV-webpagina (Federaal Agentschap voor de veiligheid van de voedselketen) over AVP: <https://favv-afscs.be/nl/themas/dieren/dierengezondheid/dierziekten/afrikaanse-varkenspest>.

Deze maatregelen kunnen als volgt worden samengevat:

- er is een verbod op het verzamelen van varkens. Het is enkel toegelaten slachtvarkens te verzamelen in een erkend verzamelcentrum (klasse 2). Uiteraard moeten bij deze activiteit strikte bioveiligheidsmaatregelen in acht genomen worden;

4. De quelle manière les éleveurs belges sont-ils informés des risques liés aux vaccins non conformes ou non homologués?

5. La nouvelle saison de chasse débute prochainement. L'année dernière, l'Agence fédérale pour la sécurité de la chaîne alimentaire (AFSCA) a appelé les chasseurs à ne pas se rendre dans les régions où la PPA a été détectée.

a) Cet appel sera-t-il réitéré cette année?

b) Quelles mesures supplémentaires l'AFSCA prend-elle pour empêcher la chasse dans les régions où la PPA a été détectée?

6. Après la dernière épidémie de PPA détectée chez des sangliers dans le sud de la Wallonie, la Belgique a entre-temps de nouveau été déclarée indemne de PPA depuis quelques années.

a) Certains pays n'ont-ils toujours pas ouvert leur marché à la viande de porc belge, à l'heure actuelle?

b) Dans l'affirmative, de quels pays s'agit-il?

c) Quelles raisons ces pays invoquent-ils pour maintenir la fermeture de leur marché?

d) Quelles démarches notre pays peut-il entreprendre contre la fermeture de certains marchés?

Réponse du vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et de l'Agriculture du 12 novembre 2025, à la question n° 370 de Madame la députée Irina De Knop du 17 septembre 2025 (N.):

1. Le risque actuel reste réel, bien qu'inchangé par l'apparition d'un foyer de peste porcine africaine (PPA) en Allemagne à moins de 200 km de la frontière Belge. En effet, une introduction de la PPA en Belgique depuis une zone infectée, qu'elle soit localisée en Europe de l'Est ou en Allemagne, se ferait via des activités humaines et non par dissémination lié au déplacement de population de sangliers sauvages infectés.

2. Les mesures actuelles de prévention applicable dans tous les élevages porcins de Belgique, aussi bien commerciaux et de loisirs, sont consultables sur la page internet de l'Agence fédérale pour la sécurité de la chaîne alimentaire (AFSCA) dédiée à la PPA: <https://favv-afscs.be/fr/themes/animaux/sante-animale/maladies-animales/peste-porcine-africaine>.

Elles peuvent être résumées comme suit:

- les rassemblements de porcs sont interdits. Seuls les rassemblements de porcs de boucherie sont autorisés dans un centre de rassemblement agréé de classe 2, et doivent être accompagnée de mesures strictes de biosécurité;

- de toegang tot elk varkensbedrijf of tot elke plaats waar varkens worden gehouden, is enkel toegelaten voor de personen die nodig zijn in het kader van de goede bedrijfsvoering;

- het is verboden om een varkensbedrijf te betreden of in contact te komen met varkens in de eerste 72 uur na contact met een wild everzwijn;

- alle materiaal, machines, uitrusting, kledij, schoeisel en voertuigen die met het virus van AVP verontreinigd kunnen zijn, mogen niet op een varkensbedrijf worden binnengebracht;

- het is verboden om een dood of geschoten everzwijn of een deel daarvan binnen te brengen op een varkensbedrijf of een plaats waar varkens worden gehouden;

- het is verboden keukenafval aan varkens te voeren;

- op alle varkensbedrijven en plaatsen waar varkens worden gehouden, moeten strikte bioveiligheidsmaatregelen worden toegepast;

- nieuwe varkens die worden binnengebracht in een varkensbeslag, moeten in quarantaine geplaatst worden;

- alle vervoermiddelen die worden gebruikt voor het vervoer van de varkens moeten worden gereinigd en ontsmet na ieder transport.

AVP is een aangifteplichtige ziekte. Elke verdenking moet worden gemeld aan het FAVV.

Het FAVV zet zich het ganse jaar door actief in voor de bewustmaking van alle personen die mogelijk betrokken zijn bij de preventie en bestrijding van AVP. Het FAVV doet dit via gerichte sensibiliseringscampagnes, newsletters, de aanwezigheid tijdens relevante evenementen zoals de beurs van Libramont, de publicatie van brochures over AVP bestemd voor het grote publiek en reizigers, varkenshouders, jagers en vrachtwagenchauffeurs of ook nog door middel van specifieke vergaderingen (Vetconsult, Agrofront, de Taskforce AVP, enz.).

3. a) België werkt actief mee aan projecten voor de ontwikkeling van een vaccin tegen AVP. In 2019 en 2023 heeft Sciensano wetenschappelijke en logistieke ondersteuning geboden aan twee farmaceutische bedrijven in het kader van de evaluatie van de veiligheid en de doeltreffendheid van verzwakte levende kandidaat-vaccins in ontwikkeling.

- l'accès à toute exploitation porcine ou à tout lieu où sont détenus des porcs n'est autorisé qu'aux personnes strictement nécessaires au bon fonctionnement de l'exploitation;

- il est interdit de pénétrer dans une exploitation porcine ou d'entrer en contact avec des porcs dans les 72h qui suivent un contact avec un sanglier;

- l'ensemble du matériel, des machines, des équipements, des vêtements, des chaussures et des véhicules susceptibles d'être contaminés par le virus de la PPA ne doit pas être introduit dans une exploitation porcine;

- il est interdit d'introduire un sanglier tué ou abattu, ou une partie de celui-ci, dans une exploitation porcine ou dans un lieu où sont détenus des porcs;

- il est interdit de nourrir les porcs avec des déchets de cuisine;

- dans toutes les exploitations porcines et lieux où sont détenus des porcs, des mesures strictes de biosécurité doivent être appliquées;

- les nouveaux porcs introduits dans un troupeau porcin doivent être placés en quarantaine;

- tous les moyens de transport utilisés pour le transport de porcs doivent être nettoyés et désinfectés après chaque transport.

La PPA est une maladie à déclaration obligatoire. Toute suspicion doit être signalée à l'AFSCA.

L'AFSCA travaille activement tout au long de l'année à la sensibilisation de toutes les personnes pouvant être impliquées dans la prévention et la lutte contre la PPA via des campagnes de sensibilisation spécifiques, des newsletters, la présence à des événements pertinents comme la foire de Libramont, la publication de brochures sur la PPA à destination du grand public et des voyageurs, des éleveurs, des chasseurs et des transporteurs routiers ou encore via des réunions spécifiques (Vetconsult, Agrofront, *task force* PPA, etc.).

3. a) La Belgique participe activement aux projets de développement d'un vaccin contre la PPA. En 2019 et 2023, Sciensano a fourni un soutien scientifique et logistique à deux entreprises pharmaceutiques dans le cadre de l'évaluation de la sécurité et de l'efficacité de candidats vaccins atténués en développement.

In 2024 is Sciensano ook toegetreden tot een consortium bestaande uit Europese wetenschappelijke instellingen, een industriële partner en de USDA in het kader van het door de EU gefinancierde *ASFaVIP*-project. Momenteel maakt Sciensano ook deel uit van de wetenschappelijke raad. Het doel van dit project is om verschillende verzwakte levende vaccins tegen AVP te beoordelen, de meest veelbelovende kandidaat te selecteren en de door de Europese farmacopee vereiste testen uit te voeren. Dit gebeurt met het oog op een vergunningsaanvraag voor het op de markt brengen van het vaccin voor de noodvaccinatie van gedomesticeerde varkens en everzwijnen.

b) De preventie, bestrijding en uitroeiing van AVP blijven absolute prioriteiten voor de Europese Unie (EU), die al jarenlang onderzoek ontwikkeling van vaccins tegen AVP heeft gefinancierd. Op dit moment is er nog geen veilig en doeltreffend vaccin beschikbaar.

4. Vaccinatie tegen AVP is op dit moment verboden in België, gelet op de afwezigheid van een degelijk vaccin. Varkenshouders en varkenshoudersverenigingen worden op de hoogte gehouden van belangrijke ontwikkelingen op het vlak van de vaccinatie tegen AVP.

5. a) Het FAVV sensibiliseert alle actoren betrokken bij de bestrijding van AVP, in het bijzonder de jagers, in samenwerking met de regionale autoriteiten. De oproep zal dit jaar nog eens worden herhaald.

b) De jachtbeperkingen in de gebieden waar AVP circuleert, worden opgelegd door de bevoegde autoriteit van het land waar de beperkingsgebieden zich bevinden.

Indien een persoon is gaan jagen in een gebied waar AVP circuleert, dan mag die persoon binnen de 72 uur na zijn jachtactiviteit geen varkensbedrijven betreden of in contact komen met varkens. Alle materiaal, uitrusting, kledij en voertuigen die tijdens deze activiteit werden gebruikt, alsook alle geschoten everzwijnen of delen ervan worden beschouwd als potentieel besmet en mogen ze dus niet worden binnengebracht in een varkensbedrijf.

De jachtbeperkingen die van toepassing zijn in België, indien een persoon een activiteit heeft uitgevoerd in een gebied waar AVP circuleert, vallen onder de bevoegdheid van de gewesten.

6. a) Ja, sommige landen hebben hun markt nog niet opnieuw opengesteld voor Belgisch varkensvlees.

En 2024, Sciensano a également rejoint un consortium constitué d'institutions scientifiques européennes, d'un partenaire industriel et de l'USDA dans le cadre du projet *ASFaVIP* financé par l'UE. Sciensano fait actuellement partie du conseil scientifique de ce projet, dont l'objectif est d'évaluer différents vaccins vivants atténués contre la PPA, de sélectionner le candidat le plus prometteur et de conduire les essais exigés par la pharmacopée européenne en vue d'une demande d'autorisation de mise sur le marché pour la vaccination d'urgence des porcs domestiques et des sangliers.

b) La prévention, le contrôle et l'éradication de la PPA restent une priorité absolue pour l'Union Européenne, qui finance depuis des années des travaux de recherche et de développement sur les vaccins contre la PPA. À l'heure actuelle, aucun vaccin sûr et efficace n'est encore disponible.

4. La vaccination contre la PPA est actuellement interdite en Belgique, compte tenu de l'absence d'un vaccin efficace. Les éleveurs et les associations d'éleveurs sont tenus informés de tout développement important en matière de vaccination contre la PPA.

5. a) L'AFSCA veille à la sensibilisation de tous les acteurs impliqués dans la lutte contre la PPA, notamment les chasseurs, en collaboration avec les autorités régionales. L'appel sera renouvelé encore cette année.

b) Les restrictions en matière de chasse dans les zones où la PPA est présente sont réglementées par l'autorité compétente du pays où se situent les zones de restriction.

Dans les cas où une personne irait chasser dans une zone où la PPA est présente celle-ci ne pourrait pas pénétrer dans une exploitation porcine ou entrer en contact avec des porcs dans les 72 heures qui suivent son activité de chasse et l'ensemble des matériels, équipements, vêtements et véhicules qui ont été utilisés durant cette activité, de même que tous les sangliers ou parties de sangliers abattus, sont considérés comme étant susceptibles d'être contaminés et ne peuvent pas être introduits dans une exploitation porcine.

Les restrictions en matière de chasse en Belgique après avoir réalisé une activité dans une zone où la PPA est présente sont sous la compétence des autorités régionales.

6. a) Oui, certains pays n'ont pas encore rouvert leur marché à la viande de porc belge.

b) Taiwan, de Dominicaanse Republiek, Peru en de Seychellen passen nog steeds een embargo toe voor gans België. Vietnam past enkel een embargo toe voor de provincie Luxemburg.

c) De redenen die hiervoor worden aangehaald zijn van politieke aard, er wordt immers gevreesd voor de insleep van de ziekte op een moment dat het land over onvoldoende middelen zou beschikken om aan ziektebestrijding te doen. Wat Peru betreft, moet er een risicoanalyse worden uitgevoerd en een inspectiebezoek in België plaatsvinden alvorens de opheffing van het embargo kan worden overwogen.

d) Het FAVV heeft alle gevraagde informatie verstrekt en zal dit onderwerp bij de eerste gelegenheid bespreken met de autoriteiten van Vietnam en Taiwan. De sector beschouwt deze landen immers als een belangrijke afzetmarkt.

De initiatieven voor het opheffen van het embargo van de Dominicaanse Republiek, de Seychellen en Peru zijn niet langer prioritair. De sector beschouwt deze bestemmingen immers als minder belangrijk of is, in het geval van Peru, niet bereid om een inspectiebezoek van de Peruviaanse autoriteiten te financieren.

DO 2024202505590

Vraag nr. 375 van De heer volksvertegenwoordiger Patrick Prévot van 18 september 2025 (Fr.) aan de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Landbouw:

Inspecties van schoolkantines in 2024.

Bij de start van het nieuwe schooljaar heeft het Federaal Agentschap voor de veiligheid van de voedselketen (FAVV) een veeleer geruststellend verslag gepubliceerd over de naleving van de hygiënische normen in schoolkantines tijdens het jaar 2024.

Het agentschap heeft 1.008 schoolkeukens geïnspecteerd en 67,7 % daarvan kreeg een gunstig verslag. De scholen die niet aan de normen voldeden kregen overwegend waarschuwingen (358) voor verbeterpunten die geen onmiddellijk gevaar voor de gezondheid van de scholieren inhouden.

b) Taiwan, la République dominicaine, le Pérou et les Seychelles appliquent encore un embargo sur toute la Belgique. Le Vietnam applique un embargo uniquement sur la province du Luxembourg.

c) Les raisons invoquées sont d'ordre politique, la crainte d'une introduction de la maladie alors que le pays ne disposerait pas des moyens suffisants pour lutter contre une telle maladie. Pour le Pérou, une analyse de risque avec visite d'inspection en Belgique doit être réalisée avant d'envisager la levée de l'embargo.

d) L'AFSCA a fourni toutes les informations demandées et aborde ce sujet avec les autorités du Vietnam et Taiwan dès que l'occasion se présente car ils ont été identifiés par le secteur comme un marché important.

Les initiatives pour une levée d'embargo de la République dominicaine, des Seychelles et du Pérou ne sont plus prioritaires car ces destinations sont moins importantes aux yeux du secteur ou dans le cas du Pérou, ces derniers ne sont pas disposés à financer une visite d'inspection des autorités Péruviennes.

DO 2024202505590

Question n° 375 de Monsieur le député Patrick Prévot du 18 septembre 2025 (Fr.) au vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et de l'Agriculture:

Les inspections dans les cantines scolaires au cours de l'année 2024.

À la rentrée scolaire, l'Agence fédérale pour la sécurité de la chaîne alimentaire (AFSCA) a sorti un rapport plutôt rassurant sur le respect des normes d'hygiène au sein des cantines scolaires pour l'année 2024.

L'agence a inspecté 1.008 cuisines scolaires. 67,7 % ont obtenu un rapport favorable. Les établissements non conformes ont principalement reçu des avertissements (358) pour des points d'amélioration sans danger immédiat pour la santé des enfants.

In het persbericht van het FAVV wordt toegelicht dat de meest voorkomende inbreuken te maken hebben met handhygiëne, zoals een onvoldoende aantal wasbakken, het ontbreken van contactloze kranen en/of hygiënische was- en droogmiddelen (12,3 % niet conform), gebrekkige persoonlijke hygiëne of het ontbreken van propere werkkleding (9,1 % niet conform) en onvoldoende properheid van de oppervlakken waarop het voedsel bereid wordt (7,7 % niet conform).

Ik zou graag gedetailleerdere cijfers krijgen met betrekking tot de provincie Henegouwen.

1. Hoeveel van de 1.008 door het FAVV geïnspecteerde schoolkeukens bevinden er zich in Henegouwen?

2. Hoeveel procent daarvan kreeg een gunstig verslag?

3. Hoeveel waarschuwingen werden er gegeven aan scholen die een ongunstig verslag kregen en bij hoeveel van die instellingen werd er eventueel een proces-verbaal opgemaakt?

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Landbouw van 12 november 2025, op de vraag nr. 375 van De heer volksvertegenwoordiger Patrick Prévot van 18 september 2025 (Fr.):

1. In 2024 werden in Henegouwen 307 schoolkeukens geïnspecteerd met de checklist *basisscope*. Deze scope omvat de fundamentele en meest pertinente te controleren items die betrekking hebben op de belangrijkste risico's.

2. 63,6 % van deze inspecties in Henegouwen was gunstig. Bij een ongunstige inspectie voert het Federaal Agentschap voor de veiligheid van de voedselketen (FAVV) een hercontrole uit om na te gaan of de vastgestelde inbreuken werden verholpen. In 2024 en 2025 werden in Henegouwen 82 hercontroles uitgevoerd in schoolkeukens naar aanleiding van een ongunstige inspectie, zowel op basis van de checklist *basisscope* als andere scopes (checklists over andere thema's dan de hierboven uitgelegde *basisscope*). Van deze hercontroles had 85,4 % een gunstig resultaat.

3. Aan de schoolkeukens in Henegouwen met een eerste ongunstige inspectie in 2024 werden 115 waarschuwingen en zeven processen-verbaal opgelegd. Hoewel de meeste hercontroles gunstig waren (zie punt 2), legde het FAVV voor de ongunstige hercontroles nog eens één waarschuwing en zeven processen-verbaal op. Ook bij ongunstige hercontroles zorgt het FAVV voor een actieve opvolging.

Dans son communiqué, l'AFSCA explique que "les non-conformités les plus courantes concernent l'hygiène des mains p. ex.: insuffisance de lavabos, absence de robinets sans contact et/ou de moyens de lavage et de séchage hygiéniques (12.3 % non conforme), hygiène personnelle insuffisante, absence de vêtements propres (9.1 % non conforme) et propreté insuffisante des surfaces sur lesquelles les aliments sont préparés (7.7 % non conforme)".

Je tiens à avoir des chiffres plus précis concernant la province du Hainaut.

1. Sur les 1.008 cuisines scolaires inspectées par l'AFSCA, combien se trouvaient en province du Hainaut?

2. Parmi ce chiffre, quel est le pourcentage d'établissements ayant obtenu un rapport favorable?

3. Parmi les établissements ayant obtenu un rapport défavorable, combien d'avertissements (et peut-être de procès-verbaux) ont été dressés?

Réponse du vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et de l'Agriculture du 12 novembre 2025, à la question n° 375 de Monsieur le député Patrick Prévot du 18 septembre 2025 (Fr.):

1. En 2024, 307 cantines scolaires ont été inspectées dans le Hainaut à l'aide de la check-list *scope de base*. Ce *scope* englobe les items fondamentaux et les plus pertinents qui ont trait aux principaux risques.

2. 63,6 % de ces inspections dans le Hainaut étaient favorables. En cas d'inspection défavorable, l'Agence fédérale pour la sécurité de la chaîne alimentaire (AFSCA) procède à un recontrôle afin de vérifier s'il a été remédié aux infractions constatées. En 2024 et 2025, 82 recontrôles ont été effectués dans les cantines scolaires du Hainaut à la suite d'une inspection défavorable, tant sur la base de la checklist *scope de base* que sur d'autres scopes (check-lists portant sur des sujets autres que le *scope de base* expliqué ci-dessus). Parmi ces recontrôles, 85,4 % ont eu un résultat favorable.

3. Les cantines scolaires du Hainaut ayant fait l'objet d'une première inspection défavorable en 2024 ont fait l'objet de 115 avertissements et sept procès-verbaux. Bien que la plupart des recontrôles étaient favorables (voir point 2), l'AFSCA a infligé encore un avertissement et sept procès-verbaux pour les recontrôles défavorables. L'AFSCA assure également un suivi actif en cas de recontrôles défavorables.

DO 2024202505602

Vraag nr. 376 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Irina De Knop van 19 september 2025 (N.) aan de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Landbouw:

Mobiele slachteenheid.

Na tien jaar voorbereiding is sinds juli 2025 de eerste mobiele slachteenheid voor pluimvee in België operationeel, met erkenning van het Federaal Agentschap voor de veiligheid van de voedselketen (FAVV). De installatie werd gerealiseerd in Maarkedal, en kan dagelijks tot 750 kippen verwerken. De eenheid is erkend als volwaardig slachthuis en beantwoordt aan alle geldende voedselveiligheidsvoorwaarden. Toch blijven er enkele operationele beperkingen en procedures bestaan die vragen oproepen over hun proportionaliteit, haalbaarheid en efficiëntie.

1. a) Welke wettelijke en technische obstakels hebben de afgelopen jaren de erkenning van mobiele slachteenheden bemoeilijkt?

b) Welke reglementswijzigingen of interpretaties zijn uiteindelijk doorgevoerd om dit mogelijk te maken?

2. a) Waarom vereist de regelgeving dat nieuwe klanten eerst een goedkeuring van de slachtlocatie door het FAVV bekomen, ook al is de mobiele eenheid zelf reeds erkend?

b) Wat is de juridische of fyto-sanitaire basis voor deze bijkomende goedkeuring per locatie?

3. a) Waarom neemt de goedkeuringsprocedure voor een nieuwe locatie tot anderhalve maand in beslag?

b) Welke stappen zijn hierbij verplicht?

c) Wordt overwogen om deze termijn in te korten?

4. Welke administratieve en inspectiedrempels bestaan er momenteel nog voor landbouwers die hun dieren op hun eigen bedrijf via een mobiele slachteenheid willen laten slachten?

5. Op welke gronden is de FAVV-voorwaarde gebaseerd dat de mobiele slachteenheid per dag slechts op één locatie mag slachten?

6. Zult u deze locatiebeperking op termijn herzien of versoepelen?

7. Wordt er binnen het FAVV werk gemaakt van een algemene richtlijn of handleiding voor mobiele slachteenheden?

DO 2024202505602

Question n° 376 de Madame la députée Irina De Knop du 19 septembre 2025 (N.) au vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et de l'Agriculture:

L'unité d'abattage mobile.

Après dix ans de travail préparatoire, la première unité mobile d'abattage de volaille en Belgique est opérationnelle depuis juillet 2025 et agréé par l'Agence fédérale pour la Sécurité de la Chaîne alimentaire (AFSCA). Les installations ont été réalisées à Maarkedal et permettent d'abattre jusqu'à 750 poulets par jour. L'unité est reconnue comme abattoir à part entière et répond à toutes les conditions applicables en matière de sécurité alimentaire. Pourtant, il subsiste certaines limites et procédures sur le plan opérationnel qui posent question quant à leur proportionnalité, leur faisabilité et leur efficacité.

1. a) Quels obstacles légaux et techniques ont-ils entravé la reconnaissance des unités d'abattage mobile ces dernières années?

b) Comment la réglementation a-t-elle été finalement adaptée ou interprétée afin de permettre une telle reconnaissance?

2. a) Pourquoi la réglementation exige-t-elle que les nouveaux clients obtiennent d'abord de l'AFSCA une autorisation pour le lieu d'abattage, et ce, même si l'unité d'abattage mobile est déjà agréée?

b) Sur quel argument juridique ou phytosanitaire repose cette autorisation complémentaire requise pour chaque lieu d'abattage?

3. a) Pourquoi l'octroi d'une autorisation pour un nouveau lieu d'abattage peut-il prendre jusqu'à un mois et demi?

b) Quelles sont les étapes requises à cet égard?

c) Envisagez-vous de réduire ce délai?

4. Quels sont les seuils administratifs et d'inspection actuels applicables aux agriculteurs qui veulent procéder à l'abattage de leurs animaux sur place au moyen d'une unité d'abattage mobile?

5. Sur quel argument repose la condition d'un seul lieu d'abattage par jour imposée par l'AFSCA à l'unité d'abattage mobile?

6. Comptez-vous revoir ou assouplir cette limite à l'avenir?

7. L'AFSCA travaille-t-elle à l'élaboration d'une directive générale ou d'un guide destiné aux unités d'abattage mobile?

8. a) Zijn er inmiddels nog erkenningsaanvragen voor andere mobiele slachteenheden? Zo ja, hoeveel?

b) Gaat het telkens om volwaardige mobiele slachthuizen of ook om mobiele dodingsunits?

9. Zijn er aparte procedures voorzien om mobiele dodingsunits, respectievelijk mobiele slachteenheden te erkennen?

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Landbouw van 12 november 2025, op de vraag nr. 376 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Irina De Knop van 19 september 2025 (N.):

Het antwoord op deze vraag werd rechtstreeks naar het geachte Kamerlid gestuurd. Door de omvang ervan werd het antwoord niet opgenomen in het *Bulletin van Vragen en Antwoorden*. Op verzoek zal de griffie van de Kamer van volksvertegenwoordigers de documenten bezorgen (schriftelijke.vragen@dekamer.be).

Vice-eersteminister en minister van Buitenlandse Zaken, Europese Zaken en Ontwikkelingssamenwerking

DO 2024202505866

Vraag nr. 234 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Britt Huybrechts van 02 oktober 2025 (N.) aan de vice-eersteminister en minister van Buitenlandse Zaken, Europese Zaken en Ontwikkelingssamenwerking:

Middelen Derde Wereld.

Transparantie over de besteding van Belgische middelen voor ontwikkelingssamenwerking is cruciaal, zeker in tijden van budgettaire krapte. Op de website van de FOD zien we dat u aan volgende landen middelen geeft: Benin, Burkina Faso, Burundi, Democratische Republiek Congo (DRC), Guinee, Mali, Marokko, Mozambique, Niger, Oeganda, Palestijns gebied, Rwanda, Senegal en Tanzania.

8. a) De nouvelles demandes d'agrément ont-elles été introduites pour d'autres unités d'abattage mobile? Le cas échéant, combien?

b) S'agit-il toujours d'abattoirs mobiles à part entière ou également d'unités mobiles d'abattage?

9. Des procédures distinctes ont-elles été prévues pour l'agrément des différents types d'unités mobiles d'abattage?

Réponse du vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et de l'Agriculture du 12 novembre 2025, à la question n° 376 de Madame la députée Irina De Knop du 19 septembre 2025 (N.):

La réponse à cette question a été transmise directement à l'honorable membre. Étant donné son ampleur, cette réponse n'a pas été insérée dans le *Bulletin des Questions et Réponses*. Sur simple demande, le greffe de la Chambre des représentants transmettra les documents (questions.ecrites@lachambre.be).

Vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères, des Affaires européennes et de la Coopération au développement

DO 2024202505866

Question n° 234 de Madame la députée Britt Huybrechts du 02 octobre 2025 (N.) au vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères, des Affaires européennes et de la Coopération au développement:

Les moyens destinés au tiers monde.

La transparence concernant l'affectation de moyens belges à la coopération au développement est essentielle, en particulier en période de restrictions budgétaires. Nous voyons sur le site web du SPF que vous octroyez des moyens aux pays suivants: "le Bénin, le Burkina Faso, le Burundi, la République démocratique du Congo (RDC), la Guinée, le Mali, le Maroc, le Mozambique, le Niger, l'Ouganda, le Territoire palestinien occupé, le Rwanda, le Sénégal et la Tanzanie."

1. Op de website van de FOD Buitenlandse Zaken (<https://diplomatie.belgium.be/nl/beleid/ontwikkelingssamenwerking-en-humanitaire-hulp/landen>) blijkt de beschikbare informatie voor alle landen te dateren van februari/maart 2024. Gezien de huidige geopolitieke realiteit is het merkwaardig dat deze gegevens niet frequenter worden geactualiseerd. Wanneer plant u de website te actualiseren en kan dit in de toekomst op meer regelmatige basis gebeuren?

2. Kunt u een overzicht geven van de totale financiële middelen die in 2024 werden ingezet voor:

- niet-gouvernementele samenwerking (ngo's en koepelorganisaties);
- multilaterale samenwerking;
- humanitaire hulp;
- bilaterale ontwikkelingshulp;
- eventuele andere instrumenten?

3. Kunt u hetzelfde overzicht bezorgen voor de eerste helft van 2025 (januari-juni), met telkens een vergelijking met dezelfde periode in 2024?

4. Hoe worden de prioriteiten per land en per financieringskanaal bepaald?

5. Hoeveel van de totale Belgische ontwikkelingsmiddelen gingen in 2024 en in de eerste helft van 2025 naar landen waar ernstige zorgen bestaan over democratie, mensenrechten of persvrijheid? Op welke manier wordt in zulke gevallen verantwoording gevraagd?

6. Welke inspanningen onderneemt u om ervoor te zorgen dat middelen via multilaterale en niet-gouvernementele kanalen ook effectief bij de doelgroep terechtkomen en niet weglekken door inefficiëntie, corruptie of politieke beïnvloeding?

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Buitenlandse Zaken, Europese Zaken en Ontwikkelingssamenwerking van 07 november 2025, op de vraag nr. 234 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Britt Huybrechts van 02 oktober 2025 (N.):

1. De actualisering van de website van de FOD Buitenlandse Zaken is volop bezig en zal tegen het einde van het jaar afgerond zijn. Actuele gegevens per project of financiering zijn steeds terug te vinden op de site www.openaid.be.

2. Uitgaven 2024 op budget DGD, in miljoen euro:

1. Les informations relatives à tous les pays affichées sur le site web du SPF Affaires étrangères (<https://diplomatie.belgium.be/fr/politique/cooperation-au-developpement-et-aide-humanitaire/pays>) datent de février/mars 2024. Eu égard à la réalité géopolitique, il est curieux que ces données ne soient pas actualisées plus fréquemment. Quand prévoyez-vous d'actualiser le site web et pourra-t-il être mis à jour plus régulièrement à l'avenir?

2. Pouvez-vous fournir une vue d'ensemble des moyens financiers totaux affectés en 2024 à:

- la coopération non gouvernementale (ONG et organisations faitières);
- la coopération multilatérale;
- l'aide humanitaire;
- la coopération au développement bilatérale;
- d'autres instruments éventuels?

3. Pouvez-vous fournir une même vue d'ensemble pour le premier semestre de 2025 (janvier-juin), incluant une comparaison systématique avec la même période en 2024?

4. Comment les priorités sont-elles déterminées par pays et par canal de financement?

5. En 2024 et au premier semestre de 2025, quel montant des moyens belges totaux destinés au développement sont-ils allés à des pays où la démocratie, les droits humains ou la liberté de la presse font l'objet de sérieuses inquiétudes? De quelle manière une justification est-elle demandée dans pareils cas?

6. Quels efforts entreprenez-vous pour veiller à ce que les moyens passant par des canaux multilatéraux et non gouvernementaux parviennent effectivement au groupe cible et ne soient pas perdus par inefficacité, à cause de la corruption ou d'une influence politique?

Réponse du vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères, des Affaires européennes et de la Coopération au développement du 07 novembre 2025, à la question n° 234 de Madame la députée Britt Huybrechts du 02 octobre 2025 (N.):

1. La mise à jour du site web du SPF Affaires étrangères bat son plein et sera achevée d'ici la fin de l'année. Les données actualisées par projet ou financement sont toujours disponibles sur le site www.openaid.be.

2. Dépenses 2024 sur budget DGD, en millions d'euros:

Gouvernementele samenwerking/ <i>Coopération gouvernementale</i>	237,08
Niet-gouvernementele samenwerking/ <i>Coopération non gouvernementale</i>	268,55
Multilaterale samenwerking/ <i>Coopération multilatérale</i>	576,58
Ondernemerschap, Wetenschap en Technologie/ <i>Entrepreneuriat, Science et Technologie</i>	58,28
Humanitaire programma's/ <i>Programmes humanitaires</i>	187,9
Klimaatbeleid/ <i>Politique climatique</i>	100,82
Administratie, evaluatie, andere/ <i>Administration, évaluation, autres</i>	4,98

3. De financiële gegevens beperkt tot de eerste helft van het jaar geven slechts een incompleet beeld, zijn afhankelijk van de precieze, soms meerjarige, overeenkomst waarin ze kaderen, of van het moment van introductie van de betalingsaanvraag, en wat 2025 betreft zijn ze ook beïnvloed door het regime van voorlopige twaalfden. Ze vormen dus geen reflectie van beleidskeuzes.

Uitgaven eerste jaarhelft 2024 respectievelijk 2025 op budget DGD, in miljoen euro:

3. Les données financières limitées au premier semestre ne fournissent qu'une image incomplète de la situation et dépendent de l'accord précis, parfois pluriannuel, dans lequel elles s'inscrivent, ou du moment où la demande de paiement est introduite. Quant à 2025, elles sont également influencées par le régime des douzièmes provisoires. Elles ne reflètent donc pas les choix politiques.

Dépenses durant le premier semestre, 2024 vis-à-vis 2025, sur budget DGD, en millions d'euros:

	2024	2025
Gouvernementele samenwerking/ <i>Coopération gouvernementale</i>	185,84	128,07
Niet-gouvernementele samenwerking/ <i>Coopération non gouvernementale</i>	262,26	90,26
Multilaterale samenwerking/ <i>Coopération multilatérale</i>	390,63	205,77
Ondernemerschap, Wetenschap en Technologie/ <i>Entrepreneuriat, Science et Technologie</i>	23,99	16,97
Humanitaire programma's/ <i>Programmes humanitaires</i>	129,5	43,1
Klimaatbeleid/ <i>Politique climatique</i>	16,15	14,97
Administratie, evaluatie, andere/ <i>Administration, évaluation, autres</i>	2,98	1,53

4. De prioriteiten per land en per financieringskanaal worden bepaald op basis van enerzijds de prioriteiten van de Belgische samenwerking zoals geformuleerd in mijn beleidsnota (en in de beleidsnota's van mijn voorganger voor zover het aflopende programma's betreft), en anderzijds de prioriteiten van de partnerlanden en -organisaties; dit alles binnen de doelstellingen en principes zoals bepaald in de wet van 19 maart 2013 betreffende de Belgische ontwikkelingssamenwerking. U vindt deze prioriteiten ook terug in de verantwoording van de algemene uitgavenbegroting zoals jaarlijks besproken in het parlement.

4. Les priorités par pays et par canal de financement sont déterminées sur la base des priorités de la coopération belge telles que formulées dans ma note politique (et dans les notes de mon prédécesseur en ce qui concerne les programmes en cours), d'une part, et des priorités des pays et organisations partenaires, d'autre part ; tout cela dans le cadre des objectifs et des principes énoncés dans la loi du 19 mars 2013 relative à la coopération belge au développement. Vous trouverez également ces priorités dans la justification du budget des dépenses générales, telle qu'elle est discutée chaque année au Parlement.

5. De middelen die de Belgische ontwikkelingssamenwerking besteedt gaan niet rechtstreeks naar overheden van de betrokken landen. Waar er zorgen bestaan over democratie, mensenrechten of persvrijheid wordt dit besproken in de politieke dialoog tussen de overheid van het land en onze ambassade, waar mogelijk samen in samenspraak met andere landen, bijvoorbeeld in een EU-kader. Daarnaast draagt België, via verschillende kanalen van de ontwikkelingssamenwerking, bij aan specifieke initiatieven betreffende deze thema's, zoals het *civic space* initiatief bij de niet-gouvernementele samenwerking, ondersteuning aan het OHCHR binnen de multilaterale samenwerking of door *governance* programma's binnen onze gouvernementele samenwerking.

6. De Belgische ontwikkelings-samenwerking beschikt over een breed gamma aan maatregelen voor opvolging en controle van de bestedingen, dat start met het adequaat formuleren van doelstellingen, verwachte resultaten en indicatoren om deze te meten (resultaatgericht beheer). De opvolging van de niet-gouvernementele samenwerking gebeurt vervolgens op basis van jaarlijkse rapporten, performantiescores, tussentijdse en eindevaluaties, projectbezoeken, strategische en institutionele dialogen met de betrokken organisaties en financiële controleprocedures.

De multilaterale partnerorganisaties die door België worden gefinancierd beschikken over onafhankelijke audit- en evaluatie-eenheden die op permanente basis programma's, diensten en operationele onderdelen kritisch doorlichten. Deze controles bestrijken zowel de financiële als de inhoudelijke dimensie van hun werking. België is bovendien vertegenwoordigd in de respectieve beheersorganen, waar wij actief toezien op de onafhankelijkheid, kwaliteit en transparantie van deze evaluatieprocessen.

DO 2024202505877

Vraag nr. 235 van De heer volksvertegenwoordiger Werner Somers van 02 oktober 2025 (N.) aan de vice-eersteminister en minister van Buitenlandse Zaken, Europese Zaken en Ontwikkelingssamenwerking:

De geopolitieke betekenis van de militaire parade in Peking op 3 september 2025.

Op 3 september 2025 vond te Peking een indrukwekkende militaire parade plaats ter herdenking van de tachtigste verjaardag van het einde van de Tweede Wereldoorlog.

5. Les fonds dépensés par la coopération belge au développement ne vont pas directement aux gouvernements des pays concernés. Lorsqu'il y a des préoccupations concernant la démocratie, les droits humains ou la liberté de la presse, on en discute dans le cadre du dialogue politique entre le gouvernement du pays et notre ambassade, si possible conjointement avec d'autres pays, par exemple dans un cadre européen. En outre, la Belgique contribue, à travers plusieurs canaux de la coopération au développement à des initiatives spécifiques sur ces thématiques, comme le *civic space initiative* de la coopération non-gouvernementale, l'appui à l'OHCHR à travers la coopération multilatérale, et des programmes sur la gouvernance dans le cadre de notre coopération gouvernementale.

6. La coopération belge au développement dispose d'un large éventail de mesures de suivi et de contrôle des dépenses, qui commence par la formulation adéquate des objectifs, des résultats attendus et des indicateurs permettant de les mesurer (gestion basée sur les résultats). Le suivi de la coopération non gouvernementale se fait ensuite sur la base de rapports annuels, de scores de performance, d'évaluations à mi-parcours et finales, de visites de projets, de dialogues stratégiques et institutionnels avec les organisations concernées et de procédures de contrôle financier.

Les organisations multilatérales partenaires financées par la Belgique disposent d'unités d'audit et d'évaluation indépendantes qui examinent en permanence les programmes, les services et les unités opérationnelles. Ces contrôles couvrent à la fois la dimension financière et la dimension matérielle de leur fonctionnement. La Belgique est également représentée dans les organes de direction respectifs, où nous contrôlons activement l'indépendance, la qualité et la transparence de ces processus d'évaluation.

DO 2024202505877

Question n° 235 de Monsieur le député Werner Somers du 02 octobre 2025 (N.) au vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères, des Affaires européennes et de la Coopération au développement:

La signification géopolitique de la parade militaire du 3 septembre 2025 à Pékin.

Une impressionnante parade militaire a eu lieu le 3 septembre 2025 à Pékin pour commémorer le 80e anniversaire de la fin de la Deuxième Guerre mondiale.

Wat deze gelegenheid extra opvallend maakte, was de aanwezigheid van president Xi Jinping samen met Vladimir Poetin (Rusland) en Kim Jong-un (Noord-Korea), twee leiders die in bredere internationale contexten steeds controversiëler staan vanwege oorlogvoering, autoritarisme en nucleaire aspiraties.

De parade zelf ging gepaard met de presentatie van geavanceerde wapentechnologieën, waaronder hypersonische raketten, onderwater-drones, luchtverdedigingssystemen en andere strategische middelen.

1. Bent u het eens met de analyse dat de parade, en met name de "trio verschijning" van Xi Jinping, Vladimir Poetin en Kim Jong-un, bedoeld was als strategisch signaal aan het Westen, en niet louter als ceremonieel of historisch eerbeton?

2. Hoe beoordeelt de regering de mogelijke consequenties van deze vertoning voor de Europese veiligheidsarchitectuur, in het bijzonder met betrekking tot de houding van China tegenover NAVO-lidstaten en de EU?

3. In hoeverre acht u het waarschijnlijk dat deze parade deel uitmaakt van een bredere Chinese strategie om autoritaire staten te verbinden en een as te vormen tegen westerse normen en instituties (rechten van de mens, democratie, soevereiniteit, rechtsstaat)?

4. Welke impact verwacht de regering op de Belgische buitenlandse politiek, handelspartnerschappen, diplomatieke relaties en veiligheidsbeleid als China steeds meer opereert als een geopolitieke tegenpool van het Westen?

5. Zal België, al dan niet via de Europese Unie, stappen ondernemen om de diplomatieke kosten en risico's van nauwe banden met China te herbekijken, met name als het gaat om militaire samenwerking, technologieoverdracht, standaarden inzake mensenrechten en strategische autonomie?

6. Begrijpt de regering deze vertoning als mogelijke aanwijzing voor versterkte militaire samenwerking tussen China, Rusland en Noord-Korea? Zo ja, welke maatregelen zal België nemen om zijn eigen veiligheid te beschermen, onder meer via inlichtingenuitwisseling, defensiecoördinatie met NAVO en EU, en strategische investeringen in defensie en cyberveiligheid?

Cette cérémonie était particulièrement remarquable étant donné que le président Xi Jinping y était présent aux côtés de Vladimir Poutine (Russie) et de Kim Jong-un (Corée du Nord), deux dirigeants de plus en plus controversés, dans un contexte international plus large, en raison de leur bellicisme, de leur autoritarisme et de leurs aspirations nucléaires.

La parade en elle-même a été l'occasion de présenter des technologies d'armement avancées, parmi lesquelles des missiles hypersoniques, des drones sous-marins, des systèmes de défense antiaérienne et d'autres équipements stratégiques.

1. Partagez-vous l'analyse selon laquelle la parade, et en particulier l'apparition de Xi Jinping, Vladimir Poutine et Kim Jong-un comme un trio, loin d'être une simple cérémonie ou un hommage historique, visait plutôt à lancer un signal stratégique à l'Ouest?

2. Comment le gouvernement évalue-t-il les conséquences éventuelles de cette démonstration pour l'architecture de sécurité européenne, en particulier en ce qui concerne la position de la Chine vis-à-vis des États membres de l'OTAN et de l'UE?

3. Dans quelle mesure estimez-vous qu'il est vraisemblable que cette parade ait fait partie d'une stratégie plus large de la Chine visant à resserrer les liens entre États autoritaires et à constituer un axe visant à combattre les normes et institutions occidentales (droits humains, démocratie, souveraineté, État de droit)?

4. Quel sera, selon le gouvernement, l'effet du positionnement de plus en plus marqué de la Chine comme un adversaire géopolitique de l'Occident sur la politique étrangère de la Belgique, sur les partenariats commerciaux, sur les relations diplomatiques et sur la politique de sécurité?

5. La Belgique va-t-elle entreprendre des démarches, avec ou sans l'Union européenne, en vue de réévaluer les risques et les coûts diplomatiques liés au maintien de liens étroits avec la Chine, notamment en matière de coopération militaire, de transfert de technologies, de normes en matière de droits de l'homme et d'autonomie stratégique?

6. Le gouvernement voit-il dans cette démonstration un éventuel indice d'une coopération militaire renforcée entre la Chine, la Russie et la Corée du Nord? Dans l'affirmative, quelles mesures la Belgique va-t-elle prendre pour préserver sa propre sécurité, notamment par le biais de l'échange de renseignements, d'une coordination de la défense avec l'OTAN et l'UE et de la réalisation d'investissements stratégiques en défense et en cybersécurité?

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Buitenlandse Zaken, Europese Zaken en Ontwikkelingssamenwerking van 07 november 2025, op de vraag nr. 235 van De heer volksvertegenwoordiger Werner Somers van 02 oktober 2025 (N.):

De gezamenlijke verschijning van Xi Jinping, Vladimir Poeten en Kim Jong-un in de marge van de militaire parade in Beijing op 3 september, breed uitgesmeerd op de beelden gecontroleerd door de Chinese staatszender, dienden volgens sommige analisten inderdaad om een geopolitiek signaal te zenden aan het Westen. Wat de implicaties van de gesprekken tussen die drie landen op de lange termijn zullen zijn, valt nog af te wachten. De belangen van deze landen en ook andere landen die daar aanwezig waren, zijn niet noodzakelijk gelijklopend, integendeel zelfs. Men mag dus ook niet te veel willen lezen in deze ontmoeting. China propageert zijn eigen wereldbeeld en visie op de multilaterale orde, zonder dat daarom per se van asvorming sprake zou zijn.

De NAVO staatshoofden kwalificeerden in hun Washington topverklaring (juli 2024) China als *decisive enabler* van Ruslands oorlog tegen Oekraïne en wezen op "systemische uitdagingen" die uitgaan van Beijing, inclusief in cyber, ruimtevaart en nucleair domein. Dat is tot op heden nog steeds actueel en vormt de context waarbinnen Europese veiligheidsbeoordelingen-ook die van België-plaatsvinden. Daarnaast geldt aan EU zijde sinds 2019 het strategisch kader waarin China tegelijk "partner, economische concurrent en systemische rivaal" is. De Europese lijn is sindsdien geëvolueerd richting *de-risking* (economische veiligheidsstrategie, export en investeringsscreening), zonder evenwel een algehele "ontkoppeling".

Voor België blijven drie constante principes in deze context:

- verankering in EU en NAVO kaders;
- *de-risking* van kritieke afhankelijkheden met behoud van selectieve samenwerking;
- consequente inzet voor mensenrechten, democratie en internationaal recht.

Concreet vertaalt zich dit in versterkte screening van buitenlandse investeringen, striktere exportcontroles voor goederen voor dubbel gebruik en waakzaamheid wat kritieke technologieën betreft.

Réponse du vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères, des Affaires européennes et de la Coopération au développement du 07 novembre 2025, à la question n° 235 de Monsieur le député Werner Somers du 02 octobre 2025 (N.):

L'apparition conjointe de Xi Jinping, Vladimir Poutine et Kim Jong-un en marge du défilé militaire à Pékin le 3 septembre, largement diffusée via les images contrôlées par la chaîne d'État chinoise, visait selon certains analystes à envoyer un signal géopolitique à l'Occident. Les implications à long terme des discussions entre ces trois pays restent toutefois à déterminer. Les intérêts de ces pays, ainsi que ceux d'autres États présents, ne sont pas nécessairement convergents, bien au contraire. Il ne faut donc pas surinterpréter cette rencontre. La Chine promeut sa propre vision du monde et de l'ordre multilatéral, sans qu'il soit pour autant question d'une formation d'axe.

Les chefs d'État de l'OTAN ont qualifié, dans leur déclaration du sommet de Washington (juillet 2024), la Chine de "facilitateur décisif" de la guerre menée par la Russie contre l'Ukraine et ont souligné les "défis systémiques" émanant de Pékin, y compris dans les domaines cyber, spatial et nucléaire. Cette analyse reste d'actualité et constitue le contexte dans lequel s'inscrivent les évaluations de sécurité européennes - y compris celles de la Belgique. Du côté de l'UE, le cadre stratégique adopté en 2019 considère la Chine à la fois comme "partenaire, concurrent économique et rival systémique". Depuis lors, la ligne européenne a évolué vers une stratégie de *de-risking* (sécurité économique, contrôle des exportations et filtrage des investissements), sans aller jusqu'à un "découplage" complet.

Pour la Belgique, trois principes constants demeurent dans ce contexte:

- ancrage dans les cadres de l'UE et de l'OTAN;
- réduction des dépendances critiques tout en maintenant une coopération sélective;
- engagement constant en faveur des droits humains, de la démocratie et du droit international.

Concrètement, cela se traduit par un renforcement du filtrage des investissements étrangers, un contrôle plus strict des exportations de biens à double usage et une vigilance accrue concernant les technologies critiques.

Specifiek heeft België sinds 1 juli 2023 een interfederaal FDI toetsingsmechanisme voor niet EU investeerders in gevoelige sectoren (o.m. AI, halfgeleiders, defensietechnologie, data infrastructuur). Dit instrument wordt standaard toegepast bij relevante transacties en draagt rechtstreeks bij tot het verminderen van strategische blootstelling. In de diplomatieke wereld blijft België het EU kader hanteren van "partner, concurrent, systeemrivaal", met ruimte voor constructieve samenwerking (bijv. klimaat) én heldere grenzen op vlak van mensenrechten, cyberveiligheid en ongewenste beïnvloeding.

Er zijn voorlopig geen aanwijzingen van rechtstreekse trilaterale militaire oefeningen tussen China, Rusland en Noord-Korea. De militaire samenwerking tussen Rusland en Noord-Korea baart China mogelijks zorgen omdat het zo een element van controle verliest over een onvoorspelbaar buurland en mogelijke nucleaire ontwikkelingen op het Koreaanse schiereiland. De militaire samenwerking tussen Rusland en China daarentegen is niets nieuws en wordt verder opgevolgd. Verdere intensivering van informatie-uitwisseling binnen NAVO en EU, incl. aandacht voor toeleveringsketens, cyber en hybride dreigingen, kadert hier dan ook in.

Voor België zijn de kernboodschappen: waakzaamheid zonder alarmisme, verankering in EU en NAVO kaders, gerichte *de-risking* van strategische afhankelijkheden, en consequente inzet voor internationale rechtsorde en mensenrechten. Dat koersvast beleid blijft de beste garantie om economische openheid, diplomatieke ruimte én veiligheid te verenigen.

DO 2024202505946

Vraag nr. 237 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Britt Huybrechts van 06 oktober 2025 (N.) aan de vice-eersteminister en minister van Buitenlandse Zaken, Europese Zaken en Ontwikkelingssamenwerking:

Medische vluchten. - Oekraïne.

Op 8 januari 2025 heeft B-FAST een patiënt uit Oekraïne naar België geëvacueerd om hier medische verzorging te krijgen. Volgens de officiële communicatie gebeurt dit binnen het kader van het Europees civiel beschermingsmechanisme en levert België op die manier medische steun aan Oekraïne.

Depuis le 1er juillet 2023, la Belgique dispose d'un mécanisme interfédéral de contrôle des investissements directs étrangers (IDE) pour les investisseurs non européens dans des secteurs sensibles (notamment IA, semi-conducteurs, technologies de défense, infrastructures de données). Cet instrument est systématiquement appliqué aux transactions pertinentes et contribue directement à réduire l'exposition stratégique. Sur le plan diplomatique, la Belgique continue d'appliquer le cadre européen "partenaire, concurrent, rival systémique", en laissant place à une coopération constructive (p. ex. sur le climat) tout en fixant des limites claires en matière de droits humains, cybersécurité et ingérences indésirables.

À ce jour, il n'existe pas d'indications de manoeuvres militaires trilatérales directes entre la Chine, la Russie et la Corée du Nord. La coopération militaire entre la Russie et la Corée du Nord pourrait inquiéter la Chine, car elle perdrait ainsi un élément de contrôle sur un voisin imprévisible et sur d'éventuels développements nucléaires dans la péninsule coréenne. La coopération militaire entre la Russie et la Chine, en revanche, n'est pas nouvelle et continue d'être suivie. L'intensification des échanges d'informations au sein de l'OTAN et de l'UE, y compris sur les chaînes d'approvisionnement, la cybersécurité et les menaces hybrides, s'inscrit dans ce contexte.

Pour la Belgique, les messages clés sont: vigilance sans alarmisme, ancrage dans les cadres de l'UE et de l'OTAN, réduction ciblée des dépendances stratégiques et engagement constant en faveur de l'ordre juridique international et des droits humains. Cette politique cohérente reste la meilleure garantie pour concilier ouverture économique, marge diplomatique et sécurité.

DO 2024202505946

Question n° 237 de Madame la députée Britt Huybrechts du 06 octobre 2025 (N.) au vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères, des Affaires européennes et de la Coopération au développement:

Vols médicaux. - Ukraine.

Le 8 janvier 2025, B-FAST a évacué un patient originaire d'Ukraine vers la Belgique afin qu'il y reçoive des soins médicaux. Selon la communication officielle, un tel vol médical s'inscrit dans le cadre du mécanisme européen de protection civile et, ce faisant, la Belgique apporte un soutien médical à l'Ukraine.

1. Hoeveel personen uit Oekraïne werden sinds het begin van de oorlog reeds via B-FAST naar België overgebracht? Hoeveel afzonderlijke vluchten zijn hiervoor uitgevoerd? Hoeveel personen werden gemiddeld per vlucht vervoerd?

2. Wat zijn de nationaliteiten van de personen die naar België zijn gehaald?

3. Werden bij deze medische evacuaties ook familieleden van de betrokken patiënten toegelaten om mee naar België te komen? Zo ja, hoeveel familieleden betreft dit in totaal?

4. Wat is de totale kostprijs die deze medische evacuaties tot nu toe voor België hebben gegenereerd (vluchten, medische behandeling, opvang, eventuele verblijfskosten van familieleden, enz.)?

5. Welke delen hiervan worden gedragen door de Belgische Staat, door de Europese Unie, of eventueel door andere partners?

6. Kunt u het officiële document of de overeenkomst bezorgen waarin deze samenwerking en verdeling van verantwoordelijkheden met de Europese Unie en Noorwegen is vastgelegd?

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Buitenlandse Zaken, Europese Zaken en Ontwikkelingssamenwerking van 07 november 2025, op de vraag nr. 237 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Britt Huybrechts van 06 oktober 2025 (N.):

1. Sinds het begin van de oorlog in Oekraïne werden in totaal 45 patiënten naar België gebracht, verspreid over 9 vluchten. Onder deze patiënten waren er zeven kinderen.

2. De naar België geëvacueerde patiënten komen uit Oekraïne.

3. In sommige gevallen werden de patiënten begeleid door familieleden. In totaal gaat het om 45 begeleiders.

4. Een totale kostprijs is moeilijk in te schatten gezien de medische behandelingen voor de patiënten voornamelijk door de mutualiteit worden gedekt. Bovendien zijn de kosten verdeeld over verschillende actoren (gezondheidszorg, opvangstructuur, enz.). Dankzij het Europese Mechanisme voor Civiele Bescherming (UCPM) kan België beroep doen op medische vluchten die worden aangeboden door partnerlanden van het UCPM.

1. Combien de personnes originaires d'Ukraine B-FAST a-t-elle déjà transférées en Belgique depuis le début de la guerre? Combien de vols distincts ont été effectués à cette fin? Combien de personnes ont été transportées en moyenne par vol?

2. Quelles sont les nationalités des personnes transférées en Belgique?

3. Des membres de la famille des patients concernés ont-ils également été autorisés à accompagner ces derniers en Belgique lors de ces évacuations médicales? Dans l'affirmative, de combien de membres de la famille s'agit-il au total?

4. Quel est le coût total que ces évacuations médicales ont engendré jusqu'à présent pour la Belgique (vols, traitement médical, accueil, frais de séjour éventuels des membres de la famille, etc.)?

5. Quelles parts de ces évacuations médicales sont supportées par l'État belge, par l'Union européenne ou éventuellement par d'autres partenaires?

6. Pouvez-vous fournir le document officiel ou l'accord établissant cette coopération et cette répartition des responsabilités avec l'Union européenne et la Norvège?

Réponse du vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères, des Affaires européennes et de la Coopération au développement du 07 novembre 2025, à la question n° 237 de Madame la députée Britt Huybrechts du 06 octobre 2025 (N.):

1. Depuis le début de la guerre en Ukraine, 45 patients ont été évacués vers la Belgique, répartis sur 9 vols. Parmi ces patients, sept étaient des enfants.

2. Les personnes évacuées vers la Belgique sont originaires d'Ukraine.

3. Dans certains cas, les patients ont été accompagnés par des membres de la famille. Au total, il y a eu 45 accompagnants.

4. Il est difficile d'estimer le coût total, étant donné que les traitements médicaux des patients sont principalement pris en charge par la mutuelle. Les coûts sont en outre répartis entre différents acteurs (soins de santé, structure d'accueil, etc). Grâce au mécanisme européen de protection civile (UCPM), la Belgique peut bénéficier de transports médicalisés organisés par des pays partenaires de UCPM.

5. Door het organiseren van medische evacuaties voert België, via het B-FAST-mechanisme en als lid van het UCPM, zijn mandaat uit dat werd vastgelegd in het nieuwe koninklijk besluit van 19 juli 2024. B-FAST reageert hiermee op de *Request for Assistance* gericht aan de leden van het UCPM.

DO 2024202505968

Vraag nr. 238 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Britt Huybrechts van 06 oktober 2025 (N.) aan de vice-eersteminister en minister van Buitenlandse Zaken, Europese Zaken en Ontwikkelingssamenwerking:

Medische vluchten. - Palestina.

Uit recente informatie blijkt dat België via B-FAST medische evacuaties uitvoert van ernstig zieke en gewonde Palestijnse kinderen uit de Gazastrook naar Belgische ziekenhuizen. Deze vluchten verlopen via Jordanië en vereisen de goedkeuring van zowel de Jordaanse als Israëlische autoriteiten. De betrokkenheid van Belgische diplomatieke diensten en humanitaire organisaties zoals de Palestijnse Rode Halve Maan en Artsen Zonder Grenzen wordt hierbij onderstreept.

1. Hoeveel personen uit Palestina werden sinds de start van deze medische vluchten reeds naar België gebracht? Hoeveel afzonderlijke vluchten zijn hiervoor uitgevoerd? Hoeveel personen werden gemiddeld per vlucht vervoerd? Zijn er ook volwassen patiënten naar België gebracht?

2. Wat zijn de nationaliteiten van de personen die naar België zijn gehaald?

3. Werden bij deze medische evacuaties ook familieleden van de betrokken patiënten toegelaten om mee naar België te komen? Zo ja, hoeveel familieleden betreft dit in totaal?

4. Wat is de totale kostprijs die deze medische evacuaties tot nu toe voor België hebben gegenereerd (vluchten, medische behandeling, opvang, eventuele verblijfskosten van familieleden, enz.)? Welke delen hiervan worden gedragen door de Belgische Staat, door de Europese Unie, of door andere actoren?

5. Kunt u het officiële document of de overeenkomst bezorgen waarin deze samenwerking en de verdeling van verantwoordelijkheden tussen België, Jordanië, Israël en de betrokken humanitaire organisaties is vastgelegd?

5. En organisant des évacuations médicales, la Belgique, via le mécanisme B-FAST et en tant que membre de l'UCPM, remplit son mandat tel que défini dans le nouvel arrêté royal du 19 juillet 2024. B-FAST répond ainsi à la "demande d'assistance" adressée aux partenaires du mécanisme européen de protection civile - UCPM.

DO 2024202505968

Question n° 238 de Madame la députée Britt Huybrechts du 06 octobre 2025 (N.) au vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères, des Affaires européennes et de la Coopération au développement:

Vols médicaux. - Palestine.

Il ressort d'informations récentes que la Belgique effectue, par le biais de B-FAST, des évacuations médicales d'enfants palestiniens gravement malades et blessés depuis la bande de Gaza vers des hôpitaux belges. Ces vols transitent par la Jordanie et requièrent l'approbation des autorités jordaniennes et israéliennes. L'on souligne à cet égard la participation des services diplomatiques belges et d'organisations humanitaires comme le Croissant-Rouge palestinien et Médecins Sans Frontières.

1. Combien de personnes originaires de Palestine ont déjà été transférées en Belgique depuis le début de ces vols médicaux? Combien de vols distincts ont été effectués à cette fin? Combien de personnes ont été transportées, en moyenne, par vol? Des patients adultes ont-ils également été transférés en Belgique?

2. Quelles sont les nationalités des personnes transférées en Belgique?

3. Des membres de la famille des patients concernés ont-ils également été autorisés à accompagner ces derniers en Belgique lors de ces évacuations médicales? Dans l'affirmative, de combien de proches s'agit-il au total?

4. Quel est le coût total que ces évacuations médicales ont engendré jusqu'à présent pour la Belgique (vols, traitement médical, accueil, frais de séjour éventuels des membres de la famille, etc.)? Quelles parts de ces évacuations médicales sont supportées par l'État belge, par l'Union européenne ou éventuellement par d'autres partenaires?

5. Pouvez-vous fournir le document officiel ou l'accord établissant cette coopération et la répartition des responsabilités entre la Belgique, la Jordanie, Israël et les organisations humanitaires concernées?

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Buitenlandse Zaken, Europese Zaken en Ontwikkelingssamenwerking van 07 november 2025, op de vraag nr. 238 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Britt Huybrechts van 06 oktober 2025 (N.):

1. Sinds het begin van de oorlog in Gaza werden in totaal 18 zieke kinderen naar België gebracht, verspreid over 4 vluchten. Het ging dus telkens om vluchten met vier of vijf kinderen aan boord. Er waren geen volwassen patiënten.

2. De naar België geëvacueerde personen komen uit Gaza, het gaat om Palestijnen.

3. Gezien B-FAST minderjarige patiënten evacueert om medische zorgen te ontvangen, moeten zij begeleid worden door een volwassene die over het nodige ouderlijk gezag beschikt om medische beslissingen te nemen. Om te vermijden dat deze gezinnen gesplitst worden, zijn er onder de begeleiders ook minderjarige broers en zussen van de patiënten. In totaal gaat het om 56 begeleiders, wat een gemiddelde van 3 begeleiders per patiënt geeft.

4. Een totale kostprijs is moeilijk in te schatten gezien de medische behandelingen voor de patiënten nog lopende zijn en de kosten verdeeld zijn over verschillende actoren (gezondheidszorg, opvangstructuur, enz.). Dankzij het Europese Mechanisme voor Civiele Bescherming (UCPM) kan België beroep doen op medische vluchten die worden aangeboden door leden van het UCPM zoals Slovaakse, Roemenië en Noorwegen.

5. Door het organiseren van medische evacuatie voert België, via het B-FAST-mechanisme en als lid van het UCPM, zijn mandaat uit dat werd vastgelegd in het nieuw koninklijk besluit van 19 juli 2024. B-FAST reageert hiermee op de *Request for Assistance* die de Wereldgezondheidsorganisatie richtte aan de leden van het UCPM.

DO 2025202606242

Vraag nr. 255 van De heer volksvertegenwoordiger Franky Demon van 15 oktober 2025 (N.) aan de vice-eersteminister en minister van Buitenlandse Zaken, Europese Zaken en Ontwikkelingssamenwerking:

Verdwijningen in buitenland. - Gemiddelde zoektocht.

Réponse du vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères, des Affaires européennes et de la Coopération au développement du 07 novembre 2025, à la question n° 238 de Madame la députée Britt Huybrechts du 06 octobre 2025 (N.):

1. Depuis le début de la guerre à Gaza, 18 enfants malades ont été évacués vers la Belgique, répartis sur 4 vols. Il s'agissait donc à chaque fois de vols avec quatre ou cinq enfants à bord. Il n'y avait pas de patients adultes.

2. Les personnes évacuées vers la Belgique sont originaires de Gaza, il s'agit donc de palestiniens.

3. Étant donné que B-FAST évacue des patients mineurs pour recevoir des soins de santé, ceux-ci doivent être accompagnés par un adulte ayant l'autorité parentale pour la prise de décisions médicales. Afin d'éviter que ces familles ne soient séparées, les accompagnateurs comprennent également des frères et sœurs mineurs des patients. Au total, cela concerne 56 accompagnants, soit une moyenne de 3 accompagnants par patient.

4. Il est difficile d'estimer le coût total, étant donné que les traitements médicaux des patients sont toujours en cours et que les coûts sont répartis entre différents acteurs (soins de santé, structure d'accueil, etc.). Grâce au mécanisme européen de protection civile (UCPM), la Belgique peut bénéficier de transports médicalisés organisés par des pays partenaires de UCPM, tels que la Slovaquie, la Roumanie et la Norvège.

5. En organisant des évacuations médicales, la Belgique, via le mécanisme B-FAST et en tant que membre de l'UCPM, remplit son mandat tel que défini dans le nouvel arrêté royal du 19 juillet 2024. B-FAST répond ainsi à la "demande d'assistance" adressée par l'Organisation mondiale de la Santé aux partenaires du mécanisme européen de protection civile - UCPM.

DO 2025202606242

Question n° 255 de Monsieur le député Franky Demon du 15 octobre 2025 (N.) au vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères, des Affaires européennes et de la Coopération au développement:

Disparitions à l'étranger. - Durée moyenne des recherches.

De recente heropstart van het onderzoek naar de verdwijning en dood van Heidi De Schepper, jaren nadat ze verdween zonder dat haar verdwijning werd gemeld, heeft het debat over de aanpak van verdwijningen in België opnieuw onder de aandacht gebracht. Ook andere cases blijven in het collectieve geheugen nazinderen, zoals de verdwijningszaak van Théo Hayez in Australië, de Brugse Vera Huys, en recenter nog Timothy Wilde, die verdween na ontslag uit een ziekenhuis.

1. Kunt u een overzicht geven van het aantal verdwijningen van Belgen in het buitenland sinds 2019? Kunt u hierbij een onderscheid maken tussen leeftijd en geslacht? Kunt u hierbij een onderscheid maken tussen Belgen die in het buitenland verblijven en Belgen op tijdelijk bezoek (cfr. erasmus, reis, werk-gerelateerd)? Graag een overzicht per jaar en per provincie. Voor West-Vlaanderen graag een overzicht per politiezone.

2. In de podcast *Vermist - 30 jaar Cel Vermiste Personen* maakt de heer Alain Remue het onderscheid tussen onrustwekkende verdwijningen en gewone verdwijningen. Kunt u een overzicht geven van het aantal onrustwekkende verdwijningen van Belgen in het buitenland en het aantal gewone verdwijningen van Belgen in het buitenland? Graag eenzelfde overzicht.

3. Kunt u een overzicht geven van het aantal vermiste Belgen in het buitenland die reeds zijn teruggevonden sinds 2019? Kunt u hierbij een onderscheid maken tussen levend en overleden? Kunt u een onderscheid maken tussen het aantal opgeloste onrustwekkende verdwijningen en gewone verdwijningen? Graag eenzelfde overzicht.

4. In hoeveel van deze gevallen was er sprake van ontvoering? In hoeveel van deze gevallen was er sprake van poging tot zelfdoding? Hoeveel van deze gevallen waren gelinkt aan risicopersonen met dementie? Welke andere zaken liggen aan de grondslag van deze verdwijningen? Graag eenzelfde overzicht.

5. Kunt u een overzicht geven van het aantal vermiste Belgen in het buitenland dat op heden nog als "niet teruggevonden" wordt gecatalogeerd? Hoeveel dossiers staan tot op vandaag nog open?

6. Wat is de gemiddelde duur van een zoekactie bij vermiste Belgen in het buitenland die werden teruggevonden sinds 2019? Wat is de gemiddelde kost van een zoekactie bij vermiste Belgen in het buitenland die werden teruggevonden sinds 2019?

La récente réouverture de l'enquête sur la disparition et la mort de Heidi De Schepper, des années après sa disparition non signalée, a relancé le débat sur la manière dont les disparitions sont traitées en Belgique. D'autres cas continuent également de hanter la mémoire collective, comme la disparition de Théo Hayez en Australie, celle de la Bruggeoise Vera Huys et, plus récemment, celle de Timothy Wilde, qui a disparu après avoir été autorisé à quitter l'hôpital.

1. Pouvez-vous fournir une vue d'ensemble du nombre de disparitions de Belges à l'étranger depuis 2019, en faisant la distinction selon l'âge et le sexe? Pouvez-vous également distinguer les Belges qui résident à l'étranger de ceux qui sont en visite temporaire (cf. Erasmus, voyage, travail)? Veuillez fournir un aperçu annuel et par province. Pour la Flandre occidentale, veuillez fournir un aperçu par zone de police.

2. Dans la podcast *Vermist - 30 jaar Cel Vermiste Personen* (Disparus - 30 ans de la cellule des personnes disparues), M. Alain Remue fait la distinction entre les disparitions inquiétantes et les disparitions ordinaires. Pouvez-vous donner un aperçu du nombre de disparitions inquiétantes de Belges à l'étranger et du nombre de disparitions ordinaires de Belges à l'étranger? Veuillez fournir le même aperçu.

3. Pouvez-vous fournir un relevé du nombre de Belges disparus à l'étranger qui ont déjà été retrouvés depuis 2019? Pouvez-vous faire la distinction entre les personnes vivantes et décédées? Pouvez-vous faire la distinction entre le nombre de disparitions inquiétantes et de disparitions ordinaires résolues? Veuillez fournir le même aperçu.

4. Dans combien de ces cas s'agissait-il d'un enlèvement? Dans combien de ces cas s'agissait-il d'une tentative de suicide? Combien de ces cas étaient liés à des personnes à risque atteintes de démence? Quelles autres causes sont à l'origine de ces disparitions? Veuillez fournir le même aperçu.

5. Pouvez-vous fournir une vue d'ensemble du nombre de Belges disparus à l'étranger qui sont encore classés comme "non retrouvés" à ce jour? Combien de dossiers sont encore ouverts à ce jour?

6. Quelle est la durée moyenne des recherches pour les Belges disparus à l'étranger qui ont été retrouvés depuis 2019? Quel est le coût moyen d'une opération de recherches pour les Belges disparus à l'étranger qui ont été retrouvés depuis 2019?

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Buitenlandse Zaken, Europese Zaken en Ontwikkelingssamenwerking van 07 november 2025, op de vraag nr. 255 van De heer volksvertegenwoordiger Franky Demon van 15 oktober 2025 (N.):

1. Sinds februari 2021 heeft de FOD Buitenlandse Zaken in totaal 208 dossiers inzake verdwijningen van Belgen in het buitenland behandeld. Dit cijfer omvat zowel afgeronde als nog lopende dossiers. Het is belangrijk te benadrukken dat deze gegevens niet systematisch worden gecategoriseerd op basis van leeftijd, geslacht, verblijfsstatus (tijdelijk verblijf zoals reizen, studie of werk vs. permanent verblijf), noch op basis van geografische criteria zoals provincie of politiezone.

De verdwijningen zijn als volgt verdeeld over de jaren:

- 2021 (februari - december): 34 dossiers;
- 2022: 34 dossiers;
- 2023: 43 dossiers;
- 2024: 61 dossiers;
- 2025 (tot en met 29 oktober): 36 dossiers.

Verdwijningen van Belgen in het buitenland worden opgevolgd door de consulaire dienst Noodbijstand aan Belgen. Deze dienst behandelt een brede waaier aan situaties, die vaak complex en uiteenlopend van aard zijn. Het gaat bijv. om vermiste reizigers, studenten, expats of personen met medische of psychologische problematieken.

Elke verdwijningszaak wordt met de nodige ernst en discretie behandeld, met bijzondere aandacht voor de omstandigheden en noden van de betrokkenen en hun familie.

De rol van de FOD Buitenlandse Zaken bestaat erin om de samenwerking en communicatie tussen België (politie, parket, familie) en het buitenland (Belgische ambassade, lokale autoriteiten) te faciliteren. Het doel is steeds om zo snel mogelijk duidelijkheid te verkrijgen over de situatie van de betrokken persoon.

2 tot 4 en 6. Zie punt 1. De FOD Buitenlandse Zaken beschikt niet over dergelijke statistieken.

5. Zie punt 1. We hebben geen cijfers over de dossiers die nog openstaan, omdat die pas worden afgesloten als alle rechtelijke daden zijn gedaan.

Réponse du vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères, des Affaires européennes et de la Coopération au développement du 07 novembre 2025, à la question n° 255 de Monsieur le député Franky Demon du 15 octobre 2025 (N.):

1. Depuis février 2021, le SPF Affaires étrangères a traité au total 208 dossiers concernant des disparitions de Belges à l'étranger. Ce chiffre comprend à la fois les dossiers clôturés et ceux en cours. Il est important de souligner que ces données ne sont pas systématiquement catégorisées en fonction de l'âge, du sexe, du statut de séjour (séjour temporaire tel que voyage, études ou travail vs séjour permanent), ni en fonction de critères géographiques tels que la province ou la zone de police.

Les disparitions se répartissent comme suit au fil des années:

- 2021 (février - décembre): 34 dossiers;
- 2022: 34 dossiers;
- 2023: 43 dossiers;
- 2024: 61 dossiers;
- 2025 (jusqu'au 29 octobre): 36 dossiers.

Les disparitions de Belges à l'étranger sont suivies par le service consulaire Assistance d'urgence aux Belges. Ce service traite un large éventail de situations, souvent complexes et de nature diverse. Il s'agit p. ex. de voyageurs, d'étudiants, d'expatriés ou de personnes souffrant de problèmes médicaux ou psychologiques disparus.

Chaque cas de disparition est traité avec le sérieux et la discrétion nécessaires, en accordant une attention particulière aux circonstances et aux besoins des personnes concernées et de leur famille.

Le rôle du SPF Affaires étrangères consiste à faciliter la coopération et la communication entre la Belgique (police, parquet, famille) et l'étranger (ambassade belge, autorités locales). L'objectif est toujours d'obtenir le plus rapidement possible des éclaircissements sur la situation de la personne concernée.

2 à 4 et 6. Voir point 1. Le SPF Affaires étrangères ne dispose pas de telles statistiques.

5. Voir point 1. Nous n'avons pas de statistiques sur les dossiers encore ouverts car ceux-ci ne sont pas clôturés tant que des devoirs judiciaires sont encore en cours.

**Vice-eersteminister en minister van Sociale Zaken
en Volksgezondheid, belast met
Armoedebestrijding**

DO 2024202504912

**Vraag nr. 385 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger
Julie Taton van 23 juli 2025 (Fr.) aan de vice-
eersteminister en minister van Sociale Zaken en
Volksgezondheid, belast met
Armoedebestrijding:**

*Ethisch en wettelijk kader voor DNA-tests in België. (MV
006022C)*

DNA-tests zijn voor iedereen gemakkelijk verkrijgbaar via verschillende websites.

Op het eerste gezicht kunnen dergelijke tests voor om het even wie interessant zijn omdat men er meer door te weten kan komen over zijn afkomst of genetische aanleg voor het ontwikkelen van bepaalde aandoeningen.

Bovendien is het tegenwoordig - dankzij de technologische vooruitgang - mogelijk om een DNA-test uit te voeren voor enkele honderden euro's, terwijl dat vroeger nog zeer duur was.

Hoewel het nog steeds over een aanzienlijke som geld gaat, leiden de enigszins schappelijkere prijzen ertoe dat steeds meer mensen een dergelijke test uitvoeren.

1. Zijn die tests wetenschappelijk geschikt of zouden ze de mensen die zo'n test hebben uitgevoerd kunnen misleiden? Wat kunnen de psychologische gevolgen zijn voor iemand die ten onrechte verneemt dat hij een ernstige genetische ziekte heeft?

2. Men kan zich terecht afvragen wat er met de persoonlijke gegevens gebeurt die bij het uitvoeren van die tests worden verzameld: wat doen de particuliere bedrijven die deze gegevens verzamelen ermee?

Het uitvoeren van een DNA-test is niet iets onschuldigs en het risico op gegevenslekken of misbruik van gegevens baart zorgen. Dan heb ik het nog niet eens over de gevaren van datalekken als gevolg van eventuele hackings.

Onze genetische code is blijkbaar een waardevol product geworden, onder meer voor de farmaceutische industrie, die deze gegevens doorverkoopt. Daarnaast zijn er ook landen waar banken en verzekeringsmaatschappijen die gegevens gebruiken om potentiële klanten te selecteren.

3. DNA-tests zijn blijkbaar niet verboden en worden evenmin als illegaal beschouwd in België.

**Vice-premier ministre et ministre des Affaires
sociales et de la Santé publique, chargé de la Lutte
contre la pauvreté**

DO 2024202504912

**Question n° 385 de Madame la députée Julie Taton du
23 juillet 2025 (Fr.) au vice-premier ministre et
ministre des Affaires sociales et de la Santé
publique, chargé de la Lutte contre la pauvreté:**

*Cadre éthique et juridique des tests ADN en Belgique (QO
006022C).*

Les tests ADN sont facilement accessibles pour monsieur et madame tout le monde, via différents sites web.

De prime abord, ce genre de tests peut être intéressant pour tout un chacun car la personne pourrait connaître ses origines ou ses prédispositions à développer une maladie liée à son patrimoine génétique.

D'autant plus que, si dans le passé la réalisation de ces tests était très chère, grâce à la technologie, il est désormais possible d'en réaliser un pour quelques centaines d'euros.

Même si cela reste une somme importante à déboursier, une certaine démocratisation financière de ces tests pousse davantage de personnes à la réalisation de ces tests.

1. Est-ce que ces tests sont scientifiquement valables ou n'induisent-ils pas en erreur les personnes qui les ont réalisés? Quelles peuvent être les conséquences psychologiques pour une personne qui apprendrait à tort qu'elle est atteinte d'une maladie génétique grave?

2. On a le droit de se demander ce qui est fait des données personnelles récoltées lors de la réalisation de ces tests: que font les entreprises privées qui récoltent ces données?

Réaliser un test ADN n'est pas quelque chose d'anodin et le risque de fuite ou d'utilisation abusive de ces données est préoccupant. Je n'évoque pas non plus les risques de fuites de ces données à la suite d'un éventuel piratage informatique.

Il semble que notre code génétique est devenu un produit précieux, entre autre l'industrie pharmaceutique via notamment la revente de ces données. En parallèle à cela, il y a également des pays dans lesquels les banques et les assurances utilisent ces données pour sélectionner leurs clients potentiels.

3. Il semble que les tests ADN ne soient pas interdits ou considérés comme illégaux en Belgique.

a) Welk juridisch en ethisch kader is er momenteel in België van toepassing op die DNA-tests?

b) Als er geen juridisch kader bestaat, bent u dan van plan maatregelen te nemen om beter op het gebruik van de bij het uitvoeren van die tests verzamelde persoonlijke gegevens toe te zien?

4. Welke maatregelen worden er overwogen om ervoor te zorgen dat deze praktijken transparant en veilig verlopen en dat de burger er voldoende over geïnformeerd wordt?

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, belast met Armoedebestrijding van 12 november 2025, op de vraag nr. 385 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Julie Taton van 23 juli 2025 (Fr.):

1. Genetische testen die medische informatie leveren, zoals predictieve testen, worden gereguleerd door Verordening (EU) 2017/746 betreffende medische hulpmiddelen voor in-vitrodiagnostiek (IVD-Verordening). Testen die niet direct medische informatie leveren, zoals testen voor verwantschaps- of voorouder-bepaling, vallen hier niet onder.

Zoals voor alle in vitro diagnostica (IVDs), bepaalt de IVD-Verordening de voorwaarden waaraan medische genetische testen dienen te voldoen, vooraleer ze in de handel kunnen gebracht worden. Eén van de voorwaarden is dat de fabrikant van dergelijke test de prestaties van de test moet evalueren en de wetenschappelijke validiteit, analytische en klinische prestaties ervan moet aantonen. Het risico dat een test vals-negatieve of vals-positieve resultaten oplevert, is een reëel risico dat door de fabrikant zoveel mogelijk moet worden beperkt.

Vooraleer ze in de handel gebracht worden, worden genetische testen ook gecontroleerd door een derde partij, namelijk een aangemelde instantie (*notified body*). Deze instantie controleert de conformiteit van de test met de IVD-Verordening. Onder deze controle vallen onder meer de prestaties van de test en de baten-risicoanalyse. Bovenstaande voorwaarden gelden ook voor de medische genetische testen die door testing services gebruikt worden, wanneer deze services aangeboden worden aan personen in de EU. België kan indien nodig, om redenen in verband met de bescherming van de volksgezondheid, voorschrijven dat een aanbieder van dergelijke diensten zijn activiteiten staakt.

a) Quel est le cadre juridique et éthique actuellement appliqué en Belgique par rapport à ces tests ADN?

b) S'il n'y a pas de cadre juridique, pensez-vous prendre des dispositions afin de davantage contrôler l'usage des données personnelles qui sont récoltées dans le cadre de ces tests?

4. Quels dispositifs sont envisagés pour garantir la transparence, la sécurité et l'information des citoyens face à ces pratiques?

Réponse du vice-premier ministre et ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, chargé de la Lutte contre la pauvreté du 12 novembre 2025, à la question n° 385 de Madame la députée Julie Taton du 23 juillet 2025 (Fr.):

1. Les tests génétiques qui fournissent des informations médicales, tels que les tests prédictifs, sont régis par le Règlement (UE) 2017/746 relatif aux dispositifs médicaux de diagnostic in vitro (Règlement IVD). Les tests qui ne fournissent pas directement d'informations médicales, tels que la détermination de la parenté ou de l'ascendance ne sont pas couverts par ce règlement.

Comme pour tous les diagnostics in vitro (IVDs), le règlement précise les conditions auxquelles les tests génétiques médicaux doivent répondre avant de pouvoir être mis sur le marché. Une des conditions est que le fabricant du test doit évaluer les performances de son IVD et démontrer sa validité scientifique, ses performances analytiques et cliniques. Le risque qu'un test fournisse des résultats faux négatifs, ou faux positifs est un risque réel qui doit être réduit autant que possible par le fabricant.

Avant d'être mis sur le marché, les tests génétiques sont également contrôlés par une tierce partie, à savoir un organisme notifié. Cet organisme vérifie la conformité du test avec le Règlement IVD. Ce contrôle porte notamment sur la réalisation du test et l'analyse bénéfice-risque. Ces conditions susmentionnées s'appliquent également aux tests génétiques médicaux utilisés par les services de test, lorsque ces services sont proposés à des personnes dans l'UE. La Belgique peut, si nécessaire, pour des raisons liées à la protection de la santé publique, obliger un prestataire de tels services de cesser ses activités.

Een vals-positief resultaat kan echter voor geen enkel IVD uitgesloten worden. Het Federaal agentschap voor geneesmiddelen en gezondheidsproducten (fagg) heeft voorlopig nog geen meldingen ontvangen in verband met vals-positieve genetische testen die aangeboden worden aan thuisgebruikers. De IVD-Verordening bepaalt ook dat wanneer er in het kader van de gezondheidszorg een genetische test uitgevoerd wordt die informatie verschaft over genetische predispositie voor medische aandoeningen en/of ziekten die algemeen als onbehandelbaar worden beschouwd, er adequate toegang tot adviesverstrekking moet worden voorzien voor de patiënt. Er is momenteel een bespreking gaande tussen de EU bevoegde overheden of dergelijk advies ook afdwingbaar is of moet zijn in geval een genetische test besteld wordt buiten het kader van gezondheidszorg, bijv. door een thuisgebruiker. In ieder geval zullen thuisgebruikers die een (al dan niet correct) positief resultaat verkrijgen, waarschijnlijk een controle laten uitvoeren via de reguliere gezondheidszorg.

2. Wat betreft de verwerking van persoonsgegevens, zoals genetische gegevens, is Verordening (EU) 2016/679 van kracht (algemene verordening gegevensbescherming).

3. a) De Verordeningen (EU) 2017/746 en (EU) 2016/679, zoals geschetst in de vorige punten, zijn van toepassing in België.

b) Niet van toepassing, zie vorige punten.

4. Het fagg voorziet de publicatie van een webpagina met informatie over genetische (thuis)testen. Om correcte informatie te kunnen verstrekken, is het echter noodzakelijk te wachten tot er meer duidelijkheid is omtrent sommige aspecten die in punt 1 zijn aangehaald en omdat momenteel de volledige IVD-Verordening wordt herzien.

Un résultat faussement positif ne peut cependant pas être exclu pour tout IVD. Pour l'instant, l'Agence fédérale des médicaments et des produits de santé (afmps) n'a pas reçu de rapports relatifs à des tests génétiques faussement positifs proposés aux utilisateurs à domicile. Le règlement sur les DIV stipule également que lorsqu'un test génétique est effectué dans le cadre de soins de santé qui fournissent des informations sur la prédisposition génétique à des conditions médicales et/ou des maladies généralement considérées comme non traitables, un accès adéquat au conseil doit être fourni au patient. Les autorités compétentes de l'UE discutent actuellement de la question de savoir si ce conseil est ou devrait être également applicable lorsqu'un test génétique est commandé en dehors du contexte des soins de santé, p. ex. par un utilisateur à domicile. Dans tous les cas, les utilisateurs à domicile qui obtiennent un résultat positif (qu'il soit correct ou non), feront probablement un contrôle via le système des soins de santé classique.

2. En ce qui concerne le traitement des données à caractère personnel, telles que les données génétiques, le Règlement (UE) 2016/679 est en vigueur (règlement général sur la protection des données).

3. a) Les Règlements (UE) 2017/746 et (UE) 2016/679, comme indiqué dans les points précédents, s'appliquent en Belgique.

b) Non applicable, voir les points précédents.

4. L'afmps prévoit de publier une page web avec des informations sur les tests génétiques (à domicile). Toutefois, pour fournir des informations précises, il est nécessaire d'attendre que certains aspects soulevés dans le point 1 soient clarifiés et parce que l'ensemble du Règlement IVD est en cours de révision.

Vice-eersteminister en minister van Financiën en Pensioenen, belast met de Nationale Loterij en de Federale Culturele Instellingen

DO 2024202505865

Vraag nr. 497 van De heer volksvertegenwoordiger Dieter Vanbesien van 02 oktober 2025 (N.) aan de vice-eersteminister en minister van Financiën en Pensioenen, belast met de Nationale Loterij en de Federale Culturele Instellingen:

Evolutie fiscale gunstmaatregelen bedrijfsvoorheffing.

Het zomerakkoord schaft het verbod op nachtarbeid af in alle sectoren. Voor de distributiesector en aanverwante sectoren wordt bovendien de definitie van nachtarbeid gewijzigd: voortaan wordt enkel de periode tussen middernacht en 5 uur beschouwd als nachtarbeid, in plaats van de vroegere periode van 20 uur tot 6 uur. Hierdoor wordt nachtarbeid voor bedrijven aanzienlijk aantrekkelijker gemaakt.

Daarnaast bestaat er reeds langer een fiscaal gunstregime waarbij ondernemingen een gedeeltelijke vrijstelling krijgen op het doorstorten van de bedrijfsvoorheffing voor nacht- en ploegenarbeid. Volgens uw antwoord op schriftelijke vraag nr. 204 van 2 juni 2025 van collega Koen Van den Heuvel (*Vragen en Antwoorden*, Kamer, 2024-2025, nr. 15) leverde deze korting Belgische ondernemingen in 2024 gemiddeld meer dan 100.000 euro fiscaal voordeel op. De totale budgettaire kostprijs van deze specifieke korting voor de Belgische staat bedroeg zo een 2 miljard euro.

Naar aanleiding van een arrest van het Grondwettelijk Hof dat dit systeem dreigde te ondermijnen, hebt u deze zomer een omzendbrief uitgestuurd om de voorwaarden van dit regime te verduidelijken.

1. Kunt u voor de fiscale vrijstelling op bedrijfsvoorheffing per categorie de kosten van de voorbije vijf jaar bezorgen, alsook de te verwachten cijfers voor de komende vijf jaar (rekening houdend met de hervormingen in bijv. de nachtarbeid)?

2. Kunt u de cijfers bezorgen van de voorbije vijf jaar van de terugvorderingen door de fiscus van de vrijgestelde bedrijfsvoorheffing per categorie?

Vice-premier ministre et ministre des Finances et des Pensions, chargé de la Loterie Nationale et des Institutions culturelles fédérales

DO 2024202505865

Question n° 497 de Monsieur le député Dieter Vanbesien du 02 octobre 2025 (N.) au vice-premier ministre et ministre des Finances et des Pensions, chargé de la Loterie Nationale et des Institutions culturelles fédérales:

L'évolution des avantages fiscaux relatifs au précompte professionnel.

L'accord de l'été supprime l'interdiction du travail de nuit dans tous les secteurs. Pour le secteur de la distribution et les secteurs connexes, la définition du travail de nuit est, en outre, modifiée: désormais, seule la période comprise entre minuit et 5 heures sera considérée comme du travail de nuit, au lieu de l'ancienne période comprise entre 20 heures et 6 heures. Cette évolution rendra le travail de nuit nettement plus attrayant pour les entreprises.

Par ailleurs, il existe depuis longtemps un régime fiscal préférentiel, en vertu duquel les entreprises bénéficient d'une dispense partielle de versement du précompte professionnel pour le travail de nuit et le travail en équipe. Selon votre réponse à la question écrite n° 204 du 2 juin 2025 de mon collègue Koen Van den Heuvel (*Questions et réponses*, Chambre, 2024-2025, n° 15), cette réduction a offert aux entreprises belges un avantage fiscal moyen de plus de 100 000 euros en 2024. Le coût budgétaire total de cette réduction spécifique pour l'État belge s'est élevé à quelque 2 milliards d'euros.

À la suite d'un arrêt de la Cour constitutionnelle qui menaçait de remettre en cause ce système, vous avez publié, cet été, une circulaire visant à clarifier les modalités de ce régime.

1. Pouvez-vous fournir le coût, pour les cinq dernières années, de la dispense partielle de versement du précompte professionnel pour chaque catégorie, ainsi que les chiffres prévus pour les cinq prochaines années (en tenant compte des réformes concernant, par exemple, le travail de nuit)?

2. Pouvez-vous fournir les chiffres, pour les cinq dernières années, concernant les recouvrements par le fisc de la dispense partielle de versement du précompte professionnel par catégorie?

3. Versoepelen van fiscale gunstmaatregelen leidt tot meer werk voor de fiscus, alsook tot meer terugvorderingen. Gezien uw verdere versoepeling van het nachtwerk, hoeveel extra fiscale speurders zult u hiervoor voorzien?

4. Tegelijk zal uw omzendbrief ook tot minder terugvorderingen leiden. In uw brief verduidelijkte u immers de voorwaarden voor terugvordering, en bouwde u door een administratieve vereenvoudiging toe te laten ook meer flexibiliteit in. Hoeveel hoopt u dat deze terugvorderingen van vrijgestelde bedrijfsvoorheffing voor ploeg- en nachtwerk volgende jaren nog zal opbrengen? Kunt u dit per jaar meedelen?

5. Er is een wetenschappelijke consensus dat nachtwerk ongezond is. Er is een direct verband vastgesteld tussen deze vorm van arbeid en geestelijke gezondheid, slaapstoornissen, spijsverteringsproblemen, cardiovasculaire problemen, diabetes, en verschillende kankers. Bovendien is het volgens het Rekenhof zeer onduidelijk of deze subsidie haar doel bereikt, namelijk het versterken van de concurrentiekracht van onze ondernemingen. Daarom, hiermee ook rekening houdend met de begrotingsoefening, waarom overweegt u niet om dit subsidiesysteem volledig af te schaffen?

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Financiën en Pensioenen, belast met de Nationale Loterij en de Federale Culturele Instellingen van 07 november 2025, op de vraag nr. 497 van De heer volksvertegenwoordiger Dieter Vanbesien van 02 oktober 2025 (N.):

Het antwoord op deze vraag werd rechtstreeks naar het geachte Kamerlid gestuurd. Door de omvang ervan werd het antwoord niet opgenomen in het *Bulletin van Vragen en Antwoorden*. Op verzoek zal de griffie van de Kamer van volksvertegenwoordigers de documenten bezorgen (schriftelijke.vragen@dekamer.be).

DO 2024202505874

Vraag nr. 498 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Charlotte Verkeyn van 02 oktober 2025 (N.) aan de vice-eersteminister en minister van Financiën en Pensioenen, belast met de Nationale Loterij en de Federale Culturele Instellingen:

Carried interest. - Pooling vehikel.

3. L'assouplissement des avantages fiscaux entraîne un surcroît de travail pour le fisc, ainsi qu'une augmentation des recouvrements. Compte tenu de l'assouplissement relatif au travail de nuit, combien d'enquêteurs fiscaux supplémentaires prévoyez-vous?

4. Parallèlement, votre circulaire entraînera une diminution du nombre de recouvrements. En effet, vous y avez clarifié les conditions de recouvrement et, en autorisant une simplification administrative, vous avez également introduit une plus grande flexibilité. Quel montant espérez-vous retirer de ces recouvrements dans le cadre de la dispense partielle de versement du précompte professionnel pour le travail de nuit et en équipe au cours des prochaines années? Pouvez-vous fournir cette information sur une base annuelle?

5. Les scientifiques s'accordent sur les conséquences négatives du travail de nuit sur la santé. Un lien direct a été constaté entre cette forme de travail et la santé mentale, les troubles du sommeil, les problèmes digestifs, les problèmes cardiovasculaires, le diabète et différents cancers. En outre, selon la Cour des comptes, il n'est pas du tout certain que cette subvention atteigne son objectif de renforcement de la compétitivité de nos entreprises. Par conséquent et compte tenu aussi de l'exercice budgétaire, pourquoi n'envisagez-vous pas de supprimer complètement ce système de subventions?

Réponse du vice-premier ministre et ministre des Finances et des Pensions, chargé de la Loterie Nationale et des Institutions culturelles fédérales du 07 novembre 2025, à la question n° 497 de Monsieur le député Dieter Vanbesien du 02 octobre 2025 (N.):

La réponse à cette question a été transmise directement à l'honorable membre. Étant donné son ampleur, cette réponse n'a pas été insérée dans le *Bulletin des Questions et Réponses*. Sur simple demande, le greffe de la Chambre des représentants transmettra les documents (questions.ecrites@lachambre.be).

DO 2024202505874

Question n° 498 de Madame la députée Charlotte Verkeyn du 02 octobre 2025 (N.) au vice-premier ministre et ministre des Finances et des Pensions, chargé de la Loterie Nationale et des Institutions culturelles fédérales:

Intéressements aux plus-values. - Véhicule de mise en commun.

Titel 2, Hoofdstuk 3, Afdeling 1 van de programmawet van 18 juli 2025 voert een typedwang in voor *carried interest* als roerend inkomen. Hiermee wordt een einde gemaakt aan de jarenlange onduidelijkheid en juridisch getouwtrek rond de kwalificatie van hetgeen fondsenmanagers als inkomen verkrijgen. *Carried interest* wordt vaak via een pooling vehikel verkregen.

Valt dergelijke pooling vehikel ook onder de nieuwe bepalingen?

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Financiën en Pensioenen, belast met de Nationale Loterij en de Federale Culturele Instellingen van 07 november 2025, op de vraag nr. 498 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Charlotte Verkeyn van 02 oktober 2025 (N.):

Het fiscaal recht kent geen definitie van het begrip pooling vehikel. Er dient aan de hand van de juridische en feitelijke gegevens te worden nagegaan of een dergelijk vehikel wordt bedoeld door de nieuwe bepalingen met betrekking tot de *carried interest*.

DO 2024202505888

Vraag nr. 499 van De heer volksvertegenwoordiger Lode Vereeck van 02 oktober 2025 (N.) aan de vice-eersteminister en minister van Financiën en Pensioenen, belast met de Nationale Loterij en de Federale Culturele Instellingen:

Terugvordering belastingvoordeel seizoensarbeid groente- en fruitsector.

Het Grondwettelijk Hof vernietigde in juni 2025 een vrijstelling van de doorstorting van de bedrijfsvoorheffing op het loon van seizoenarbeiders in de groente- en fruitsector. In navolging van het arrest begon de fiscus recent met de terugvordering van het toegekende belastingvoordeel, hetgeen de groente- en fruitsector plots onder zware druk zet.

Le Titre 2, Chapitre 3, Section 1re de la loi-programme du 18 juillet 2025 instaure une contrainte de typologie pour les intéressements aux plus-values comme revenu mobilier. Un terme est ainsi mis à des années d'incertitude et aux batailles juridiques concernant la qualification de ce que les gestionnaires de fonds perçoivent comme revenu. Les intéressements aux plus-values sont souvent obtenus par le biais d'un véhicule de mise en commun.

Un tel instrument est-il également soumis aux nouvelles dispositions?

Réponse du vice-premier ministre et ministre des Finances et des Pensions, chargé de la Loterie Nationale et des Institutions culturelles fédérales du 07 novembre 2025, à la question n° 498 de Madame la députée Charlotte Verkeyn du 02 octobre 2025 (N.):

Le droit fiscal ne connaît pas de définition de la notion de véhicule de *pooling*. Il convient d'examiner sur base des éléments de droit et de fait si un tel véhicule est visé par les nouvelles dispositions relatives aux intéressements aux plus-values.

DO 2024202505888

Question n° 499 de Monsieur le député Lode Vereeck du 02 octobre 2025 (N.) au vice-premier ministre et ministre des Finances et des Pensions, chargé de la Loterie Nationale et des Institutions culturelles fédérales:

Le recouvrement de l'avantage fiscal sur le travail saisonnier dans le secteur des fruits et légumes.

En juin 2025, la Cour constitutionnelle a annulé une dispense du versement du précompte professionnel sur la rémunération des travailleurs saisonniers dans le secteur des fruits et légumes. À la suite de cet arrêt, le fisc a récemment commencé à récupérer l'avantage fiscal octroyé, mettant soudainement le secteur sous forte pression.

Voor vele landbouwbedrijven gaat het om aanzienlijke bedragen: afhankelijk van de teelt en de verbouwde oppervlakte kunnen de kosten oplopen tot 100.000 euro. Deze onvoorziene kost komt bovenop de fors gestegen loonkosten voor seizoenarbeiders, die in 2023 met dubbele cijfers toenamen. Landbouworganisaties wijzen erop dat er een akkoord bestond tussen de sector, de sociale partners en de overheid: de lonen zouden worden opgetrokken in ruil voor een uitbreiding van het aantal dagen seizoensarbeid naar 100 dagen en een fiscale compensatie, bestaande uit de vrijstelling op de doorstorting van de bedrijfsvoorheffing. Zonder die compensatie dreigt de balans volledig door te slaan in het nadeel van onze telers.

De terugvordering komt bovendien op een slecht moment. Het oogstseizoen is volop bezig; de loonlasten voor seizoenarbeiders zijn hoog; de inkomsten uit verkoop volgen pas maanden later. Het op korte termijn terugvorderen van de genoemde bedragen dreigt daarom heel wat bedrijven in acute financiële problemen te brengen.

1. Hoeveel landbouwbedrijven hebben intussen een terugvorderingsbrief ontvangen?
2. In welke grootteorde bevinden de teruggevorderde bedragen zich?
3. Welke mogelijkheden worden aan de getroffen bedrijven geboden om betalingsuitstel of gespreide afbetaling te bekomen, opdat er geen faillissementen volgen tijdens het lopende seizoen?
4. Hoeveel van de getroffen bedrijven verkregen reeds betalingsuitstel of een plan voor gespreide betaling, en in welke grootteorde bevonden de terug te betalen bedragen zich?
5. Hoe garandeert u dat de afspraken die de overheid met de sector en de sociale partners maakte, omtrent de uitbreiding van het aantal dagen seizoensarbeid, de hogere lonen en de fiscale compensatie, zullen worden nagekomen?
6. Bent u bereid om, samen met uw collega's en de sector, op korte termijn een nieuwe oplossing uit te werken zodat de broodnodige fiscale compensatie hersteld en behouden blijft?
7. Tegen wanneer kan de sector hierover duidelijkheid verwachten, zodat landbouwers hun bedrijfsvoering met enige zekerheid kunnen plannen?

Pour de nombreuses exploitations agricoles, les sommes en jeu sont considérables: en fonction de la culture et de la superficie cultivée, les coûts peuvent atteindre 100.000 euros. Ce coût imprévu vient s'ajouter à la forte augmentation des coûts salariaux des travailleurs saisonniers, qui ont connu une hausse à deux chiffres en 2023. Les organisations agricoles soulignent qu'un accord avait été conclu entre le secteur, les partenaires sociaux et les pouvoirs publics: les salaires seraient augmentés en échange d'une hausse du nombre de jours de travail saisonnier à 100 jours et d'une compensation fiscale, consistant en la dispense du versement du précompte professionnel. Sans cette compensation, la situation risque de pencher complètement en défaveur de nos producteurs.

De plus, le recouvrement intervient à un mauvais moment. La saison de la récolte bat son plein, les coûts salariaux des travailleurs saisonniers sont élevés et les recettes des ventes ne seront perçues que dans plusieurs mois. Le recouvrement à court terme des montants susmentionnés risque dès lors de mettre de nombreuses exploitations en grande difficulté financière.

1. Combien d'exploitations agricoles ont-elles déjà reçu une lettre de recouvrement?
2. Quel est l'ordre de grandeur des montants recouvrés?
3. Quelles sont les possibilités offertes aux exploitations concernées pour obtenir des reports de paiement ou des remboursements échelonnés, afin d'éviter des faillites au cours de la saison?
4. Parmi les exploitations touchées, combien ont déjà obtenu des délais de paiement ou un plan de paiements échelonnés, et quel est l'ordre de grandeur des montants à rembourser?
5. Comment garantissez-vous que les accords conclus par les pouvoirs publics avec le secteur et les partenaires sociaux concernant l'extension du nombre de jours de travail saisonnier, l'augmentation des salaires et la compensation fiscale seront respectés?
6. Êtes-vous disposé à élaborer à brève échéance, avec vos collègues et le secteur, une nouvelle solution afin que la nécessaire compensation fiscale soit rétablie et maintenue?
7. D'ici à quand le secteur peut-il espérer obtenir des éclaircissements à ce sujet, de sorte que les agriculteurs puissent planifier leurs activités avec quelque certitude?

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Financiën en Pensioenen, belast met de Nationale Loterij en de Federale Culturele Instellingen van 07 november 2025, op de vraag nr. 499 van De heer volksvertegenwoordiger Lode Vereeck van 02 oktober 2025 (N.):

1. In totaal hebben 1.635 bedrijven een terugvorderingsbrief ontvangen voor de toegekende steun.
2. De onderstaande tabel geeft een indicatie van het terug te betalen bedrag:

Bedrag in EUR/ <i>Montant en EUR</i>	Aantal ondernemingen/ <i>Nombre d'entreprises</i>
0-10.000	1.098
10.000-20.000	217
20.000-30.000	110
30.000-40.000	57
40.000-50.000	32
50.000-60.000	21
60.000-70.000	20
70.000-80.000	9
80.000-90.000	7
90.000-100.000	11
Boven 100.000/ <i>Supérieur à 100.000</i>	53
Tota(a)l	1.635

3. De FOD Financiën voorziet een uitzonderlijke betalingstermijn van drie maanden vanaf de verzending van het aanslagbiljet.

Daarnaast kunnen landbouwbedrijven gebruikmaken van de standaard begeleidende maatregelen die voorzien zijn voor ondernemingen met betalingsmoeilijkheden:

- Betalingsplan zonder formaliteiten:

Indien de schuld binnen een termijn van vier maanden vanaf de vervaldatum kan worden afgelost, kan een betalingsplan worden toegekend zonder bijkomende formaliteiten, op voorwaarde dat de onderneming geen andere schuld heeft tegenover de FOD Financiën. Deze aanvraag kan eenvoudig via MyMinfin gebeuren.

- Betalingsplan tot 12 maanden:

Voor langere termijnen (tot 12 maanden) wordt een analyse van de betalingscapaciteit uitgevoerd. Hierbij wordt rekening gehouden met de inkomsten, de uitgaven en het eventueel bestaan van andere fiscale schulden.

- Individuele maatregelen:

In geval van structurele moeilijkheden kunnen ruimere termijnen worden aangevraagd. Deze kunnen worden aangevuld met de volgende uitzonderlijke maatregelen, toegekend door de regionale invorderingscentra:

Réponse du vice-premier ministre et ministre des Finances et des Pensions, chargé de la Loterie Nationale et des Institutions culturelles fédérales du 07 novembre 2025, à la question n° 499 de Monsieur le député Lode Vereeck du 02 octobre 2025 (N.):

1. Au total, 1.635 entreprises ont reçu une demande de remboursement de l'aide octroyée.
2. Le tableau ci-dessous précise un ordre de grandeur quant au montant à restituer:

3. Le SPF Finances prévoit un délai de paiement exceptionnel de trois mois à partir de l'envoi de l'avertissement-extrait de rôle.

En complément, les exploitants agricoles peuvent bénéficier des mesures d'accompagnement standards prévues pour les entreprises en difficulté de paiement:

- Plan de paiement sans formalités:

Si la dette peut être apurée dans un délai de quatre mois à compter de la date d'échéance, un plan de paiement peut être accordé sans formalités supplémentaires, pour autant que l'entreprise ne présente aucune autre dette envers le SPF Finances. Cette demande peut facilement se faire via MyMinfin.

- Plan de paiement jusqu'à 12 mois:

Pour des délais plus longs (jusqu'à 12 mois), une analyse de la capacité de paiement est effectuée. Cette évaluation prend en compte les revenus, les charges, et l'existence éventuelle d'autres dettes fiscales.

- Mesures individualisées:

En cas de difficultés structurelles, des délais étendus peuvent être sollicités. Ils pourront être accompagnés des mesures exceptionnelles suivantes, octroyées par les centres régionaux de recouvrement:

o volledige of gedeeltelijke kwijtschelding van nalatighedsinteressen;

o onbeperkt uitstel van de invordering indien het om een natuurlijke persoon gaat.

De toekenning van deze maatregelen is afhankelijk van de financiële en economische situatie van de onderneming, met name:

- o het ontbreken van belangrijke privé-schulden;
- o het onvermogen om een klassiek betalingsplan te volgen;
- o de goede trouw van de schuldenaar.

Deze regelingen bieden een flexibele en proportionele oplossing voor de moeilijkheden waarmee landbouwers worden geconfronteerd en laten toe om disproportionele economische gevolgen te vermijden.

4. Hierover is op dit ogenblik nog geen informatie beschikbaar.

5 tot 7. De vernietiging door het Grondwettelijk Hof is gebaseerd op de Europese regels inzake staatssteun. Mijn administratie is verplicht om de bedragen waarop het vernietigingsarrest betrekking heeft, terug te vorderen, daar zij verplicht is om uitspraken van de rechterlijke macht na te leven. Een eventuele nieuwe regeling binnen het fiscaal recht zal daarom alleen mogelijk zijn wanneer de Europese staatssteunregels gerespecteerd worden en wanneer daartoe alle vereiste procedures, in het bijzonder de Europese aanmeldingsprocedure, doorlopen worden. Wanneer deze procedures niet gevolgd worden, dreigt men opnieuw in dezelfde positie te komen. Dat is een kwestie van gezond fiscaal beleid.

DO 2024202505891

Vraag nr. 500 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Leentje Grillaert van 02 oktober 2025 (N.) aan de vice-eersteminister en minister van Financiën en Pensioenen, belast met de Nationale Loterij en de Federale Culturele Instellingen:

De zwarte economie in België.

De omvang van de zogenaamde "zwarte economie" of informele economie in België blijft onderwerp van discussie. Uit een studie van de Nationale Bank van België (NBB) uit 2010 blijkt dat deze op ongeveer 3,8 % van het bruto binnenlands product (bbp) werd geraamd. Rond dezelfde periode kwam professor Schneider van de Universiteit van Linz echter tot een veel hogere inschatting, namelijk 17 % van het bbp. Dit is een opvallend verschil.

o remise totale ou partielle des intérêts de retard;

o surséance indéfinie au recouvrement s'il s'agit d'une personne physique.

L'octroi de ces mesures dépend de la situation financière et économique de l'entreprise, notamment:

- o l'absence de dettes privées importantes;
- o l'impossibilité de respecter un plan de paiement classique;
- o la bonne foi du redevable.

Ces dispositifs offrent une réponse souple et proportionnée aux difficultés rencontrées par les exploitants et permettent d'éviter des conséquences économiques disproportionnées.

4. À ce sujet, aucune information n'est disponible pour le moment.

5 à 7. L'annulation par la Cour constitutionnelle se fonde sur les règles européennes en matière d'aides d'État. Mon administration est tenue de récupérer les montants concernés par l'arrêt d'annulation, car elle est tenue de se conformer aux décisions de la justice. Une éventuelle nouvelle réglementation en matière fiscale ne sera donc possible que si les règles européennes en matière d'aides d'État sont respectées et si toutes les procédures requises, en particulier la procédure de notification européenne, sont suivies. Si ces procédures ne sont pas respectées, on risque de se retrouver à nouveau dans la même situation. C'est une question de bonne politique fiscale.

DO 2024202505891

Question n° 500 de Madame la députée Leentje Grillaert du 02 octobre 2025 (N.) au vice-premier ministre et ministre des Finances et des Pensions, chargé de la Loterie Nationale et des Institutions culturelles fédérales:

Économie au noir en Belgique.

L'ampleur de ce que l'on appelle l'économie au noir ou économie informelle en Belgique continue d'être sujette à discussion. Dans une étude réalisée en 2010, la Banque nationale de Belgique (BNB) estime qu'elle représente environ 3,8 % du produit intérieur brut (PIB). À la même période, le Pr Schneider de l'université de Linz était toutefois parvenu au résultat nettement plus élevé de 17 % du PIB. La différence est notable.

De realiteit zal wellicht ergens tussen beide cijfers liggen, al wijzen praktijkvoorbeelden, zoals cashbetalingen in de vastgoedsector om registratierechten te ontwijken, erop dat de informele economie aanzienlijk kan zijn. Anderzijds is het zo dat de laatste jaren het gebruik van digitale betalingen sterk is toegenomen, wat een neerwaartse druk kan uitoefenen op het aandeel van de zwarte economie.

Recente en betrouwbare cijfers zijn van groot belang voor het begrotingsbeleid, aangezien een verschuiving van economische activiteit van het informele naar het reguliere circuit kan leiden tot aanzienlijke bijkomende inkomsten voor de overheid.

1. Beschikt u of uw administratie over meer recente ramingen of studies inzake de omvang van de zwarte economie in België, en zo ja, wat zijn de meest actuele cijfers?

2. Hoe verklaart u de zeer grote kloof tussen de schatting van de NBB (3,8 %) en die van professor Schneider (17 %) voor ongeveer dezelfde periode?

3. Bent u bereid om de NBB of een andere instelling de opdracht te geven om een nieuwe studie uit te voeren die een meer accuraat beeld geeft van de huidige omvang van de zwarte economie in België?

4. Welke beleidsmaatregelen acht u het meest aangewezen om het aandeel van de zwarte economie terug te dringen en economische activiteit te verschuiven naar het officiële circuit, met het oog op bijkomende inkomsten in het kader van de komende begrotingsbesprekingen?

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Financiën en Pensioenen, belast met de Nationale Loterij en de Federale Culturele Instellingen van 07 november 2025, op de vraag nr. 500 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Leentje Grillaert van 02 oktober 2025 (N.):

1. Binnen de nationale rekeningen verstaan we onder "zwarte economie" het uitvoeren van werk door ondernemingen die niet geregistreerd zijn in het Kruispuntbank van Ondernemingen (KBO) of het uitvoeren van werk door geregistreerde ondernemingen, waarbij het uitgevoerde werk niet aangegeven wordt. De raming van de zwarte economie beantwoordt aan een internationale verplichting om de volledigheid (exhaustiviteit) van het bbp te waarborgen.

De huidige methodologie komt sterk overeen met die welke in detail wordt uitgelegd in de nota van 2010.

La réalité se situe probablement entre ces deux chiffres, même si des exemples pratiques tels que les paiements en espèces effectués dans le secteur immobilier pour éviter les droits d'enregistrement indiquent que l'économie informelle peut atteindre des proportions considérables. Il est vrai en revanche que l'utilisation des paiements numériques a fortement augmenté ces dernières années, ce qui peut exercer une pression à la baisse sur la part de l'économie au noir.

Il est très important pour la politique budgétaire de disposer de chiffres récents et fiables, puisqu'un glissement de l'activité économique du circuit informel vers le circuit régulier pourrait améliorer significativement les recettes publiques.

1. Disposez-vous, vous-même ou votre administration, d'estimations ou d'études plus récentes concernant l'ampleur de l'économie au noir en Belgique et dans l'affirmative, à combien s'élèvent les dernières estimations?

2. Comment expliquez-vous l'écart marqué entre l'estimation de la BNB (3,8 %) et celle du Pr Schneider (17 %) pour quasiment la même période?

3. Êtes-vous disposé à charger la BNB ou un autre organisme de réaliser une nouvelle étude qui donnerait une image plus précise de l'ampleur actuelle de l'économie au noir en Belgique?

4. Quelles mesures politiques estimez-vous les plus adéquates afin de parvenir à une baisse de la part de l'économie au noir et à un glissement de l'activité économique vers le circuit officiel, ce qui permettrait de pouvoir compter sur des recettes supplémentaires dans le cadre des prochaines discussions budgétaires?

Réponse du vice-premier ministre et ministre des Finances et des Pensions, chargé de la Loterie Nationale et des Institutions culturelles fédérales du 07 novembre 2025, à la question n° 500 de Madame la députée Leentje Grillaert du 02 octobre 2025 (N.):

1. Dans le cadre des comptes nationaux, on entend par "économie souterraine" l'exécution de travaux par des entreprises non enregistrées à la Banque-Carrefour des Entreprises (BCE) ou l'exécution de travaux non déclarés par des entreprises enregistrées. L'estimation de l'économie souterraine répond à une obligation internationale visant à garantir l'exhaustivité du PIB.

La méthodologie actuelle correspond largement à celle décrite en détail dans la note de 2010.

Omwille van de aard van de zwarte economie, zijn schattingen grotendeels gebaseerd op indirecte informatie en de inzichten van experts en niet op observaties. Deze experts zijn werkzaam in nationale rekeningen, maar ook in belasting audit, sociale audit en/of wetenschappelijk onderzoek.

Binnen dit kader worden de volgende assumpties gemaakt:

- overheid, financiële instellingen, non-profit organisaties ten dienste van huishoudens verrichten geen ongeregistreerd werk;
- grote ondernemingen waar veel auditing gebeurt verrichten geen ongeregistreerd werk. Onder grote ondernemingen verstaan we de organisaties met een jaarrekening met volledig schema;
- ongeregistreerd werk wordt niet verricht bij grensoverschrijdende werken;
- kmo's hebben een grotere waarschijnlijkheid om ongeregistreerd werk te verrichten;
- net als in de meeste andere Europese landen is ongeregistreerd werk groter in sectoren waarvan de productie gericht is op huishoudens (particulieren). Dit geldt met name voor de bouwsector, de groothandel en detailhandel, het onderhoud en de reparatie van motorvoertuigen, de horeca en bepaalde vrije beroepen (niet-aangegeven activiteiten van artsen, tandartsen en dierenartsen).

Bij het berekenen van zwarte economie wordt er per SUT-tak (dit is per bedrijfstak) een percentage berekend dat op het totaal van de gekende economische activiteiten wordt toegepast. Op deze (structurele) coëfficiënten wordt jaarlijks de evolutie toegepast van de *VAT gap*, dit is het verschil tussen theoretisch te ontvangen en werkelijk ontvangen btw. Deze percentages worden toegepast op de omzet van de takken en op het intermediair verbruik, waarbij het percentage tussen beide kan verschillen. Deze berekening gebeurt omdat de zwarte economie gevoelig kan zijn voor hoog- of laagconjunctuur. Het gebruik van de *VAT gap* is dus een goede proxy om na te gaan of het aandeel zwarte economie stijgt of daalt. Dit element is recentelijk geïntroduceerd in de methodologie voor het meten van de zwarte economie.

Voor 2021 gaat dit over een bedrag van 19 miljard euro (3,8 % van het bbp) toegevoegde waarde die wordt gecreëerd in de zwarte economie. Deze schatting, uitgedrukt in % van het bbp, ligt zeer dicht bij die van voorgaande periodes (die tussen 3,7 en 3,9 % van het bbp liggen).

En raison de la nature même de l'économie souterraine, les estimations reposent en grande partie sur des informations indirectes et les connaissances d'experts, plutôt que sur des observations directes. Ces experts travaillent non seulement dans les comptes nationaux, mais aussi dans les domaines de l'audit fiscal, de l'audit social et/ou de la recherche scientifique.

Dans ce cadre, les hypothèses suivantes sont formulées:

- les administrations publiques, les institutions financières et les organisations à but non lucratif au service des ménages ne réalisent pas de travaux non enregistrés;
- les grandes entreprises soumises à de nombreux audits ne réalisent pas de travaux non enregistrés. Par "grandes entreprises", on entend celles qui publient des comptes annuels selon le schéma complet;
- aucun travail non enregistré n'est effectué dans le cadre d'activités transfrontalières;
- les PME présentent une probabilité plus élevée d'effectuer des travaux non enregistrés;
- comme dans la plupart des autres pays européens, le travail non enregistré est plus important dans les secteurs produisant pour les ménages (particuliers). Cela concerne notamment le secteur de la construction, le commerce de gros et de détail, l'entretien et la réparation de véhicules automobiles, l'horeca, ainsi que certaines professions libérales (activités non déclarées de médecins, dentistes et vétérinaires).

Lors du calcul de l'économie souterraine, un pourcentage par branche SUT (c'est-à-dire par branche d'activité) est appliqué au total des activités économiques connues. Ces coefficients structurels sont ensuite ajustés chaque année selon l'évolution du *VAT gap*, c'est-à-dire la différence entre la TVA théorique à percevoir et la TVA effectivement perçue. Ces pourcentages sont appliqués au chiffre d'affaires et à la consommation intermédiaire des branches, les taux pouvant différer entre les deux. Cette approche tient compte du fait que l'économie souterraine peut être sensible aux cycles économiques. L'usage du *VAT gap* constitue donc un bon indicateur pour évaluer l'évolution de la part de l'économie souterraine. Cet élément a été introduit récemment dans la méthodologie de mesure.

Pour 2021, cela correspond à 19 milliards d'euros (soit 3,8 % du PIB) de valeur ajoutée créée dans l'économie souterraine. Cette estimation, exprimée en pourcentage du PIB, est très proche des périodes précédentes, oscillant entre 3,7 % et 3,9 % du PIB.

2. De vraag over het verschil tussen de zwarte economie die berekend wordt door de Nationale Bank van België (NBB) in het kader van de nationale rekeningen en externe partijen werd reeds besproken. Hier werden volgende inzichten verworven.

Er moet een onderscheid gemaakt tussen zwarte economie en btw-fraude. Dit onderscheid is in andere onderzoeken niet steeds expliciet vermeld, waardoor we niet weten of hier rekening mee wordt gehouden.

De zwarte economie toegerekend in de nationale rekeningen bestaat uit verborgen of deels verborgen transacties/activiteiten die tot het bbp dienen te worden gerekend (bijv. transacties met onderfacturatie).

De fiscale fraude daarentegen omvat ook activiteiten die zelf geen impact hebben op het bbp maar die wel leiden tot fiscale minderontvangsten in hoofde van de overheid (bijv. btw-carrousel).

Wat betreft de studie van de heer Schneider, die uitkwam op een bedrag van bijna 18 % van het bbp (60 miljard euro in 2007) aan zwarte economie in België, kunnen we alleen maar de conclusies van onze vorige analyse herhalen: een dergelijk hoog cijfer is moeilijk te verzoenen met het systeem van de nationale rekeningen, een complex systeem dat als benchmark kan dienen:

- dit cijfer impliceert zwarte activiteiten die even groot zijn als de officiële voor de zelfstandigen en de kmo of, wanneer de zwarte activiteit bij die producenten zou worden beperkt tot meer realistische proporties, zeer belangrijke fraudecircuits bij grote ondernemingen (systematische en significante onderrapportering van de toegevoegde waarde). Het is onwaarschijnlijk dat deze ondernemingen, waar veel grondige audits plaatsvinden, betrokken zijn bij belangrijke fraudecircuits;

- het winstaandeel zou bijna even groot worden als het loonaandeel. Dit resulteert in macro-economische verhoudingen in België die sterk afwijken van die in de buurlanden.

3. In overeenstemming met de internationale vereisten die voorschrijven dat de zwarte economie moet worden meegeteld in de berekening van het bbp om de exhaustiviteit ervan te garanderen, blijft de NBB dit dossier regelmatig opvolgen en voert zij jaarlijkse ramingen uit in het kader van de opstelling van de nationale rekeningen.

Er zijn echter geen plannen om een werkgroep op te richten of specifieke studies over dit thema te lanceren.

4. Vanuit beleidsmatig perspectief moet de bestrijding van de zwarte economie vanuit een dubbele invalshoek benaderd worden.

2. La question de la différence entre l'économie souterraine calculée par la Banque nationale de Belgique (BNB) dans le cadre des comptes nationaux et celle estimée par des sources externes a déjà été abordée. Les constats suivants en sont ressortis:

Il convient de distinguer l'économie souterraine de la fraude à la TVA. Cette distinction n'est pas toujours explicitement mentionnée dans d'autres études, ce qui empêche de savoir si elle y est prise en compte.

L'économie souterraine intégrée dans les comptes nationaux comprend des transactions ou activités dissimulées ou partiellement dissimulées qui doivent être comptabilisées dans le PIB (p. ex., des transactions sous-facturées).

La fraude fiscale, en revanche, inclut également des activités sans impact direct sur le PIB, mais qui entraînent une perte de recettes fiscales pour l'État (p. ex., les carrousels TVA).

Concernant l'étude de monsieur Schneider, qui aboutissait à une estimation de près de 18 % du PIB (soit 60 milliards d'euros en 2007) pour l'économie souterraine en Belgique, nous ne pouvons que réaffirmer les conclusions de notre précédente analyse: un chiffre aussi élevé est difficilement conciliable avec le système des comptes nationaux, un système complexe pouvant servir de référence:

- un tel chiffre impliquerait des activités souterraines d'une ampleur équivalente aux activités officielles des indépendants et des PME, ou, si ces activités cachées étaient limitées à des proportions plus réalistes, l'existence de circuits frauduleux majeurs au sein des grandes entreprises (sous-déclaration systématique et significative de la valeur ajoutée). Or, il est peu probable que ces entreprises, soumises à de nombreux audits approfondis, soient impliquées dans de tels circuits;

- la part des profits deviendrait presque équivalente à celle des salaires, conduisant à des ratios macroéconomiques pour la Belgique très éloignés de ceux observés dans les pays voisins.

3. Conformément aux exigences internationales prescrivant que l'économie souterraine doit être intégrée dans le calcul du PIB afin d'en garantir l'exhaustivité, la BNB continue de suivre régulièrement ce dossier et d'effectuer des estimations annuelles dans le cadre de l'élaboration des comptes nationaux.

Il n'est toutefois pas prévu de créer un groupe de travail ni de lancer des études spécifiques sur ce thème.

4. D'un point de vue politique, la lutte contre l'économie souterraine doit être abordée sous un double angle.

Ten eerste ondersteun ik de op het Europese niveau aangenomen richtlijn en verordening op het vlak van de strijd tegen witwaswetgeving. De bestrijding van de zwarte economie staat hierin centraal.

Ten tweede moet de uitwisseling van informatie en het versterken van samenwerking en synergiën tussen verschillende diensten die bevoegdheden hebben op het vlak van de bestrijding van de zwarte economie verstevigd worden. Op dit vlak kan verwezen worden naar de maatregelen inzake elektronische facturatie.

Om deze doelstellingen te concretiseren, wordt momenteel in de schoot van het College voor Fiscale en Sociale Fraudebestrijding aan het fraudebestrijdingsplan gewerkt, dewelke specifiek en in het bijzonder tot doel heeft operationele maatregelen te nemen om aan de hand van een *all of government approach* de zwarte economie aan banden te leggen.

DO 2024202505893

Vraag nr. 501 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Charlotte Verkeyn van 02 oktober 2025 (N.) aan de vice-eersteminister en minister van Financiën en Pensioenen, belast met de Nationale Loterij en de Federale Culturele Instellingen:

Actualisering van het sociaal overleg bij de FOD Financiën.

Momenteel wordt het sociaal overleg binnen de federale overheid geregeld door een complexe en gedateerde regelgeving, het zogenaamde "Syndicaal statuut". Dat "Syndicaal statuut" bestaat voornamelijk uit de wet van 9 december 1974 tot regeling van de betrekkingen tussen de overheid en de vakbonden van haar personeel en zijn uitvoeringsbesluit, 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, dat de laatste tien jaar niet meer werd bijgewerkt.

Deze regelgeving is eigenlijk nooit echt gemoderniseerd en actueel gehouden, getuige daarvan zijn de vele archaïsche bepalingen zoals bijvoorbeeld de regel opgenomen in artikel 77, § 3 van het koninklijk besluit van 28 september 1984 dat een systeem van automatische bevorderingen voorziet, zonder enige toetsing van competenties of vaardigheden voor de betrokken vaste afgevaardigde van de representatieve vakorganisaties. Een regel die lineair ingaat tegen een op vaardigheden en competenties gericht personeelsbeleid van een moderne werkgever.

Premièremment, je soutiens la directive et le règlement adoptés au niveau européen en matière de lutte contre le blanchiment d'argent, au sein desquels la lutte contre l'économie souterraine occupe une place centrale.

Deuxièmement, il convient de renforcer l'échange d'informations, la coopération et les synergies entre les différents services compétents en matière de lutte contre l'économie souterraine. À cet égard, on peut citer les mesures relatives à la facturation électronique.

Pour concrétiser ces objectifs, le Collège pour la lutte contre la fraude fiscale et sociale élabore actuellement un plan de lutte contre la fraude, qui vise plus particulièrement à prendre des mesures opérationnelles afin de réduire l'économie souterraine selon une approche *whole-of-government*.

DO 2024202505893

Question n° 501 de Madame la députée Charlotte Verkeyn du 02 octobre 2025 (N.) au vice-premier ministre et ministre des Finances et des Pensions, chargé de la Loterie Nationale et des Institutions culturelles fédérales:

La mise à jour de la concertation sociale au sein du SPF Finances.

Actuellement, la concertation sociale au sein de l'administration fédérale est régie par une réglementation complexe et ancienne appelée "Statut syndical". Ce "Statut syndical" se compose principalement de la loi du 19 décembre 1974 organisant les relations entre les autorités publiques et les syndicats des agents relevant de ces autorités et son arrêté d'exécution, 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, qui n'a pas été mis à jour au cours des 10 dernières années.

En effet, cette réglementation n'a jamais réellement été modernisée ni mise à jour, comme en témoignent les nombreuses dispositions archaïques, telles que la règle contenue dans l'article 77, § 3 de l'arrêté royal du 28 septembre 1984 qui prévoit un système de promotions automatiques, sans aucune évaluation des compétences ou des aptitudes pour le représentant permanent des organisations syndicales représentatives. Une règle qui va tout à fait à l'encontre d'une politique du personnel d'un employeur moderne axée sur les aptitudes et les compétences.

In dat kader zou ik u dan ook enkele vragen willen stellen over de correcte en effectieve toepassing van het voorge-noemde koninklijk besluit van 28 september 1984, een besluit dat daarenboven van openbare orde is en waar contractueel niet van kan worden afgeweken.

1. Hoeveel officiële vaste afgevaardigden van de representatieve vakorganisaties, aangeduid door de FOD Beleid en Ondersteuning (BOSA) voor het gehele federale openbare ambt, zijn actief binnen en bevoegd voor de FOD Financiën?

2. Zijn er door de FOD Financiën per representatieve vakorganisatie nog officieuze afgevaardigden aan de officiële vaste afgevaardigden toegevoegd? Zo ja, hoeveel per representatieve vakorganisatie en wordt de wedde van deze officieuze afgevaardigden betaald door de FOD Financiën of storten de representatieve vakorganisaties deze wedde effectief terug? Indien deze wedde niet teruggestort wordt, kunt u dan bevestigen dat dit een inbreuk uitmaakt op het voornoemde koninklijk besluit van 28 september 1984?

3. Hoeveel personeelsleden worden door de representatieve vakorganisaties aangeduid om te zetelen in de officiële syndicale overleg- en onderhandelingscomités van de FOD Financiën voor respectievelijk het kalenderjaar 2023 en 2024, en hoeveel dagen betaald vakbondsverlof worden hiervoor uitbetaald door de FOD Financiën voor respectievelijk het kalenderjaar 2023 en 2024, en wat is de totale kostprijs van dit uitbetaalde vakbondsverlof voor respectievelijk het kalenderjaar 2023 en 2024?

4. Hoeveel dagen vakbondsverlof werden toegekend door de FOD Financiën aan haar personeelsleden om te zetelen in interne vergaderingen, comités en commissies van de representatieve vakorganisaties zelf, voor respectievelijk het kalenderjaar 2023 en 2024 en wat is het maximaal aantal dagen vakbondsverlof dat in respectievelijk het kalenderjaar 2023 en 2024 zo aan één personeelslid werd toegekend?

5. Hoeveel bevorderingen of andere soortgelijke verhogingen in graad of in loopbaan werden binnen de FOD Financiën toegekend op basis van artikel 77, § 3 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 sinds begin 2015?

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Financiën en Pensioenen, belast met de Nationale Loterij en de Federale Culturele Instellingen van 07 november 2025, op de vraag nr. 501 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Charlotte Verkeyn van 02 oktober 2025 (N.):

Dans ce contexte, je me permets donc de vous poser quelques questions sur l'application correcte et effective de l'arrêté royal du 28 septembre 1984 précité, un arrêté qui est de surcroît d'ordre public et auquel il ne peut être dérogé par voie contractuelle.

1. Combien de délégués permanents officiels des organisations syndicales représentatives, désignés par le SPF Stratégie et Appui (BOSA) pour l'ensemble de la fonction publique fédérale sont actifs au sein du SPF Finances et compétents pour ce dernier?

2. Des délégués non officiels ont-ils été ajoutés aux délégués permanents officiels par le SPF Finances pour chaque organisation syndicale représentative? Dans l'affirmative, combien par organisation syndicale représentative et le salaire de ces délégués officieux est-il payé par le SPF Finances ou remboursé effectivement par les organisations syndicales représentatives? Si ce salaire n'est pas remboursé, pouvez-vous confirmer qu'il constitue une violation de l'arrêté royal du 28 septembre 1984 précité?

3. Combien de membres du personnel sont désignés par les organisations syndicales représentatives au sein des comités de concertation et de négociation syndicales du SPF Finances pour les années civiles 2023 et 2024 respectivement? Combien de jours de congé syndical rémunéré sont payés à cet effet par le SPF Finances pour les années civiles 2023 et 2024 respectivement? Quel coût total représentent ces congés syndicaux rémunérés pour les années civiles 2023 et 2024 respectivement?

4. Combien de jours de congé syndical ont été accordés par le SPF Finances à ses agents pour siéger à des réunions, comités et commissions internes des organisations syndicales représentatives elles-mêmes, pour les années civiles 2023 et 2024 respectivement? Quel est le nombre maximal de jours de congé syndical ainsi accordés par membre du personnel au cours des années civiles 2023 et 2024 respectivement?

5. Combien de promotions ou autres augmentations similaires de grade ou de carrière ont été accordées au sein du SPF Finances sur la base de l'article 77 § 3 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 depuis le début de l'année 2015?

Réponse du vice-premier ministre et ministre des Finances et des Pensions, chargé de la Loterie Nationale et des Institutions culturelles fédérales du 07 novembre 2025, à la question n° 501 de Madame la députée Charlotte Verkeyn du 02 octobre 2025 (N.):

1. Bij de FOD Financiën werden er 15 personeelsleden aangeduid als vaste afgevaardigde (artikel 71, 3° 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). In toepassing van het koninklijk besluit van 20 april 1999 tot uitvoering van artikel 18, derde lid, van de wet van 19 december 1974 tot regeling van de betrekkingen tussen de overheid en de vakbonden van haar personeel, zijn zes onder hen vrijgesteld van terugbetalingen.

2. Om pragmatische redenen werden vier personeelsleden per representatieve vakorganisatie vrijgesteld van formaliteiten in verband met het aanvragen van vakbondsverlof. Dit statuut is niet expliciet voorzien in het koninklijk besluit van 28 september 1984.

3. Zie onderstaande tabel.

	2023	2024
Aantal dagen/ <i>Nombre de jours</i>	623	577
Aantal personen/ <i>Nombre de personnes</i>	200	205
Loonkost in EUR/ <i>Coût salarial en EUR</i>	190.706	185.056

4. Zie onderstaande tabel.

	2023	2024
Aantal dagen / <i>Nombre de jours</i>	4.958	5.535
Aantal personen / <i>Nombre de personnes</i>	452	309
Max dagen 1 persoon / <i>Nombre max. de jours pour une personne</i>	206	206
Loonkost in EUR / <i>Coût salarial en EUR</i>	1.817.324	2.010.969

5. Op basis van artikel 77, § 3 van het koninklijk besluit van 28 september 1984 werden vier bevorderingen (3 A3 en 1 A4) toegekend. Er werden nog drie aanvragen tot bevordering (2 A3 en 1 A4) ingediend.

1. Au SPF Finances, 15 membres du personnel ont été désignés comme délégués permanents (article 71, 3° 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). En application de l'arrêté royal du 20 avril 1999 portant exécution de l'article 18, alinéa 3, de la loi du 19 décembre 1974 organisant les relations entre les autorités publiques et les syndicats des agents relevant de ces autorités, six d'entre eux sont dispensés de remboursements.

2. Pour des raisons pragmatiques, quatre membres du personnel par organisation syndicale représentative ont été dispensés des formalités liées à la demande de congé syndical. Ce statut n'est pas explicitement prévu dans l'arrêté royal du 28 septembre 1984.

3. Voir tableau ci-dessous.

4. Voir tableau ci-dessous.

5. Sur la base de l'article 77, § 3 de l'arrêté royal du 28 septembre 1984, quatre promotions (3 A3 et 1 A4) ont été accordées. Trois demandes de promotion (2 A3 et 1 A4) ont également été introduites.

DO 2024202505895

Vraag nr. 502 van De heer volksvertegenwoordiger Wouter Raskin van 02 oktober 2025 (N.) aan de vice-eersteminister en minister van Financiën en Pensioenen, belast met de Nationale Loterij en de Federale Culturele Instellingen:

De terugvordering van voorschotten voor pensioenen en IGO.

Het komt geregeld voor dat aanvragen voor een pensioen of inkomensgarantie voor ouderen laatijdig worden behandeld, de uitkering niet op tijd kan worden uitbetaald of het onderzoek naar het recht op een uitkering niet tijdig wordt afgerond.

In zulke gevallen komt het OCMW vaak tussen door tijdelijk een leefloon toe te kennen aan de betrokkene. Dat leefloon is dan een soort voorschot op de eigenlijke uitkering.

Als de aanvraag voor het pensioen of de inkomensgarantie voor ouderen uiteindelijk goedgekeurd wordt, kan het OCMW de uitbetaalde leeflonen terugvorderen van de Federale Pensioendienst. Via subrogatie treedt het OCMW dan in de rechten van de uitkeringsgerechtigde.

1. Hoeveel van dergelijke terugvorderingen door een OCMW vonden de voorbije vijf jaar plaats? Graag cijfers op jaarbasis en indien mogelijk opgesplitst per gewest of per OCMW.

2. Om welk bedrag aan terugvorderingen ging het?

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Financiën en Pensioenen, belast met de Nationale Loterij en de Federale Culturele Instellingen van 07 november 2025, op de vraag nr. 502 van De heer volksvertegenwoordiger Wouter Raskin van 02 oktober 2025 (N.):

Het antwoord op deze vraag werd rechtstreeks naar het geachte Kamerlid gestuurd. Door de omvang ervan werd het antwoord niet opgenomen in het *Bulletin van Vragen en Antwoorden*. Op verzoek zal de griffie van de Kamer van volksvertegenwoordigers de documenten bezorgen (schriftelijke.vragen@dekamer.be).

DO 2024202505895

Question n° 502 de Monsieur le député Wouter Raskin du 02 octobre 2025 (N.) au vice-premier ministre et ministre des Finances et des Pensions, chargé de la Loterie Nationale et des Institutions culturelles fédérales:

Le recouvrement d'avances pour les pensions et la GRAPA.

Il arrive régulièrement que des demandes de pension ou de garantie de revenus aux personnes âgées soient traitées tardivement, que les allocations ne puissent pas être payées à temps ou que l'examen du droit aux allocations ne soit pas achevé dans les délais.

Le CPAS intervient souvent dans ces cas en octroyant temporairement un revenu d'intégration à l'intéressé. Ce revenu d'intégration constitue une sorte d'avance sur l'allocation proprement dite.

Lorsque la demande de pension ou de garantie de revenus aux personnes âgées est finalement approuvée, le CPAS peut demander au Service fédéral des Pensions le remboursement des revenus d'intégration qui ont été versés. Le CPAS se subroge ainsi dans les droits du bénéficiaire des allocations.

1. Combien de demandes de remboursement de ce type ont été effectuées par un CPAS au cours des cinq dernières années? Pouvez-vous fournir des chiffres sur une base annuelle et, si possible, répartis par région ou par CPAS?

2. Quel a été le montant de ces demandes de remboursement?

Réponse du vice-premier ministre et ministre des Finances et des Pensions, chargé de la Loterie Nationale et des Institutions culturelles fédérales du 07 novembre 2025, à la question n° 502 de Monsieur le député Wouter Raskin du 02 octobre 2025 (N.):

La réponse à cette question a été transmise directement à l'honorable membre. Étant donné son ampleur, cette réponse n'a pas été insérée dans le *Bulletin des Questions et Réponses*. Sur simple demande, le greffe de la Chambre des représentants transmettra les documents (questions.ecrites@lachambre.be).

DO 2024202505898

Vraag nr. 503 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Kristien Van Vaerenbergh van 03 oktober 2025 (N.) aan de vice-eersteminister en minister van Financiën en Pensioenen, belast met de Nationale Loterij en de Federale Culturele Instellingen:

De teruggevorderde bedragen die ten onrechte aan rechtzoekende werden uitbetaald.

Op 3 juni 2025 richtte ik vraag nr. 332 aan de minister van Justitie.

"Artikel 508/18 van het Gerechtelijk Wetboek bepaalt dat het bureau voor juridische bijstand de juridische bijstand kan stopzetten, indien niet (meer) voldaan wordt aan de voorwaarden, namelijk ontoereikende bestaansmiddelen of wanneer geen medewerking wordt verleend aan de pro-Deadvocaat. Dit wil ook zeggen dat de begunstigde de onverschuldigd vergoede juridische tweedelijnsbijstand zal moeten terugbetalen.

1. In hoeveel dossiers werd de voorbije drie jaar jaarlijks de onterechte uitbetaling in het kader van juridische tweedelijnsbijstand teruggevorderd?

2. Wat is in de afgelopen drie jaar het jaarlijks onterecht aan juridische tweedelijnsbijstand uitbetaalde bedrag?

3. Hoeveel hiervan werd de voorbije drie jaar jaarlijks effectief teruggevorderd?"

In het antwoord dat ik van de minister van Justitie ontving (*Vragen en Antwoorden*, Kamer, 2024-2025, nr. 19) wees ze me op het bestaan van artikel 508/ 20 van het Gerechtelijk Wetboek en het feit dat de gevallen waarin de schatkist de vergoedingen voor juridische bijstand kan terugvorderen bij de rechtzoekende die de rechtszoekende heeft genoten ruimer is dan artikel 508/18 Gerechtelijk Wetboek.

Daarnaast wees ze op artikel 5 van het koninklijk besluit van 20 december 1999 houdende uitvoeringsbepalingen inzake de vergoedingen die aan advocaten worden toegekend in het kader van de juridische tweedelijnsbijstand en inzake de subsidies voor de kosten verbonden aan de organisatie van de bureaus voor juridische bijstand.

Gezien de gestelde vragen dus onder uw bevoegdheid vallen, richt ik ze met deze aldus tot u.

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Financiën en Pensioenen, belast met de Nationale Loterij en de Federale Culturele Instellingen van 07 november 2025, op de vraag nr. 503 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Kristien Van Vaerenbergh van 03 oktober 2025 (N.):

DO 2024202505898

Question n° 503 de Madame la députée Kristien Van Vaerenbergh du 03 octobre 2025 (N.) au vice-premier ministre et ministre des Finances et des Pensions, chargé de la Loterie Nationale et des Institutions culturelles fédérales:

La récupération des sommes indûment versées à un justiciable.

Le 3 juin 2025, j'ai adressé la question n° 332 à la ministre de la Justice.

"L'article 508/18 du Code judiciaire dispose que le bureau d'aide juridique peut mettre fin à l'aide juridique de deuxième ligne s'il constate que le bénéficiaire ne satisfaisait pas ou ne satisfait plus aux conditions prévues, comme l'absence de ressources suffisantes, ou si le bénéficiaire ne coopère pas avec l'avocat pro deo. Cela signifie également que le bénéficiaire devra rembourser les sommes indûment perçues dans le cadre de l'aide juridique de deuxième ligne

1. Pour les trois dernières années, quel est le nombre annuel de dossiers où les sommes indûment perçues dans le cadre de l'aide juridique de deuxième ligne ont été récupérées?

2. Pour les trois dernières années, quel est le montant annuel des sommes indûment perçues dans le cadre de l'aide juridique de deuxième ligne?

3. Au cours des trois dernières années, quelle part de ce montant a effectivement été récupérée par année?

Dans sa réponse (*Questions et Réponses*, Chambre, 2024-2025, n° 19), la ministre de la Justice a attiré mon attention sur l'article 508/20 du Code judiciaire et sur le fait que les hypothèses dans lesquelles le Trésor peut récupérer les indemnités d'aide juridique auprès du justiciable ayant bénéficié de celle-ci, indiquant que l'article précité va au-delà de l'article 508/18 du Code judiciaire.

Par ailleurs, elle s'est référée à l'article 5 de l'arrêté royal du 20 décembre 1999 contenant les modalités d'exécution relatives à l'indemnisation accordée aux avocats dans le cadre de l'aide juridique de deuxième ligne et relatif au subside pour les frais liés à l'organisation des bureaux d'aide juridique.

Étant donné que les questions posées relèvent donc de votre compétence, je vous les adresse.

Réponse du vice-premier ministre et ministre des Finances et des Pensions, chargé de la Loterie Nationale et des Institutions culturelles fédérales du 07 novembre 2025, à la question n° 503 de Madame la députée Kristien Van Vaerenbergh du 03 octobre 2025 (N.):

Mijn administratie beschikt niet over statistieken met betrekking tot de schuldvorderingen tot terugvorderen van juridische bijstandsvergoedingen.

DO 2024202505916

Vraag nr. 504 van De heer volksvertegenwoordiger Ridouane Chahid van 03 oktober 2025 (Fr.) aan de vice-eersteminister en minister van Financiën en Pensioenen, belast met de Nationale Loterij en de Federale Culturele Instellingen:

Door de douane in beslag genomen drugs.

Kunt u een tabel bezorgen met daarin per jaar voor de jaren 2020 tot 2025 (tot 1 september) de hoeveelheden drugs per soort (in kg) die door de verschillende douanediensdiensten in beslag genomen werden, evenals de verdeling volgens de plaats waar ze in beslag genomen werden (Antwerpse haven, luchthavens enz.)?

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Financiën en Pensioenen, belast met de Nationale Loterij en de Federale Culturele Instellingen van 07 november 2025, op de vraag nr. 504 van De heer volksvertegenwoordiger Ridouane Chahid van 03 oktober 2025 (Fr.):

Het antwoord op deze vraag werd rechtstreeks naar het geachte Kamerlid gestuurd. Door de omvang ervan werd het antwoord niet opgenomen in het *Bulletin van Vragen en Antwoorden*. Op verzoek zal de griffie van de Kamer van volksvertegenwoordigers de documenten bezorgen (*schriftelijke.vragen@dekamer.be*).

DO 2024202505922

Vraag nr. 505 van De heer volksvertegenwoordiger Anthony Dufrane van 03 oktober 2025 (Fr.) aan de vice-eersteminister en minister van Financiën en Pensioenen, belast met de Nationale Loterij en de Federale Culturele Instellingen:

Toekomst van de 500 eurobiljetten in België (MV 008368C).

Al jaren zijn er in de eurozone debatten aan de gang over het 500 eurobiljet, aangezien zulke biljetten soms voor oneigenlijke doeleinden gebruikt worden, onder meer voor witwaspraktijken en fraude. Sinds 2019 geeft de Europese Centrale Bank (ECB) op enkele uitzonderingen na geen 500 eurobiljetten meer uit, maar ze blijven wel in omloop en behouden hun wettelijke waarde. In 2020 waren er naar schatting nog 446 miljoen van zulke biljetten in omloop.

Mon administration ne dispose pas de statistiques concernant les créances de récupération d'indemnités d'aide juridique.

DO 2024202505916

Question n° 504 de Monsieur le député Ridouane Chahid du 03 octobre 2025 (Fr.) au vice-premier ministre et ministre des Finances et des Pensions, chargé de la Loterie Nationale et des Institutions culturelles fédérales:

Saisies des douanes.

Pouvez-vous fournir un tableau, par année, entre 2020 et 2025 (au 1er septembre 2025) des quantités de stupéfiants (en kg) par type saisies par les différents services des douanes et leur répartition par implantation (port d'Anvers, aéroports, etc.)?

Réponse du vice-premier ministre et ministre des Finances et des Pensions, chargé de la Loterie Nationale et des Institutions culturelles fédérales du 07 novembre 2025, à la question n° 504 de Monsieur le député Ridouane Chahid du 03 octobre 2025 (Fr.):

La réponse à cette question a été transmise directement à l'honorable membre. Étant donné son ampleur, cette réponse n'a pas été insérée dans le *Bulletin des Questions et Réponses*. Sur simple demande, le greffe de la Chambre des représentants transmettra les documents (*questions.ecrites@lachambre.be*).

DO 2024202505922

Question n° 505 de Monsieur le député Anthony Dufrane du 03 octobre 2025 (Fr.) au vice-premier ministre et ministre des Finances et des Pensions, chargé de la Loterie Nationale et des Institutions culturelles fédérales:

L'avenir des billets de 500 euros en Belgique (QO 008368C).

Le billet de 500 euros suscite depuis des années des débats au sein de la zone euro en raison de son usage parfois détourné, notamment dans des circuits de blanchiment d'argent et de fraude. Depuis 2019, la Banque centrale européenne (BCE) a cessé son émission à quelques exceptions près, mais ces billets restent en circulation et conservent leur valeur légale. En 2020, on estimait que 446 millions de ces billets étaient toujours en libre circulation.

Net zoals elders in de eurozone bezitten sommige Belgen nog zulke coupures, soms uit voorzorg of om te sparen. Aangezien ze steeds minder vaak gebruikt of zelfs geweigerd worden tijdens transacties, het elektronisch betalen in opmars is en de strijd tegen witwaspraktijken opgedreven wordt, rijzen er echter vragen over de toekomst van de 500 eurobiljetten. Men kan zich terecht afvragen welk volume er in ons land nog in omloop is en wat de perspectieven op een definitieve intrekking zijn.

1. Hoeveel 500 eurobiljetten zijn er volgens de recentste ramingen van de Nationale Bank van België (NBB) nog in omloop?

2. Kunnen ze bij de NBB nog altijd tegen een ander 500 eurobiljet ingeruild worden of worden ze stelselmatig uit de omloop genomen?

3. Bij welke soorten van betalingen worden zulke coupures voornamelijk gebruikt?

4. Wat is het standpunt van België omtrent de verdere erkenning van de geldigheid van zulke biljetten als wettelijk betaalmiddel?

5. Wordt er op het nationale of het Europese niveau nagedacht over een definitieve intrekking van die biljetten en welk tijdspad zou er in dat verband overwogen kunnen worden?

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Financiën en Pensioenen, belast met de Nationale Loterij en de Federale Culturele Instellingen van 07 november 2025, op de vraag nr. 505 van De heer volksvertegenwoordiger Anthony Dufrane van 03 oktober 2025 (Fr.):

1. De Nationale Bank van België (NBB) beschikt niet over een exacte schatting van het aantal biljetten van 500 euro dat nog in omloop is in België. Een groot deel van de door de centrale banken van het Eurosysteem uitgegeven biljetten wordt gebruikt voor oppotting, zowel binnen als buiten het eurogebied. De biljetten van 500 euro die tot 2019 in omloop werden gebracht, worden vooral buiten het eurogebied opgepot, wat het opvolgen ervan sterk bemoeilijkt. Bovendien maakt de vrije omloop van eurobiljetten binnen het eurogebied elke schatting nog moeilijker, zeker omdat deze biljetten meer dan zes jaar geleden zijn uitgegeven.

2. De NBB geeft sinds april 2019 geen biljetten van 500 euro meer uit. Een biljet van 500 euro kan dus niet vervangen worden door een ander biljet van dezelfde waarde.

3. De biljetten van 500 euro worden voornamelijk gebruikt als waarderreserve. Commerciële banken houden eveneens een deel van hun kasreserves waarschijnlijk aan in de vorm van biljetten van 500 euro.

En Belgique, comme ailleurs dans la zone euro, certains citoyens détiennent encore ces coupures, parfois à des fins de précaution ou d'épargne. Toutefois, la raréfaction voire le refus de leur usage dans les transactions, l'essor des paiements électroniques et la lutte accrue contre le blanchiment posent la question de leur avenir. Il est pertinent de s'interroger sur le volume encore en circulation dans notre pays et sur les perspectives de retrait définitif.

1. Combien de billets de 500 euros sont encore en circulation en Belgique selon les dernières estimations de la Banque nationale de Belgique (BNB)?

2. Peuvent-ils toujours être échangés contre un autre billet de 500 euros à la BNB ou sont-ils systématiquement retirés de la circulation?

3. Dans quels types de paiements sont-ils principalement utilisés?

4. Quelle est la position de la Belgique quant à la poursuite de leur validité comme moyen de paiement légal?

5. Existe-t-il, au niveau national ou européen, une réflexion sur le retrait définitif de ces billets et quel calendrier serait envisageable?

Réponse du vice-premier ministre et ministre des Finances et des Pensions, chargé de la Loterie Nationale et des Institutions culturelles fédérales du 07 novembre 2025, à la question n° 505 de Monsieur le député Anthony Dufrane du 03 octobre 2025 (Fr.):

1. La Banque nationale de Belgique (BNB) ne dispose pas d'une estimation précise du nombre de billets de 500 euros encore en circulation en Belgique. Une grande partie de ceux émis par les banques centrales de l'Eurosystème est utilisée à des fins de thésaurisation, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de la zone euro. Les billets de 500 euros mis en circulation jusqu'en 2019 sont surtout concernés par cette thésaurisation hors zone euro, ce qui complique fortement leur suivi. De plus, la libre circulation des billets au sein de la zone euro rend toute estimation encore plus difficile, d'autant que ces billets ont été émis il y a plus de six ans.

2. La BNB n'émet plus de billets de 500 euros depuis avril 2019. Par conséquent, un billet de 500 euros ne peut pas être remplacé par un autre billet de la même valeur.

3. Les billets de 500 euros sont principalement utilisés comme réserve de valeur. Les banques commerciales conservent également une partie de leurs avoirs en espèces, probablement sous forme de billets de 500 euros.

4. Net als alle andere eurobiljetten behouden de biljetten van 500 euro hun waarde en kunnen ze op elk moment worden omgewisseld bij eender welke nationale centrale bank van het eurogebied. Elke beslissing over hun status als wettig betaalmiddel valt niet onder de bevoegdheid van de NBB, maar onder die van de raad van bestuur van de Europese Centrale Bank.

5. Dit onderwerp staat momenteel niet op de agenda.

DO 2024202505923

Vraag nr. 506 van De heer volksvertegenwoordiger Wim Van der Donckt van 03 oktober 2025 (N.) aan de vice-eersteminister en minister van Financiën en Pensioenen, belast met de Nationale Loterij en de Federale Culturele Instellingen:

Profil van personen onder derdenbeslag.

Uit een recent jaarrapport van de FOD Financiën blijkt dat deze dienst jaarlijks meer dan een miljoen keer beslag legt op de inkomsten van wanbetalers, ruim vier keer meer dan in 2020. Deze sterke toename is enerzijds te verklaren door het stijgende aantal overheidsdiensten dat zijn schuldvorderingen laat innen via de fiscus. Anderzijds werd in 2024 ook een inhaalbeweging gemaakt, onder meer door het digitaliseren van boetes.

Het beslag vindt plaats via het zogenaamde "derdenbeslag", waarbij de fiscus, na een onbetaalde schuld en een voorafgaande aanmaning, inkomsten rechtstreeks kan innen via derden, zoals werkgevers. Dit kan gaan om loonbeslag, maar ook om beslag op andere inkomstenbronnen, zoals huuropbrengsten uit vastgoed.

Hoewel de werkwijze en de redenen voor deze beslagleggingen duidelijk zijn, blijft onduidelijk wie de personen achter deze cijfers zijn.

1. Welke types huishoudens komen het vaakst in aanraking met dit derdenbeslag, en hoeveel huishoudens per type betreft dit (bijv. alleenstaanden, nieuw samengestelde gezinnen, enz.)?

2. Welke statuten of beroepsgroepen komen het vaakst in aanmerking met het derdenbeslag (bijv. zelfstandigen, werknemers, ambtenaren, enz.)?

3. Wat is de woonsituatie van deze personen (bijv. eigenaar, huurder, bewoner van een sociale woning, enz.)?

4. Comme toutes les autres coupures en euros, les billets de 500 euros conservent leur valeur et peuvent être échangés à tout moment auprès de n'importe quelle banque centrale nationale de la zone euro. Toute décision concernant leur statut de cours légal relève non pas de la BNB, mais du conseil des gouverneurs de la Banque centrale européenne.

5. Ce sujet n'est pas actuellement à l'ordre du jour.

DO 2024202505923

Question n° 506 de Monsieur le député Wim Van der Donckt du 03 octobre 2025 (N.) au vice-premier ministre et ministre des Finances et des Pensions, chargé de la Loterie Nationale et des Institutions culturelles fédérales:

Profil des personnes faisant l'objet d'une saisie-arrêt.

Il ressort d'un rapport annuel récent du SPF Finances que ce service a procédé en 2024 à plus d'un million de saisies sur les revenus de personnes en défaut de paiement, soit plus de quatre fois plus qu'en 2020. Cette forte augmentation s'explique, d'une part, par le nombre croissant de services publics qui font recouvrer leurs créances par le biais de l'administration fiscale et, d'autre, part, par le mouvement de rattrapage effectué en 2024, notamment grâce à la numérisation des amendes.

La saisie s'effectue par le biais de la "saisie-arrêt", qui permet au fisc, après une sommation préalable, de recouvrer une dette impayée en percevant directement les revenus du débiteur par le truchement de tiers, tels que des employeurs. Il peut s'agir d'une saisie sur salaire, mais également d'une saisie sur d'autres sources de revenus, comme des revenus locatifs provenant de biens immobiliers.

Bien que la méthode et les motifs de ces saisies soient clairs, le profil des personnes qui se cachent derrière ces chiffres demeure flou.

1. Quels types de ménages font le plus souvent l'objet d'une saisie-arrêt, et de combien de ménages de chaque type s'agit-il (par exemple, personnes isolées, familles recomposées, etc.)?

2. Quels statuts ou groupes professionnels font le plus souvent l'objet d'une saisie-arrêt (par exemple, indépendants, salariés, fonctionnaires, etc.)?

3. Quelle est la situation de ces personnes en termes de logement (par exemple, propriétaire, locataire, occupant d'un logement social, etc.)?

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Financiën en Pensioenen, belast met de Nationale Loterij en de Federale Culturele Instellingen van 07 november 2025, op de vraag nr. 506 van De heer volksvertegenwoordiger Wim Van der Donckt van 03 oktober 2025 (N.):

Sinds 2015 is binnen de FOD Financiën de Algemene Administratie van de Inning en de Invordering (AII) het *shared service center* voor de inning en invordering van de schuldvorderingen van de federale overheid, zowel voor fiscale als niet-fiscale schuldvorderingen. Deze aanduiding houdt in dat de innings- en invorderingstaken van de federale overheid door de AII worden verricht, die daarmee een gedeelde dienstverlener wordt.

In dit verband heeft de AII haar informaticatoepassingen gemoderniseerd om sneller toegang te krijgen tot de solvabiliteitsgegevens, met als doel een beter inzicht te verkrijgen in de vermogenstoestand van de schuldenaren. Deze modernisering is de belangrijkste reden voor de sterke toename van de invorderingsmaatregelen gedurende de laatste jaren (hoofdzakelijk de vereenvoudigde derdenbeslagen), en dit met een constant personeelsbestand.

De gestelde vragen beogen het in kaart brengen van het profiel van de schuldenaren waarvoor er de laatste jaren een vereenvoudigd derdenbeslag werd gelegd. In dit kader kan mijn administratie volgende gegevens verstrekken betreffende de beslagen schuldenaren sinds 2020.

1. De burgerlijke staat van de beslagen schuldenaren is, in afnemende volgorde van belangrijkheid, alleenstaande (47 %), gehuwd (24 %), gescheiden (20 %) en weduwe/weduwnaar (5 %).

2. Het statuut of de beroepsgroep van de beslagen schuldenaren is, in afnemende volgorde van belangrijkheid, loontrekkende (50 %), gepensioneerde (11 %), begunstigde van een ziekte- of invaliditeitsuitkering (8 %), zelfstandige (7 %) en bedrijfsleider (6 %).

3. Van deze beslagen schuldenaren is ongeveer 24 % eigenaar van een onroerend goed en is ongeveer 49 % geregistreerd als huurder. Indien een beslagen schuldenaar zowel gekend is als eigenaar als huurder, werd de categorie "eigenaar" in aanmerking genomen.

DO 2024202505924

Vraag nr. 507 van De heer volksvertegenwoordiger Gilles Foret van 03 oktober 2025 (Fr.) aan de vice-eersteminister en minister van Financiën en Pensioenen, belast met de Nationale Loterij en de Federale Culturele Instellingen:

Réponse du vice-premier ministre et ministre des Finances et des Pensions, chargé de la Loterie Nationale et des Institutions culturelles fédérales du 07 novembre 2025, à la question n° 506 de Monsieur le député Wim Van der Donckt du 03 octobre 2025 (N.):

Depuis 2015, l'Administration générale de la Perception et du Recouvrement (AGPR) au sein du SPF Finances est le *shared service center* pour la perception et le recouvrement des créances de l'État fédéral, tant pour les créances fiscales que non fiscales. Cette désignation implique que les tâches de perception et de recouvrement de l'État fédéral sont effectuées par l'AGPR, qui devient ainsi un prestataire de services partagé.

À cet égard, l'AGPR a modernisé ses outils informatiques afin d'accélérer l'exploitation des sources de solvabilité, dans le but de mieux cerner la situation patrimoniale des redevables. Cette modernisation est la principale raison de la forte augmentation des mesures de recouvrement observées ces dernières années (principalement les saisies-arrêts simplifiées), et ce, avec un effectif constant.

Les questions posées visent à cerner le profil des débiteurs pour lesquels une saisie-arrêt simplifiée a été effectuée ces dernières années. À ce sujet, mon administration est en mesure de communiquer les données suivantes concernant les débiteurs saisis depuis 2020.

1. L'état civil des débiteurs saisis est, par ordre décroissant d'importance, célibataire (47 %), marié(e) (24 %), divorcé(e) (20 %) et veuf/veuve (5 %).

2. Le statut ou groupe professionnel des débiteurs saisis est, par ordre décroissant d'importance, salarié(e) (50 %), pensionné(e) (11 %), bénéficiaire d'indemnités pour maladie ou invalidité (8 %), indépendant(e) (7 %) et dirigeant(e) d'entreprise (6 %).

3. Parmi ces débiteurs saisis, environ 24 % sont propriétaires d'un bien immobilier et environ 49 % sont recensés comme locataires. Si un débiteur saisi est identifié à la fois comme propriétaire et comme locataire, la catégorie "propriétaire" a été prise en compte.

DO 2024202505924

Question n° 507 de Monsieur le député Gilles Foret du 03 octobre 2025 (Fr.) au vice-premier ministre et ministre des Finances et des Pensions, chargé de la Loterie Nationale et des Institutions culturelles fédérales:

Onroerende voorheffing. - Rol van de AAPD en de BCED bij de actualisering van de kadastrale gegevens (MV 008709C).

De onroerende voorheffing vormt een belangrijke bron van inkomsten voor de gemeenten, via de gemeentelijke opcentiemen.

De correcte inning ervan hangt evenwel af van de doorstroming en de juistheid van de kadastrale gegevens, die op federaal niveau beheerd worden door de Algemene Administratie van de Patrimoniumdocumentatie (AAPD). Verscheidene actoren in het veld wijzen echter op aanhoudende moeilijkheden in verband met het updaten en delen van deze informatie, met name in grote studentensteden waar gebouwen vaak opgesplitst zijn en die opsplitsingen vaak niet correct opgenomen zijn in de kadastrale legger. Die trage verwerking heeft tot gevolg dat de door de gemeenten verwachte geldstromen op zich laten wachten en bemoeilijkt een efficiënt beheer.

In dit verband zou de Waalse kruispuntbank voor gegevensuitwisseling (Banque Carrefour d'Échange de Données (BCED)) een centrale rol moeten spelen door de onderlinge uitwisseling van gegevens tussen de verschillende beleidsniveaus te faciliteren en de administratieve rompslomp te verminderen. Heel wat gemeenten geven niettemin aan dat dit systeem nog niet optimaal werkt.

1. Welke middelen zet de AAPD in om de actualisering en de toegankelijkheid van de kadastrale gegevens te verbeteren, met name voor overheidsgoederen en opgesplitste gebouwen?

2. Is de BCED vandaag volledig operationeel wat de patrimoniumgegevens betreft? Zo niet, wanneer zal die kruispuntbank volledig operationeel zijn en zullen de gemeenten en gewesten er effectief gebruik van kunnen maken?

3. Zal er op korte of middellange termijn werk gemaakt worden van een bestuurlijke hervorming of een modernisering van de processen voor het beheer van de kadastrale legger om de deelgebieden en de lokale entiteiten beter te ondersteunen bij hun beheer van de onroerende voorheffing?

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Financiën en Pensioenen, belast met de Nationale Loterij en de Federale Culturele Instellingen van 07 november 2025, op de vraag nr. 507 van De heer volksvertegenwoordiger Gilles Foret van 03 oktober 2025 (Fr.):

Précompte immobilier. - Rôle de l'AGDP et de la BCED dans l'actualisation des données cadastrales (QO 008709C).

Le précompte immobilier constitue une ressource financière majeure pour les communes, via les additionnels communaux.

Sa bonne perception dépend toutefois de la fluidité et de l'exactitude des données cadastrales, gérées au niveau fédéral par l'Administration générale de la Documentation patrimoniale (AGDP). Or, plusieurs acteurs de terrain relèvent des difficultés persistantes liées à la mise à jour et au partage de ces informations, en particulier dans les grandes villes étudiantes où les divisions d'immeubles sont fréquentes et souvent mal intégrées dans la matrice cadastrale. Ces lenteurs génèrent des retards dans les flux financiers attendus par les communes et nuisent à une gestion efficiente.

Dans ce cadre, la Banque Carrefour d'Échange de Données (BCED) devrait jouer un rôle central en facilitant l'interopérabilité des données entre les niveaux de pouvoir et en réduisant les lourdeurs administratives. Cependant, de nombreuses communes indiquent que ce dispositif n'atteint pas encore son plein potentiel.

1. Quels moyens l'AGDP met-elle en oeuvre pour améliorer la mise à jour et l'accessibilité des données cadastrales, notamment pour les biens publics et les immeubles divisés?

2. La BCED est-elle aujourd'hui pleinement opérationnelle pour ce qui concerne les données patrimoniales? Si non, quel est le calendrier prévu pour en finaliser le déploiement et l'usage effectif par les communes et les régions?

3. Une réforme de gouvernance ou une modernisation des processus de gestion de la matrice cadastrale est-elle envisagée à court ou moyen terme, afin de mieux soutenir les entités fédérées et locales dans leur gestion du précompte immobilier?

Réponse du vice-premier ministre et ministre des Finances et des Pensions, chargé de la Loterie Nationale et des Institutions culturelles fédérales du 07 novembre 2025, à la question n° 507 de Monsieur le député Gilles Foret du 03 octobre 2025 (Fr.):

1. De verdelingen van gebouwde percelen gebeurt in principe steeds na werken op basis van een stedenbouwkundige vergunning of na een juridische mutatie via een basisakte. Dergelijke verdelingen maken fiscaal gezien een aanzienlijke wijziging uit. Ze hebben dus automatisch de actualisering van de kadastrale documentatie en de vaststelling van een kadastraal inkomen tot gevolg.

De Algemene Administratie van de Patrimoniumdocumentatie (AAPD) volgt via een digitale toepassing de aanvragen op van stedenbouwkundige vergunningen die door de gemeenten worden afgeleverd. De AAPD wordt eveneens op de hoogte gebracht van basisakten die onderworpen zijn aan de registratieverplichting.

Dit geldt voor alle onroerende goederen met een gebouwde kadastrale aard.

De administratie heeft prioriteiten vastgelegd om ervoor te zorgen dat de dossiers volledig verwerkt worden binnen een termijn van drie maanden. Deze termijn wordt in 91 % van de gevallen behaald.

2. Het komt mij niet toe op deze vraag een antwoord te verstrekken. De Kruispuntbank voor Gegevensuitwisseling (BCED) is een gemeenschappelijke dienst van het Waalse gewest en de Federatie Wallonië-Brussel, bevoegd voor het delen van gegevens.

De ministeriële bevoegdheid over het *Service public de Wallonie*(SPW) - *Secrétariat général qui gère la Banque Carrefour d'Echange de Données* (BCED), wordt uitgeoefend door mevrouw Jacqueline Galant, minister van Ambtenarenzaken, Administratieve en Informatieve Vereenvoudiging, Sport en Sportinfrastructuur, Media en WBE.

3. De AAPD werkt thans aan een ingrijpende hervorming. De toepassingen Stipad en Urbain/Prodocs zullen worden vervangen door een reeks webservices die het mogelijk maken om het Patrimoniaal informatiesysteem (Patris) gemakkelijker te raadplegen en bij te werken. Die webservices zullen de schakel vormen tussen de patrimoniale databank en de verschillende business-toepassingen.

DO 2024202505926

Vraag nr. 508 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Anja Vanrobaeys van 03 oktober 2025 (N.) aan de vice-eersteminister en minister van Financiën en Pensioenen, belast met de Nationale Loterij en de Federale Culturele Instellingen:

Controles FSMA op IPT (MV 008092C).

1. Les divisions d'immeuble en différentes parcelles patrimoniales s'opèrent en principe toujours après des travaux sur la base d'un permis d'urbanisme ou une mutation juridique via un acte de base. De telles divisions constituent fiscalement une modification notable. Elles impliquent donc d'office l'actualisation de la documentation cadastrale et la fixation d'un revenu cadastral.

L'Administration général de l'Administration patrimoniale (AGDP) assure via un logiciel le suivi des demandes de permis d'urbanisme délivrés par les communes. De même, L'AGDP est informée des actes de base qui sont soumis à la formalité de l'enregistrement.

Ceci s'applique à tous les immeubles avec une nature bâtie.

L'administration a fixé des priorités pour que le processus de traitement complet des dossiers soit assuré dans un délai de trois mois. Ce délai est atteint dans 91 % des cas.

2. Il ne m'appartient pas de fournir une réponse à cette question. La Banque Carrefour d'Echange de Données est un service commun à la Région wallonne et à la Fédération Wallonie-Bruxelles compétent en matière de partage de données.

La compétence ministérielle sur le Service public de Wallonie (SPW) - Secrétariat général qui gère la Banque Carrefour d'Echange de Données (BCED) est exercée par madame Jacqueline Galant, ministre de la Fonction Publique, de la Simplification administrative et informatique, des Sports et des Infrastructures sportives, des Médias et de WBE.

3. L'AGDP travaille actuellement à une réforme en profondeur. Les applications Stipad et Urbain/Prodocs seront remplacées par une série de services web qui permettront de consulter et de mettre à jour le système d'informations patrimoniales (Patris) de manière plus facile. Ces services web feront le lien entre la base de données patrimoniales et les différentes applications métiers.

DO 2024202505926

Question n° 508 de Madame la députée Anja Vanrobaeys du 03 octobre 2025 (N.) au vice-premier ministre et ministre des Finances et des Pensions, chargé de la Loterie Nationale et des Institutions culturelles fédérales:

Les contrôles menés par la FSMA concernant l'EIP (QO 008092C).

Uit een recent persbericht van de Autoriteit voor Financiële Diensten en Markten (FSMA) blijkt dat sinds 2021 tientallen vennootschappen en verenigingen een minnelijke schikking hebben gesloten wegens het onwettig toekennen van individuele aanvullende pensioenplannen (IPT) aan werknemers op het einde van hun loopbaan. De toezichthouder stelde intussen 47 inbreuken vast, wat leidde tot nominatieve publicatie en de betaling van een wettelijk vastgelegde boete van 35 % van het opgebouwde pensioenkapitaal. Het totale bedrag aan minnelijke schikkingen loopt sindsdien op tot ongeveer 370.000 euro. De betrokken werknemers hoeven de onrechtmatig toegekende voordelen evenwel niet terug te betalen.

De wetgeving stelt duidelijke voorwaarden voor de toekenning van een IPT aan werknemers: een werkgever kan dit enkel toestaan wanneer er voor alle werknemers van de onderneming een aanvullend pensioen wordt voorzien, en het toekennen van een IPT is bovendien verboden in de 36 maanden voorafgaand aan de pensionering van de betrokken werknemer.

Deze regels moeten vermijden dat werkgevers einde-loopbaanvergoedingen verpakken in een fiscaal gunstige pensioentoezegging en zo vervroegde uitredes faciliteren voor een beperkte groep werknemers.

1. Klopt het dat de vastgestelde inbreuken voornamelijk betrekking hadden op het toekennen van een IPT aan een beperkt aantal werknemers, zonder dat er een aanvullend pensioen bestond voor alle werknemers van de onderneming? Kunt u dat nader toelichten?

2. Acht u de huidige sanctieregeling en de controlemechanismen van de FSMA afdoende om ondernemingen in de toekomst van dergelijke praktijken te weerhouden?

3. Overweegt u bijkomende maatregelen of wetswijzigingen om dit soort selectieve en onwettige toekenningen structureel te vermijden en de doelstelling van de wet, namelijk een collectief en correct aanvullend pensioen daadwerkelijk te vrijwaren?

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Financiën en Pensioenen, belast met de Nationale Loterij en de Federale Culturele Instellingen van 07 november 2025, op de vraag nr. 508 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Anja Vanrobaeys van 03 oktober 2025 (N.):

1. De boetes waarvan sprake in het persbericht van de Autoriteit voor Financiële Diensten en Markten (FSMA) werden door de FSMA opgelegd op grond van artikel 6, § 1, 3de lid van de wet van 28 april 2003 betreffende de aanvullende pensioenen (WAP).

Il ressort d'un récent communiqué de presse de l'Autorité des services et marchés financiers (FSMA) que depuis 2021, des dizaines de sociétés et d'associations ont conclu une transaction pénale après l'octroi illégal d'engagements individuels de pension (EIP) à des travailleurs en fin de carrière. L'autorité de contrôle a constaté 47 infractions, qui ont donné lieu à une publication nominative et au paiement d'une amende fixée par la loi équivalant à 35 % du capital de pension constitué. Le montant total des transactions pénales s'élève depuis lors à environ 370.000 euros. Les travailleurs concernés ne doivent cependant pas rembourser les avantages indûment perçus.

La législation prévoit des conditions claires pour l'octroi d'un EIP aux travailleurs: un employeur ne peut le consentir que lorsqu'une pension complémentaire est accordée à tous les travailleurs de l'entreprise, et en outre, l'octroi d'un EIP est interdit durant les 36 mois précédant le départ à la retraite du travailleur concerné.

Ces règles visent à éviter que des employeurs dissimulent des indemnités de fin de carrière dans un plan de pension avantageux fiscalement et facilitent ainsi les départs anticipés pour un groupe limité de travailleurs.

1. Est-il exact que les infractions constatées avaient principalement trait à l'octroi d'un EIP à un groupe limité de travailleurs sans qu'une pension complémentaire soit accordée à l'ensemble des travailleurs de l'entreprise? Pouvez-vous fournir plus d'explications?

2. Jugez-vous le régime de sanctions et les mécanismes de contrôle de la FSMA suffisants pour dissuader les entreprises de se livrer à de telles pratiques à l'avenir?

3. Envisagez-vous des mesures complémentaires ou des modifications législatives afin d'empêcher structurellement les octrois sélectifs et illégaux de ce type et de préserver l'objectif de la loi, à savoir une pension complémentaire collective et correcte?

Réponse du vice-premier ministre et ministre des Finances et des Pensioenen, chargé de la Loterie Nationale et des Institutions culturelles fédérales du 07 novembre 2025, à la question n° 508 de Madame la députée Anja Vanrobaeys du 03 octobre 2025 (N.):

1. Les amendes mentionnées dans le communiqué de presse de l'Autorité des services et marchés financiers (FSMA) ont été infligées par cette dernière en vertu de l'article 6, § 1er, alinéa 3, de la loi du 28 avril 2003 relative aux pensions complémentaires (LPC).

Die bepaling voorziet in een administratieve geldboete tot belope van 35 % van het pensioenkapitaal in het geval een individuele pensioentoezegging door werkgevers wordt toegekend in de loop van 36 maanden voorafgaand aan de pensionering, de brugpensionering of de vervroegde uittreding in het kader van een daarmee vergelijkbaar stelsel.

De gerichte controles die de FSMA jaarlijks uitvoert, hebben betrekking op de naleving van deze voorwaarde van 36 maanden die tot doel heeft dat eindloopbaanvergoedingen niet verpakt worden in een individuele pensioentoezegging.

2. Het is precies om een ontradend effect te creëren dat de wetgever, naast het verbod zelf van individuele pensioentoezegging in de 36 maanden voor pensionering/brugpensionering/vervroegde uittreding in het kader van een vergelijkbaar stelsel, specifiek in een administratieve sanctie heeft voorzien. Dit systeem heeft zijn deugdelijkheid bewezen. Deze problematiek wordt actief opgevolgd door de FSMA.

3. Het lijkt niet aangewezen of nuttig om aanvullende maatregelen in de wetgeving te voorzien. De FSMA heeft toegang tot de nodige gegevens via de databank DB2P. Het invoeren van deze voorwaarde van 36 maanden en de daaraan gekoppeld administratieve geldboete in de pensioenwetgeving hebben duidelijk hun doel bereikt. Ik sta uiteraard open voor verdere verbeteringen om misbruiken aan te pakken.

DO 2024202505947

Vraag nr. 509 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Eva Demesmaecker van 06 oktober 2025 (N.) aan de vice-eersteminister en minister van Financiën en Pensioenen, belast met de Nationale Loterij en de Federale Culturele Instellingen:

De overlevingspensioenen.

De regering plant een grote pensioenhervorming. Ook de overlevingspensioenen zullen worden hervormd.

Teneinde deze hervorming te kunnen inschatten, had ik graag volgende cijfers bekomen, voor de laatste drie jaar per jaar:

- het totaal aantal genietters van een overlevingspensioen;
- hoeveel nieuwe overlevingspensioenen werden toegekend aan niet-gepensioneerden wegens het overlijden van hun partner;

Selon cette disposition, tout employeur octroyant un engagement individuel de pension à un travailleur au cours des 36 mois précédant sa mise à la retraite, sa prépension ou sa sortie anticipée dans le cadre d'un régime similaire s'expose à une amende administrative égale à 35 % du capital de pension concerné.

Les contrôles ciblés effectués chaque année par la FSMA portent sur le respect de cette condition des 36 mois, dont le but est d'empêcher que des indemnités de fin de carrière ne soient dissimulées dans un engagement individuel de pension.

2. C'est précisément pour créer un effet dissuasif que le législateur a non seulement imposé l'interdiction d'octroyer un engagement individuel de pension à un travailleur dans les 36 mois précédant sa mise à la retraite, sa prépension ou sa sortie anticipée dans le cadre d'un régime similaire, mais a également prévu une sanction administrative spécifique en cas de non-respect de cette interdiction. Ce système a fait ses preuves. La problématique fait l'objet d'un suivi actif de la part de la FSMA.

3. Il ne me paraît pas opportun ni utile de prévoir des mesures supplémentaires dans la législation. La FSMA a accès aux données nécessaires par le biais de la banque de données DB2P. L'instauration de la condition des 36 mois et l'amende administrative y associée prévue par la législation sur les pensions ont clairement atteint leur objectif. Je suis bien entendu ouvert à d'autres améliorations visant à lutter contre les abus.

DO 2024202505947

Question n° 509 de Madame la députée Eva Demesmaecker du 06 octobre 2025 (N.) au vice-premier ministre et ministre des Finances et des Pensions, chargé de la Loterie Nationale et des Institutions culturelles fédérales:

Pensions de survie.

Le gouvernement prévoit de procéder à une grande réforme des pensions. Les pensions de survie feront également l'objet d'une réforme.

Afin de pouvoir évaluer cette réforme, je souhaite obtenir les données chiffrées suivantes pour chacune des trois dernières années (et par an):

- le nombre total de bénéficiaires d'une pension de survie;
- le nombre d'octrois de nouvelles pensions de survie à des non-pensionnés à la suite du décès de leur partenaire;

- hoeveel overlevingspensioenen werden ingetrokken na een nieuw huwelijk;
- van de genietters van een overlevingspensioen hoeveel mensen zijn alleenstaande, wettelijke of feitelijke samenwonende;
- het aantal mensen met een overlevingspensioen met kinderen ten laste;
- het aantal mensen met een Belgisch overlevingspensioen die:

- o niet de Belgische nationaliteit hebben;
- o die niet langer in België wonen;

- het aantal overlevingspensioenen per leeftijdscategorie?

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Financiën en Pensioenen, belast met de Nationale Loterij en de Federale Culturele Instellingen van 07 november 2025, op de vraag nr. 509 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Eva Demesmaecker van 06 oktober 2025 (N.):

De Federale Pensioendienst (FPD) geeft hieronder een overzicht van het aantal personen die een overlevingspensioen (al dan niet in combinatie met een eigen rustpensioen) ontvangen en dit over een periode van drie jaar (situatie in januari van het vermelde jaar). Het betreft enkel gerechtigden op een overlevingspensioen. Gerechtigden op een overgangsuitkering werden uitgesloten.

1. In januari 2023 genoten in totaal 538.259 personen van een overlevingspensioen. In januari 2024 waren dat er 532.055 en 524.290 in januari 2025.

2. Voor het bepalen van het aantal nieuwe overlevingspensioenen (gestart in jaar N) uitgekeerd (in januari jaar N+1) aan niet-gepensioneerden worden volgende criteria gehanteerd:

- nieuwe overlevingspensioenen gestart in 2022: de begunstigde op een overlevingspensioen heeft de leeftijd van 48 jaar en 6 maanden bereikt (leeftijdsvoorwaarde in 2022) en is niet ouder dan 65 jaar (wettelijke pensioenleeftijd in 2022, met uitzondering van speciale regimes);

- nieuwe overlevingspensioenen gestart in 2023: de begunstigde op een overlevingspensioen heeft de leeftijd van 49 jaar bereikt en is niet ouder dan 65 jaar;

- nieuwe overlevingspensioenen gestart in 2024: de begunstigde op een overlevingspensioen heeft de leeftijd van 49 jaar en 6 maanden bereikt en is niet ouder dan 65 jaar.

- le nombre de retraits de pensions de survie après un remariage;

- le nombre d'isolés, de cohabitants légaux ou de cohabitants de fait parmi les bénéficiaires d'une pension de survie;

- le nombre de bénéficiaires d'une pension de survie ayant des enfants à charge;

- le nombre de bénéficiaires d'une pension de survie belge:

- o qui ne possèdent pas la nationalité belge;
- o qui ne résident plus en Belgique;

- le nombre de pensions de survie par tranche d'âge.

Réponse du vice-premier ministre et ministre des Finances et des Pensions, chargé de la Loterie Nationale et des Institutions culturelles fédérales du 07 novembre 2025, à la question n° 509 de Madame la députée Eva Demesmaecker du 06 octobre 2025 (N.):

Le Service fédéral des Pensions (SFP) donne ci-dessous un aperçu du nombre de personnes qui bénéficient d'une pension de survie (en combinaison ou non avec une pension de retraite) et ce, sur une période de trois ans (la situation en janvier de l'année). Il s'agit seulement des personnes qui bénéficient d'une pension de survie. Les personnes qui bénéficient d'une allocation de transition ont été exclues.

1. En total 538.259 personnes ont bénéficié d'une pension de survie en janvier 2023, 532.055 en janvier 2024 et 524.290 en janvier 2025.

2. Les critères suivants sont utilisés pour déterminer le nombre de nouvelles pensions de survie (débuté en année N) versées (en janvier année N+1) à des personnes non pensionnées:

- nouvelles pensions de survie ayant pris cours en 2022: si le conjoint est décédé en 2022, le bénéficiaire d'une pension de survie a au moins l'âge de 48 ans et 6 mois (condition d'âge en 2022) et a moins de 65 ans (âge légal de pension en 2022, à l'exception des régimes spéciaux);

- nouvelles pensions de survie ayant pris cours en 2023: si le conjoint est décédé en 2023, le bénéficiaire d'une pension de survie a au moins l'âge de 49 ans et a moins de 65 ans;

- nouvelles pensions de survie ayant pris cours en 2024: si le conjoint est décédé en 2024, le bénéficiaire d'une pension de survie a au moins l'âge de 49 ans et 6 mois et a moins de 65 ans.

Nieuwe overlevingspensioenen uitbetaald aan personen die ook een rustpensioen ontvangen (dus reeds gepensioneerd) worden niet meegeteld.

Het betreft 5.163 nieuwe rechten op overlevingspensioenen in het jaar 2022, 4.876 nieuwe rechten in het jaar 2023 en 4.474 nieuwe rechten in het jaar.

3. Informatie over het aantal overlevingspensioenen dat werd ingetrokken na een nieuw huwelijk is niet beschikbaar in de datawarehouse van de FPD.

4. De gegevens beschikbaar in de datawarehouse maken het enkel mogelijk een onderscheid te maken tussen personen die wettelijk samenwonen en personen die niet wettelijk samenwonen. Er kan geen onderscheid gemaakt worden tussen alleenstaanden en feitelijk samenwonenden.

In januari 2023 waren 6.493 gerechtigden op een overlevingspensioen wettelijk samenwonend, in januari 2024 waren dat er 6.562 en in januari 2025 waren er 6.580 wettelijk samenwonenden.

5. Aangezien het aantal kinderen ten laste geen invloed heeft op het bedrag van het overlevingspensioen zijn deze gegevens niet op een gestructureerde wijze beschikbaar in de database van de FPD.

6. In januari 2023 hadden 70.740 gerechtigden niet de Belgische nationaliteit. In januari 2024 ging het om 69.485 gerechtigden, en in januari 2025 betrof het 67.982 gerechtigden.

57.851 gerechtigden woonden in januari 2023 in het buitenland. Dat waren er 56.936 in januari 2024 en 55.806 in januari 2025.

7. Onderstaand kan u een opdeling vinden in leeftijdsgroepen van personen met een overlevingspensioen in betaling in januari van het betrokken jaar.

Les nouvelles pensions de survie payées aux personnes qui reçoivent également une pension de retraite (donc déjà pensionnées) ne sont pas prises en compte.

Il s'agit de 5.163 nouveaux droits de pension de survie pour l'année 2022, 4.876 nouveaux droits de pension de survie pour l'année 2023 et 4.474 nouveaux droits de pension de survie pour l'année 2024.

3. L'information sur le nombre de pensions de survie qui ont été retirées après un nouveau mariage n'est pas disponible dans la base de données du SFP.

4. L'information dans la base de données permet seulement de faire la distinction entre les personnes sous cohabitation légale et les autres personnes. Elle ne permet pas de faire la distinction entre les personnes qui habitent seule et les personnes sous cohabitation de fait.

En janvier 2023 il y avait 6.493 bénéficiaires d'une pension de survie sous cohabitation légale, en janvier 2024 il y avait 6.562 personnes et en janvier 2025 il y avait 6.580 personnes.

5. Comme le nombre d'enfants à charge n'a aucune incidence sur le montant de la pension de survie, l'information n'est pas disponible d'une façon structurée dans la base de données du SFP.

6. En janvier 2023, 70.740 bénéficiaires n'avaient pas la nationalité belge. En janvier 2024, ils étaient 69.485 et en janvier 2025, ils étaient 67.982.

57.851 bénéficiaires habitaient à l'étranger en janvier 2023. En janvier 2024 il y avait 56.936 bénéficiaires qui habitaient à l'étranger et 55.806 en janvier 2025.

7. Ci-dessous, une répartition par classe d'âge des personnes avec une pension de survie en paiement en janvier de l'année concernée.

Leeftijdsgroep/ <i>Classe d'âge</i>	2023	2024	2025
< 45 jaar/< 45 ans	1 311	1 134	979
[45 - 50[	1 843	1 422	1 139
[50 - 55[	7 570	6 741	5 718
[55 - 60[	15 555	14 547	13 583
[60 - 65[	28 983	27 807	26 465
[65 - 70[	49 759	49 135	48 178
[70 - 75[	69 349	67 679	66 421
[75 - 80[	87 741	89 046	89 125
[80 - 85[	94 825	92 193	90 326
[85 - 90[	98 296	97 885	96 887
[90 - 95[	63 090	63 866	63 842
[95 - 100[	17 788	18 343	19 128
≥ 100 jaar/≥ 100 ans	2 149	2 257	2 499
Tota(a)l	538 259	532 055	524 290

DO 2024202505949

Vraag nr. 510 van De heer volksvertegenwoordiger Wouter Vermeersch van 06 oktober 2025 (N.) aan de vice-eersteminister en minister van Financiën en Pensioenen, belast met de Nationale Loterij en de Federale Culturele Instellingen:

Inkomsten uit accijnzen en belastingen op tabak en alcohol.

Accijnzen en andere belastingen op tabak en alcohol vormen een belangrijke inkomstenbron voor de federale schatkist. Deze inkomsten zijn niet alleen budgettair relevant, maar hebben ook een beleidsmatig aspect. Zo werd recent duidelijk dat de regering beoogt om met een accijnsverlaging grensaankopen te ontmoedigen, en zo de inkomsten in dit land te verhogen.

Om de effecten van eventuele beleidskeuzes correct in te schatten is het belangrijk om te weten hoe deze inkomsten zich de afgelopen jaren hebben ontwikkeld, en in welke mate particuliere aankopen onderscheiden kunnen worden van consumptie in de horecasector.

1. Welke inkomsten werden de afgelopen vijf jaar in de federale begroting opgenomen uit tabak en uit alcohol, graag telkens opgesplitst per jaar in (a) accijnzen en (b) andere belastingen (zoals btw)?

2. Kunt u deze cijfers uitsplitsen per jaar voor:

- particuliere aankopen (retail/verkoop in winkels);
- horecaverbruik (cafés, restaurants, evenementen)?

3. Wat is de verklaring voor de waargenomen evoluties in deze inkomstenstromen (bijv. wijziging in consumptiepatronen, accijnsverhogingen of -verlagingen, smokkel, grensinkopen, economische conjunctuur)?

4. Hoe worden de verwachte toekomstige trends in inkomsten uit tabak en alcohol momenteel ingeschat in de meerjarenbegroting?

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Financiën en Pensioenen, belast met de Nationale Loterij en de Federale Culturele Instellingen van 07 november 2025, op de vraag nr. 510 van De heer volksvertegenwoordiger Wouter Vermeersch van 06 oktober 2025 (N.):

1. Volgende tabel geeft de totale ontvangsten weer inzake accijnzen en btw op tabaksfabrikaten en alcohol.

DO 2024202505949

Question n° 510 de Monsieur le député Wouter Vermeersch du 06 octobre 2025 (N.) au vice-premier ministre et ministre des Finances et des Pensions, chargé de la Loterie Nationale et des Institutions culturelles fédérales:

Les recettes des accises et des taxes sur le tabac et sur l'alcool.

Les accises et autres taxes sur le tabac et l'alcool constituent une source de recettes importante pour le Trésor fédéral. Ces recettes ne sont pas seulement pertinentes sur le plan budgétaire, elles présentent également un aspect stratégique. Il est ainsi apparu récemment que le gouvernement envisageait de réduire les accises afin de décourager les achats frontaliers et d'augmenter ainsi les recettes fiscales dans ce pays.

Afin d'évaluer correctement les effets d'éventuels choix politiques, il importe de savoir de quelle manière ces recettes ont évolué au cours des dernières années et dans quelle mesure il est possible de distinguer les achats de particuliers de la consommation du secteur horeca.

1. Au cours des cinq dernières années, quelles recettes provenant du tabac et de l'alcool ont-elles été incluses dans le budget fédéral? Veuillez ventiler les chiffres par année entre (a) les accises et (b) les autres taxes (comme la TVA).

2. Pouvez-vous ventiler ces chiffres par année pour:

- les achats de particuliers (vente au détail/en magasin);
- la consommation de l'horeca (cafés, restaurants, événements)?

3. Comment s'expliquent les évolutions constatées de ces flux de recettes (par exemple un changement des habitudes de consommation, des hausses ou baisses d'accises, la contrebande, les achats frontaliers, la conjoncture économique)?

4. Comment les futures tendances concernant les recettes du tabac et de l'alcool sont-elles estimées actuellement dans le budget pluriannuel?

Réponse du vice-premier ministre et ministre des Finances et des Pensions, chargé de la Loterie Nationale et des Institutions culturelles fédérales du 07 novembre 2025, à la question n° 510 de Monsieur le député Wouter Vermeersch du 06 octobre 2025 (N.):

1. Le tableau suivant présente les recettes totales en accises et TVA pour le tabac et les boissons alcoolisées.

In miljoenen EUR/ <i>En millions EUR</i>	Tabak/ <i>Tabac</i>		Alcohol/ <i>Alcool</i>		
	Jaar/ <i>Année</i>	Accijnzen/ <i>Accises</i>	Btw/ <i>TVA</i>	Accijnzen/ <i>Accises</i>	Btw/ <i>TVA</i>
2020		2.462	718	779	n.b.
2021		2.579	743	834	n.b.
2022		2.772	759	822	n.b.
2023		2.737	745	773	n.b.
2024		2.555	709	740	n.b.

Het is niet mogelijk de btw-ontvangsten op alcoholische dranken te identificeren. Het betreft de netto-ontvangsten voor eventuele toewijzingen vanuit deze ontvangsten ter financiering van de sociale zekerheid (voor tabak).

2. Het is niet mogelijk de cijfers uit te splitsen naar particuliere aankopen en consumptie in de horeca.

3. De evolutie van de ontvangsten hangt niet af van één enkele factor. Zoals u zelf vermeldt kunnen de ontvangsten namelijk beïnvloed worden door accijnsverhogingen (de laatste jaren in het bijzonder voor tabak), door gedragswijzigingen van economische operatoren ten gevolge van deze verhogingen (inverbruikstelling van erg grote voorraden net voor de accijnsverhoging), door de grenshandel, door de coronacrisis (voor de jaren 2020-2021), enz. Het is bijgevolg onmogelijk het individueel effect van elk van deze factoren op de evolutie van de ontvangsten te bepalen.

4. Volgende tabel geeft de verwachte accijnsontvangsten voor alcohol en tabak weer. De btw-ontvangsten worden niet geraamd per type product.

Il n'est pas possible d'identifier les recettes de TVA sur les boissons alcoolisées. Il s'agit des recettes nettes avant éventuelles attributions de celles-ci pour le financement de la sécurité sociale (pour le tabac).

2. Il n'est pas possible de ventiler ces chiffres entre achat particulier et consommation dans l'horeca.

3. L'évolution des recettes ne dépend pas uniquement d'un seul facteur. Comme vous le citez, les recettes peuvent être notamment influencées par les hausses d'accises (notamment ces dernières années pour le tabac), par le changement de comportement des opérateurs économiques suite à ces hausses (mise à la consommation d'important stocks juste avant la hausse des accises), du commerce transfrontalier, de la crise covid (pour les années 2020-2021), etc. Il n'est cependant pas possible d'isoler la part de chaque facteur dans l'évolution des recettes.

4. Le tableau suivant reprend les prévisions des recettes d'accises pour l'alcool et le tabac. Les recettes de TVA ne sont pas estimées par type de produits.

Verwachte accijnsontvangsten, monitoring september 2025/ Prévisions recettes accises monitoring septembre 2025						
In miljoenen EUR/ En millions d'euros	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Tabak/Tabac	2.817	2.796	2.771	2.850	2.838	2.825
Alcohol/Alcool	731	728	721	718	721	723

De ramingen zijn gebaseerd op de zeven eerste maanden van 2025, evenals de verschillende verwachtingen van de groeivoeten volgens het Federaal Planbureau (groei van de fiscale ontvangsten, groei van de tabaks- en alcoholconsumptie).

Les estimations se basent sur les recettes des sept premiers mois de 2025 ainsi que diverses prévisions de taux de croissance du Bureau fédéral du Plan (croissance des recettes fiscales, croissance de la consommation de tabac et d'alcool).

DO 2024202505950

Vraag nr. 511 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Ellen Samyn van 06 oktober 2025 (N.) aan de vice-eersteminister en minister van Financiën en Pensioenen, belast met de Nationale Loterij en de Federale Culturele Instellingen:

Budgettaire impact van de verhoging van de wettelijke pensioenleeftijd tot 66 jaar.

Sinds 1 januari 2025 is de wettelijke pensioenleeftijd in België verhoogd van 65 naar 66 jaar, een maatregel die zijn oorsprong vindt in de beslissingen van de regering-Michel (2014). Volgens recente cijfers van de Federale Pensioendienst is het aantal nieuwe wettelijke pensioenen in de eerste vijf maanden van dit jaar met zo'n 22.000 gedaald ten opzichte van dezelfde periode in 2024.

Uit diezelfde bron blijkt dat deze verschuiving heeft geleid tot een vermindering van de federale pensioenuitgaven met ongeveer 100 miljoen euro over de periode februari tot en met mei 2025, op basis van een gemiddeld wettelijk pensioen van circa 1.850 euro per maand.

1. Kunt u bevestigen dat de verhoging van de wettelijke pensioenleeftijd tot 66 jaar in de eerste vijf maanden van 2025 heeft geleid tot een vermindering van de pensioenuitgaven met circa 100 miljoen euro?

2. Welke cumulatieve budgettaire impact verwacht u op jaarbasis van deze maatregel voor de federale begroting, voor het huidige jaar (2025) en voor de jaren 2026 tot en met 2030?

3. Kunt u toelichten wat de geraamde bijkomende budgettaire impact zal zijn van de verdere verhoging van de pensioenleeftijd naar 67 jaar in 2030?

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Financiën en Pensioenen, belast met de Nationale Loterij en de Federale Culturele Instellingen van 07 november 2025, op de vraag nr. 511 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Ellen Samyn van 06 oktober 2025 (N.):

DO 2024202505950

Question n° 511 de Madame la députée Ellen Samyn du 06 octobre 2025 (N.) au vice-premier ministre et ministre des Finances et des Pensions, chargé de la Loterie Nationale et des Institutions culturelles fédérales:

L'impact budgétaire du rehaussement de l'âge légal de la retraite à 66 ans.

Depuis le 1er janvier 2025, l'âge légal de la retraite est passé de 65 à 66 ans en Belgique. L'origine de cette mesure remonte aux décisions prises par le gouvernement Michel (2014). Il ressort de chiffres récents du Service fédéral des Pensions que le nombre de nouvelles pensions légales a baissé d'environ 22.000 unités durant les cinq premiers mois de cette année, comparé à la même période en 2024.

Le SFP indique également que ce glissement a entraîné une diminution des dépenses fédérales de pension d'environ 100 millions d'euros pour la période s'étalant de février à fin mai 2025. Ce calcul est basé sur une pension légale moyenne d'environ 1.850 euros par mois.

1. Pouvez-vous confirmer que le rehaussement de l'âge légal de la retraite à 66 ans a entraîné une diminution des dépenses fédérales de pension d'environ 100 millions d'euros pour les cinq premiers mois de l'année 2025?

2. Selon vous, quel sera l'impact budgétaire cumulé annuel de cette mesure sur le budget fédéral de cette année 2025 et sur celui des années 2026 à 2030?

3. Pouvez-vous fournir des explications quant à l'impact budgétaire supplémentaire estimé du nouveau rehaussement de l'âge légal de la retraite à 67 ans, qui interviendra en 2030?

Réponse du vice-premier ministre et ministre des Finances et des Pensions, chargé de la Loterie Nationale et des Institutions culturelles fédérales du 07 novembre 2025, à la question n° 511 de Madame la députée Ellen Samyn du 06 octobre 2025 (N.):

Het verhogen van de wettelijke pensioenleeftijd in 2025 heeft tot gevolg dat personen die in de loop van 2025 de leeftijd van 65 jaar bereiken en niet de mogelijkheid hebben om vervroegd op pensioen te gaan omdat ze niet aan de huidige loopbaanvoorwaarden voldoen, de ingang van hun pensioen met een jaar uitgesteld zien. De impact hiervan is een besparing die deels in 2025 gerealiseerd wordt en deels in 2026. Immers, voor iemand in die situatie die bijv. voorheen op 1 juli 2025 op pensioen kon, zal zijn of haar pensioen nu pas op 1 juli 2026 kunnen opnemen. Voor de begroting is er in dat geval zowel in 2025 (juli - december) als in 2026 (januari-juni) een besparing van zes maanden pensioen. Het pensioen dat betaald zal worden vanaf juli 2026 zal echter in principe hoger liggen dan het pensioen dat hij/zij zonder de verhoging van de wettelijke pensioenleeftijd al vanaf juli 2025 zou ontvangen hebben. Dat zorgt in de daaropvolgende jaren voor een lichte toename van de geraamde pensioenlast op jaarbasis.

1. Ik kan inderdaad bevestigen dat de verhoging van de wettelijke pensioenleeftijd van 65 naar 66 jaar in de periode februari 2025 tot en met mei 2025 heeft geleid tot een vermindering van de pensioenuitgaven met ongeveer 100 miljoen euro.

2 en 3. Voor het volledige jaar 2025 verwacht de Federale Pensioendienst (FPD) een budgettaire impact van om en bij de 630 miljoen euro. Voor 2026 wordt de extra besparing op jaarbasis geraamd op ongeveer 620 miljoen euro, terwijl vanaf 2027 tot en met 2029 jaarlijks een beperkte extra budgettaire kost van om en bij de 30 miljoen euro wordt ingeschat.

De budgettaire besparing voor 2030 wordt ingeschat op meer dan 660 miljoen euro. In 2031 zou de extra besparing om en bij de 650 miljoen euro bedragen, om in de daaropvolgende jaren opnieuw een beperkte jaarlijkse extra kost te genereren van om en bij de 60 miljoen euro.

In onderstaande tabel kan u de geraamde jaarlijkse (bijkomende) budgettaire impact en de structurele (recurrente) budgettaire impact vinden tot en met 2033, uitgedrukt in miljoen euro.

Le relèvement de l'âge légal de départ à la pension en 2025 signifie que les personnes qui atteindront 65 ans en 2025 et qui ne pourront pas prendre une pension anticipée parce qu'ils ne remplissent pas les conditions de carrière actuelles verront leur départ à la pension reporté d'un an. Cela entraînera des économies, réalisées en partie en 2025 et en partie en 2026. P. ex., une personne dans cette situation, qui pouvait auparavant prendre sa pension le 1er juillet 2025, ne pourra désormais percevoir sa pension qu'au 1 juillet 2026. L'impact budgétaire sera de six mois de pension en 2025 (juillet-décembre) et en 2026 (janvier-juin). Cependant, la pension versée à partir de juillet 2026 sera, en principe, légèrement supérieure à celle qu'il/elle aurait perçue à partir de juillet 2025 sans le relèvement de l'âge légal de départ à la pension. Cela entraînera une légère augmentation de la charge estimée des pensions pour les années suivantes.

1. Je peux effectivement confirmer que l'augmentation de l'âge légal de la pension de 65 à 66 ans a entraîné une économie des dépenses pensions d'environ 100 millions d'euros entre février et mai 2025.

2 et 3. Pour l'ensemble de l'année 2025, le Service fédéral des Pensions (SFP) prévoit un impact budgétaire d'environ 630 millions d'euros. Pour 2026, l'économie annuelle est estimée à environ 620 millions d'euros, tandis que pour la période 2027-2029, un coût budgétaire limité d'environ 30 millions d'euros est prévu chaque année.

Les économies budgétaires pour 2030 sont estimées à plus de 660 millions d'euros. En 2031, ces économies s'élèveraient encore à environ 650 millions d'euros, générant un coût annuel limité d'environ 60 millions d'euros les années suivantes.

Dans le tableau ci-dessous, vous trouverez l'impact annuel et cumulé estimé jusqu'en 2033 inclus, exprimé en millions d'euros.

	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Annuel (supplémentaire)/ <i>Jaarlijks (bijkomend)</i>	-632	-618	29	29	30	-667	-651	61	62
Structurel (récurrent)/ <i>Structureel (recurrent)</i>	-632	-1.250	-1.221	-1.192	-1.162	-1.829	-2.480	-2.419	-2.357

De structurele (recurrente) budgettaire besparing als gevolg van de verhoging van de wettelijke pensioenleeftijd naar 66 jaar (in 2025) en 67 jaar (in 2030) loopt op van 632 miljoen euro in 2025 naar 1,25 miljard euro in 2026, en verder naar 1,83 miljard in 2030 tot 2,42 miljard in 2032.

De jaren die volgen op de verhoging van de wettelijke pensioenleeftijd is er telkens een lichte daling in deze structurele besparing (van 30 à 60 miljoen), wat logisch is omdat de extra gewerkte jaren ook extra pensioenrechten en dus een hoger pensioenbedrag betekenen voor de betrokkenen.

DO 2024202505952

Vraag nr. 512 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Ellen Samyn van 06 oktober 2025 (N.) aan de vice-eersteminister en minister van Financiën en Pensioenen, belast met de Nationale Loterij en de Federale Culturele Instellingen:

Impact van de beperking in de tijd van werkloosheidsuitkeringen op wijkwerkers en hun pensioenrechten.

Op Vlaams niveau bestaat het systeem van wijkwerken, waarbij langdurige niet-werkende werkzoekenden en leefloongerechtigden die nog niet klaar zijn voor een tewerkstelling in het reguliere arbeidscircuit, tot 630 uur per jaar maatschappelijke activiteiten kunnen uitvoeren. Dat kan bijv. bij lokale besturen, scholen of verenigingen. Voor deze prestaties ontvangen zij een beperkte vergoeding van 4,10 euro per uur, bovenop hun bestaande uitkering.

Door de federale maatregel om de werkloosheidsuitkeringen in de tijd te beperken, rijzen er echter bij wijkwerkers ernstige bezorgdheden, zowel over hun recht op werkloosheidssteun als over de impact op hun latere pensioenrechten.

1. Zal de periode waarin iemand als wijkwerker actief is, meetellen in de berekening van de pensioenrechten? Zo ja, op welke manier? Zo neen, acht u dit wenselijk, gezien de maatschappelijke relevantie van deze vorm van werk?

2. Zullen wijkwerkers die hun werkloosheidsuitkering verliezen als gevolg van de beperking in de tijd, vanaf 1 januari nog recht hebben op de bijkomende vergoeding van 4,10 euro per uur binnen het wijkwerksysteem?

Les économies budgétaires structurelles (récurrentes) résultant du relèvement de l'âge légal de pension à 66 ans (en 2025) et 67 ans (en 2030) augmenteront de 632 millions d'euros en 2025 à 1,25 milliard d'euros en 2026, puis à 1,83 milliard en 2030 et à 2,42 milliards en 2032.

Dans les années qui suivent le relèvement de l'âge légal de la pension, ces économies structurelles diminuent légèrement (de 30 à 60 millions), ce qui est logique car les années travaillées supplémentaires signifient également des droits de pension supplémentaires et donc un montant de pension plus élevé pour les personnes concernées.

DO 2024202505952

Question n° 512 de Madame la députée Ellen Samyn du 06 octobre 2025 (N.) au vice-premier ministre et ministre des Finances et des Pensions, chargé de la Loterie Nationale et des Institutions culturelles fédérales:

L'effet de la limitation des allocations de chômage dans le temps sur les travailleurs de quartier et leurs droits à la pension.

Il existe au niveau flamand le système du travail de quartier, permettant aux demandeurs d'emploi inoccupés de longue durée et aux bénéficiaires du RIS qui ne sont pas encore prêts pour un emploi dans le circuit ordinaire du travail d'effectuer des activités sociales jusqu'à 630 heures par an. Ces activités peuvent par exemple être réalisées dans des administrations locales, des écoles ou des associations. Ces prestations leur donnent droit à une indemnité limitée de 4,10 euros par heure s'ajoutant à leurs allocations existantes.

La mesure fédérale de limitation des allocations de chômage dans le temps suscite de sérieuses préoccupations chez les travailleurs de quartier en ce qui concerne tant leur droit à des allocations de chômage que l'effet sur leurs droits ultérieurs à la pension.

1. La période d'activité en tant que travailleur de quartier sera-t-elle prise en compte dans le calcul des droits à la pension? Dans l'affirmative, de quelle manière? Dans la négative, jugez-vous cette prise en compte souhaitable, eu égard à la pertinence sociale de cette forme de travail?

2. Les travailleurs de quartier qui perdront leurs allocations de chômage à la suite de la limitation de celles-ci dans le temps pourront-ils encore prétendre, à partir du 1er janvier, à l'indemnité additionnelle de 4,10 euros de l'heure au sein du système du travail de quartier?

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Financiën en Pensioenen, belast met de Nationale Loterij en de Federale Culturele Instellingen van 07 november 2025, op de vraag nr. 512 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Ellen Samyn van 06 oktober 2025 (N.):

PWA (Plaatselijk Werkgelegenheidsagentschap) en wijkwerken zijn een activeringsinstrument voor langdurig werklozen die hun werkloosheidsuitkering behouden aanvullend met een vergoeding per gepresteerd uur. Deze prestaties en de bijhorende vergoeding zijn beperkt tot een aantal uur per maand. Deze prestaties en extra vergoeding leveren geen pensioenrechten op, er worden ook geen sociale bijdragen op betaald.

Een werkloze die aan de slag is/was met een PWA-arbeidsovereenkomst of in wijkwerken behoudt voor de sociale zekerheid (inclusief het pensioen) zijn statuut als werkloze en zal dus ook pensioenrechten opbouwen als werkloze.

Zolang het werkloosheidsstatuut loopt zullen deze periodes als volgt in rekening worden gebracht:

- gelijkgesteld voor de pensioenopbouw aan een beperkt fictief loon;
- de gelijkgestelde periodes wegens werkloosheid worden vanaf 2027 beperkt tot maximaal 40 % van de loopbaan, dit beperkingspercentage zakt met 5 % per jaar tot 20 % vanaf 2031;
- gelijkgesteld met gewerkte dagen voor de toegang tot vervroegd pensioen (vanaf minstens 42 loopbaanjaren met elk 156 gewerkte of gelijkgestelde dagen);
- voor de nieuwe bonus/malus worden ze niet beschouwd als gelijkgesteld met effectieve tewerkstelling;
- voor de nieuwe vorm van vervroegd pensioen vanaf 60 jaar na 42 loopbaanjaren met elk 234 effectief gewerkte dagen worden ze niet meegeteld.

Als het werkloosheidsstatuut stopt wegens beperking in de tijd, is er per definitie geen mogelijkheid meer van tewerkstelling in een PWA-statuuut of wijkwerken.

Réponse du vice-premier ministre et ministre des Finances et des Pensions, chargé de la Loterie Nationale et des Institutions culturelles fédérales du 07 novembre 2025, à la question n° 512 de Madame la députée Ellen Samyn du 06 octobre 2025 (N.):

Le programme de travail "Agence locale pour l'emploi" (ALE) et le travail de quartier sont des outils d'insertion pour les chômeurs de longue durée qui conservent leurs allocations de chômage, complétées par une rémunération à l'heure. Ces prestations et la rémunération associée sont limités à un certain nombre d'heures par mois n'ouvrent pas de droits à la pension et ne sont pas soumis aux cotisations de sécurité sociale.

Un chômeur qui travaille ou a travaillé dans le cadre d'un contrat de travail ALE ou dans le travail de quartier conserve, pour la sécurité sociale (y compris pour la pension), son statut de chômeur, et ne constituera donc des droits à la pension qu'en tant que chômeur.

Tant que le statut de chômeur est maintenu, ces périodes seront prises en compte comme suit:

- équivalent à un salaire fictive plafonné pour le calcul de la pension;
- les périodes de chômage compensées seront limitées à 40 % de la durée de carrière à compter de 2027. Ce pourcentage diminuera de 5 % par an pour atteindre 20 % à partir de 2031;
- équivalent au nombre de jours travaillés pour accéder à la retraite anticipée (à partir d'au moins 42 années de carrière, soit 156 jours travaillés ou assimilé par année);
- pour le bonus/malus, ces périodes ne sont pas considérées comme équivalentes à une occupation effective;
- pour la prise en compte des années de carrière comportant 234 jours effectivement prestés (en vue de la pension anticipée), elles ne sont pas comptabilisées.

Si son statut de chômeur prend fin en raison d'une limitation dans le temps, il n'y a par définition plus aucune possibilité d'emploi dans le cadre du programme de travail ALE ou le travail de quartier.

DO 2024202505954

Vraag nr. 513 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Marijke Dillen van 06 oktober 2025 (N.) aan de vice-eersteminister en minister van Financiën en Pensioenen, belast met de Nationale Loterij en de Federale Culturele Instellingen:

Douane. - Inbeslagname drugs.

Regelmatig slaagt de douane erin om grote partijen cocaïne in beslag te nemen.

Kunt u een gedetailleerd overzicht geven van deze inbeslagnames? Graag een opsplitsing op jaarbasis sinds 2020 met opgave van de locatie waar de inbeslagname is gebeurd.

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Financiën en Pensioenen, belast met de Nationale Loterij en de Federale Culturele Instellingen van 07 november 2025, op de vraag nr. 513 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Marijke Dillen van 06 oktober 2025 (N.):

Het antwoord op deze vraag werd rechtstreeks naar het geachte Kamerlid gestuurd. Door de omvang ervan werd het antwoord niet opgenomen in het *Bulletin van Vragen en Antwoorden*. Op verzoek zal de griffie van de Kamer van volksvertegenwoordigers de documenten bezorgen (*schriftelijke.vragen@dekamer.be*).

DO 2024202505967

Vraag nr. 514 van De heer volksvertegenwoordiger Anthony Dufrane van 06 oktober 2025 (Fr.) aan de vice-eersteminister en minister van Financiën en Pensioenen, belast met de Nationale Loterij en de Federale Culturele Instellingen:

Diaspora bonds (MV 008745C).

In een mondiale economische context die gekenmerkt wordt door de zoektocht naar nieuwe financieringsbronnen richten bepaalde landen, bijv. Senegal, zich tot hun diaspora door innovatieve financiële instrumenten zoals de zogenaamde *diaspora bonds* te lanceren. Via zulke obligaties, die aan een betaalbare prijs verkocht worden, kunnen expatriates als aanvulling op de klassieke geldtransfers rechtstreeks in hun land van herkomst investeren.

DO 2024202505954

Question n° 513 de Madame la députée Marijke Dillen du 06 octobre 2025 (N.) au vice-premier ministre et ministre des Finances et des Pensions, chargé de la Loterie Nationale et des Institutions culturelles fédérales:

Douane. - Saisie de drogues.

Les services de douane parviennent régulièrement à saisir d'importantes quantités de cocaïne.

Pourriez-vous fournir un aperçu détaillé de ces saisies? Merci de fournir une ventilation annuelle depuis 2020, en précisant le lieu où la saisie a eu lieu.

Réponse du vice-premier ministre et ministre des Finances et des Pensions, chargé de la Loterie Nationale et des Institutions culturelles fédérales du 07 novembre 2025, à la question n° 513 de Madame la députée Marijke Dillen du 06 octobre 2025 (N.):

La réponse à cette question a été transmise directement à l'honorable membre. Étant donné son ampleur, cette réponse n'a pas été insérée dans le *Bulletin des Questions et Réponses*. Sur simple demande, le greffe de la Chambre des représentants transmettra les documents (*questions.ecrites@lachambre.be*).

DO 2024202505967

Question n° 514 de Monsieur le député Anthony Dufrane du 06 octobre 2025 (Fr.) au vice-premier ministre et ministre des Finances et des Pensions, chargé de la Loterie Nationale et des Institutions culturelles fédérales:

Les diaspora bonds (QO 008745C).

Dans un contexte économique mondial marqué par la recherche de nouvelles sources de financement, certains pays, comme le Sénégal, se tournent vers leur diaspora en lançant des instruments financiers innovants tels que des *diaspora bonds*. Ces obligations, proposées à un prix accessible, permettent aux expatriés d'investir directement dans leur pays d'origine, en complément des transferts de fonds traditionnels.

Zulke praktijken kunnen weliswaar een interessante financieringshefboom vormen, maar doen ook vragen rijzen op het vlak van de regelgeving en met betrekking tot de transparantie. Specifiek kunnen zulke financiële instrumenten grotere risico's met zich meebrengen met betrekking tot witwaspraktijken en financiering van illegale activiteiten, meer bepaald wanneer ze gericht zijn op investeerders over de hele wereld, die soms buiten de rechtstreekse controle van de lokale toezichhoudende autoriteiten vallen.

In een land als België, waarin er een grote gemeenschap met een diaspora-achtergrond woont, is de wettelijke omkadering van zulke mechanismes bijzonder belangrijk.

1. Bestonden er in het verleden zulke financieringsinstrumenten?

2. In welke mate kunnen zulke tools een risico vormen met betrekking tot witwaspraktijken en met de financiering van illegale activiteiten en over welke controlemechanismen beschikt België om zulke risico's te voorkomen?

3. Hebben de Autoriteit voor Financiële Diensten en Markten, de Nationale Bank van België of andere regelgevende instanties aanbevelingen over de *diaspora bonds* of over gelijkaardige financiële producten geformuleerd?

4. Wat is uw standpunt over de opportuniteit van het promoten of het beperken van zulke mechanismen in België, als men zowel de financieringsmogelijkheden die ze bieden als de risico's die ermee gepaard gaan in aanmerking neemt?

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Financiën en Pensioenen, belast met de Nationale Loterij en de Federale Culturele Instellingen van 07 november 2025, op de vraag nr. 514 van De heer volksvertegenwoordiger Anthony Dufrane van 06 oktober 2025 (Fr.):

1. Volgens de informatie die door de Wereldbank werd gepubliceerd, gaat het gebruik van diasporaleningen (*diaspora bonds*) terug tot de jaren 50. In het verleden werd er onder meer gebruik van gemaakt door de Israëlische regering en de Indiase autoriteiten. Het meest recente voorbeeld is inderdaad de obligatielening die door Senegal werd uitgegeven en gericht was op zijn diaspora.

Si de telles pratiques peuvent constituer un levier de financement intéressant, elles soulèvent également des interrogations sur le plan de la régulation et de la transparence. En particulier, ces instruments financiers peuvent présenter des risques accrus en matière de blanchiment d'argent et de financement illicite. Notamment lorsqu'ils s'adressent à des investisseurs dispersés à l'international, parfois en dehors du contrôle direct des autorités de surveillance locales.

Dans un pays comme la Belgique, qui compte une importante communauté issue de la diaspora, la question de l'encadrement de tels mécanismes revêt une importance particulière.

1. Est-ce que de tels dispositifs existaient par le passé?

2. Quels risques en matière de blanchiment d'argent et de financement d'actes illégaux ces instruments peuvent-ils poser et quels mécanismes de contrôle la Belgique met-elle en place pour les prévenir?

3. Est-ce que l'Autorité des services et marchés financiers, la Banque nationale de Belgique ou d'autres organes de régulation ont formulé des recommandations spécifiques concernant les *diaspora bonds* ou des produits financiers similaires?

4. Quelle est votre position sur l'opportunité de promouvoir ou de limiter ce type de mécanisme en Belgique, en tenant compte à la fois de leur potentiel de financement et des risques associés?

Réponse du vice-premier ministre et ministre des Finances et des Pensions, chargé de la Loterie Nationale et des Institutions culturelles fédérales du 07 novembre 2025, à la question n° 514 de Monsieur le député Anthony Dufrane du 06 octobre 2025 (Fr.):

1. Selon les informations publiées par la Banque mondiale, le recours aux *diaspora bonds* remonte aux années 50 et il en a notamment été fait usage dans le passé par le gouvernement israélien ou les autorités indiennes. Le dernier exemple en date est en effet l'emprunt obligataire lancé par le Sénégal à destination de sa diaspora.

2. Het inbrengen en beleggen van fondsen van illegale oorsprong in aandelen of obligaties (waaronder *diaspora bonds* een voorbeeld zijn) is een van de vele witwastech-nieken die door criminelen worden gebruikt. Zodra de fondsen zijn belegd, wordt het moeilijker om hun illegale oorsprong te traceren, en de belegde fondsen genereren vervolgens inkomsten voor de criminele organisatie.

De Cel voor Financiële Informatieverwerking (CGFI) heeft geen weet van witwasdossiers waarbij gebruik werd gemaakt van *diaspora bonds*.

3. De *diaspora bonds* worden niet rechtstreeks door financiële instellingen in België verhandeld, maar via com-merciële platforms die door buitenlandse staten worden opgezet en die deze instrumenten gebruiken om zich te financieren. Het Belgische financiële systeem zou echter kunnen worden gebruikt voor het injecteren en doorsturen van fondsen.

De in België actieve financiële instellingen beschikken echter over controlemechanismen (preventieve AML/CFT-maatregelen opgelegd door de Europese Unie en de wet van 18 september 2017 betreffende de voorkoming van witwassen van geld en de financiering van terrorisme), die moeten voorkomen dat fondsen van illegale oorsprong vanuit België worden overgemaakt voor de aankoop van *diaspora bonds*.

Bovendien valt het niet onder de bevoegdheid van onze nationale toezichthouders om zich uit te spreken over of aanbevelingen te formuleren met betrekking tot initiatie-ven van buitenlandse regeringen die vanuit het buitenland worden gelanceerd.

4. Uiteraard kan ik mij niet uitspreken over de opportuni-teit voor buitenlandse staten om al dan niet dergelijke leningen uit te geven.

Op dit moment kan ik bevestigen dat de Belgische rege-ring niet van plan is om een *diaspora bond* uit te geven.

DO 2024202506012

Vraag nr. 515 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Britt Huybrechts van 07 oktober 2025 (N.) aan de vice-eersteminister en minister van Financiën en Pensioenen, belast met de Nationale Loterij en de Federale Culturele Instellingen:

FOD. - Kantoor- en parkeertaks.

2. L'injection et le placement de fonds d'origine illicite dans des actions ou obligations (dont les *diaspora bonds* sont un exemple) est une des nombreuses techniques de blanchiment utilisées par les criminels. Une fois placés, il devient plus difficile de retracer l'origine des fonds illicites et les fonds placés génèrent ensuite des revenus pour l'organisation criminelle.

La Cellule de Traitement des Informations Financières (CTIF) n'a pas connaissance de dossiers de blanchiment par le recours à des *diaspora bonds*.

3. Les *diaspora bonds* ne sont pas directement commer-cialisés par des institutions financières en Belgique mais par des plateformes de commercialisation mises en place par les États étrangers qui les utilisent pour se financer. Toutefois le système financier belge pourrait être utilisé pour l'injection et l'acheminement des fonds.

Les institutions financières actives en Belgique disposent toutefois des mécanismes de contrôle (mesures préventives LBC/FT imposées par l'Union européenne et la loi du 18 septembre 2017 relative à la prévention du blanchiment de capitaux et du financement du terrorisme) qui per-mettent de prévenir que des fonds d'origine illicite en Bel-gique soient transférés pour l'acquisition de *diaspora bonds*.

Par ailleurs, il ne relève pas de la compétence de nos régulateurs nationaux de se prononcer ou d'émettre des recommandations sur des initiatives adoptées par des gou-vernements étrangers depuis l'étranger.

4. Je ne puis bien évidemment pas me prononcer sur l'opportunité pour des états étrangers de lancer ou non de tels emprunts.

À ce stade, je peux vous confirmer que le gouvernement belge n'envisage pas de lancer un *diaspora bond*.

DO 2024202506012

Question n° 515 de Madame la députée Britt Huybrechts du 07 octobre 2025 (N.) au vice-premier ministre et ministre des Finances et des Pensions, chargé de la Loterie Nationale et des Institutions culturelles fédérales:

SPF.- Taxe sur les surfaces de bureau et sur les emplace-ments de parking.

De gemeentelijke belasting op kantoorruimte en de belasting op parkeerplaatsen ("kantoortaks" en "parkeertaks") zijn in diverse Brusselse gemeenten de afgelopen jaren sterk verhoogd. Deze belastingen worden geheven op basis van de bruto-kantooroppervlakte (vanaf een bepaalde drempel) en op het aantal parkeerplaatsen.

Aangezien de federale overheid, via de verschillende federale overheidsdiensten, over een aanzienlijk aantal gebouwen beschikt en in veel gevallen ook gebruiker of huurder van kantoorruimte is, rijst de vraag in welke mate deze diensten onderworpen zijn aan deze gemeentelijke belastingen.

1. Is uw FOD onderworpen aan de gemeentelijke belasting op kantoorruimte in de gemeenten waar zij kantoorruimte bezit of gebruikt? Indien neen, op welke rechtsgrond of uitzonderingsregeling is dit gebaseerd? Indien ja, kunt u een overzicht bezorgen van de betrokken gebouwen, met vermelding van de gemeente/stad, de totale belastbare kantooroppervlakte (m²), het toepasselijke tarief en het effectief betaalde bedrag aan kantoortaks?

2. Is uw FOD onderworpen aan de gemeentelijke belasting op parkeerplaatsen die verbonden is aan haar gebouwen? Indien neen, op welke rechtsgrond of uitzonderingsregeling is dit gebaseerd? Indien ja, kunt u een overzicht bezorgen van de betrokken gebouwen of sites, met vermelding van de gemeente/stad, het aantal belastbare parkeerplaatsen, het toepasselijke tarief en het effectief betaalde bedrag aan parkeertaks?

3. Kunt u ten slotte een overzicht geven van de totale bedragen die uw FOD in de laatste vijf jaar effectief betaald heeft aan kantoortaksen en parkeertaksen, opgesplitst per jaar?

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Financiën en Pensioenen, belast met de Nationale Loterij en de Federale Culturele Instellingen van 07 november 2025, op de vraag nr. 515 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Britt Huybrechts van 07 oktober 2025 (N.):

Het antwoord op deze vraag werd rechtstreeks naar het geachte Kamerlid gestuurd. Door de omvang ervan werd het antwoord niet opgenomen in het *Bulletin van Vragen en Antwoorden*. Op verzoek zal de griffie van de Kamer van volksvertegenwoordigers de documenten bezorgen (schriftelijke.vragen@dekamer.be).

La taxe communale sur les surfaces de bureau et la taxe sur les emplacements de parking ("taxe sur les bureaux" et "taxe sur les parkings") ont été fortement augmentées ces dernières années dans plusieurs communes bruxelloises. Ces taxes ont pour base respective la surface brute des bureaux (à partir d'un certain seuil) et le nombre d'emplacements de parking.

Étant donné que l'administration fédérale, par l'intermédiaire des différents services publics fédéraux, dispose d'un parc immobilier considérable et que, dans de nombreux cas, elle occupe ou loue également des bureaux, la question se pose de savoir dans quelle mesure ces services sont soumis à ces taxes communales.

1. Votre SPF est-il soumis à la taxe communale sur les surfaces de bureau dans les communes où il possède ou occupe des bureaux? Dans la négative, sur quelle base juridique ou quel régime d'exception la non-soumission repose-t-elle? Dans l'affirmative, pouvez-vous fournir un relevé des bâtiments concernés, en mentionnant la commune/ville, la surface totale imposable des bureaux (m²), le taux applicable et le montant effectivement versé au titre de la taxe sur les surfaces de bureau?

2. Votre SPF est-il soumis à la taxe communale sur les emplacements de parking liés à ses bâtiments? Dans la négative, sur quelle base juridique ou quel régime d'exception la non-soumission repose-t-elle? Dans l'affirmative, pouvez-vous fournir un relevé des bâtiments ou sites concernés, en mentionnant la commune/ville, le nombre d'emplacements de parking imposables, le taux applicable et le montant effectivement versé au titre de la taxe sur les emplacements de parking?

3. Enfin, pouvez-vous fournir un relevé des montants totaux effectivement versés par votre SPF au cours des cinq dernières années au titre des taxes sur les surfaces de bureau et des taxes sur les emplacements de parking, ventilés par année?

Réponse du vice-premier ministre et ministre des Finances et des Pensions, chargé de la Loterie Nationale et des Institutions culturelles fédérales du 07 novembre 2025, à la question n° 515 de Madame la députée Britt Huybrechts du 07 octobre 2025 (N.):

La réponse à cette question a été transmise directement à l'honorable membre. Étant donné son ampleur, cette réponse n'a pas été insérée dans le *Bulletin des Questions et Réponses*. Sur simple demande, le greffe de la Chambre des représentants transmettra les documents (questions.ecrites@lachambre.be).

DO 2024202506021

Vraag nr. 516 van De heer volksvertegenwoordiger Steven Matheï van 07 oktober 2025 (N.) aan de vice-eersteminister en minister van Financiën en Pensioenen, belast met de Nationale Loterij en de Federale Culturele Instellingen:

BBSZ thuiswerk grensarbeiders (MV 008388C).

De bijzondere bijdrage voor de sociale zekerheid (BBSZ), ingevoerd bij artikel 38 van de programmawet van 24 december 2002, vormt een aanvullende heffing op het belastbaar inkomen ter financiering van de sociale zekerheid die geïnd wordt door de FOD Financiën via de belastingaangifte.

EU-Verordening 883/2004 betreffende de coördinatie van de socialezekerheidsstelsels heeft echter exclusieve werking en bepaalt dat personen slechts onder één stelsel van sociale zekerheid kunnen vallen. Grensarbeiders in dienst van Nederlandse werkgevers die in Nederland verplicht sociaal verzekerd zijn, zouden bijgevolg geen BBSZ verschuldigd mogen zijn over hun Nederlandse inkomen.

Desondanks blijkt FOD Financiën systematisch BBSZ te heffen op het in België belastbaar deel van het loon van deze grensarbeiders, wat leidt tot bezwaarprocedures en rechtsonzekerheid.

1. Waarom gebeurt dit?
2. Welke concrete maatregelen zult u nemen om ervoor te zorgen dat FOD Financiën de geldende EU-regelgeving inzake sociale zekerheidscoördinatie correct toepast?

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Financiën en Pensioenen, belast met de Nationale Loterij en de Federale Culturele Instellingen van 07 november 2025, op de vraag nr. 516 van De heer volksvertegenwoordiger Steven Matheï van 07 oktober 2025 (N.):

1. Aangezien het bepalen van de aan de BBSZ onderworpen personen buiten de bevoegdheid van de FOD Financiën valt, worden de aan de BBSZ onderworpen personen door de Kruispuntbank van de sociale zekerheid geautomatiseerd meegedeeld aan de FOD Financiën.

De rol van de FOD Financiën bestaat in de berekening van de jaarlijkse BBSZ volgens de berekeningsregels vastgelegd in de wet van 30 maart 1994 houdende sociale bepalingen waarvoor de bevoegdheid op het principiële vlak berust bij de FOD Sociale Zekerheid.

DO 2024202506021

Question n° 516 de Monsieur le député Steven Matheï du 07 octobre 2025 (N.) au vice-premier ministre et ministre des Finances et des Pensions, chargé de la Loterie Nationale et des Institutions culturelles fédérales:

La CSSS pour les travailleurs frontaliers qui travaillent à domicile (QO 008388C).

La cotisation spéciale de sécurité sociale (CSSS) introduite par l'article 38 de la loi-programme du 24 décembre 2002 est un impôt complémentaire sur le revenu imposable qui contribue au financement de la sécurité sociale et qui est prélevé par le SPF Finances par l'intermédiaire de la déclaration d'impôt.

Toutefois, le Règlement (CE) n° 883/2004 sur la coordination des systèmes de sécurité sociale s'applique exclusivement et stipule que les personnes ne peuvent dépendre que d'un seul système de sécurité sociale. Par conséquent, les travailleurs frontaliers travaillant pour des employeurs néerlandais qui dépendent obligatoirement de la sécurité sociale néerlandaise ne devraient pas s'acquitter d'une CSSS sur leurs revenus néerlandais.

Il s'avère néanmoins que le SPF Finances perçoit systématiquement la CSSS sur la partie du salaire de ces travailleurs frontaliers imposable en Belgique, ce qui donne lieu à des recours et entraîne une insécurité juridique.

1. Pourquoi procède-t-on de la sorte?
2. Quelles mesures concrètes comptez-vous prendre pour veiller à ce que le SPF Finances applique correctement la réglementation européenne en matière de coordination des systèmes de sécurité sociale?

Réponse du vice-premier ministre et ministre des Finances et des Pensions, chargé de la Loterie Nationale et des Institutions culturelles fédérales du 07 novembre 2025, à la question n° 516 de Monsieur le député Steven Matheï du 07 octobre 2025 (N.):

1. Étant donné que la détermination des personnes soumises à la CSSS ne relève pas de la compétence du SPF Finances, ces personnes soumises à la CSSS sont automatiquement communiquées au SPF Finances par la Banque Carrefour de la Sécurité Sociale.

Le rôle du SPF Finances consiste à calculer la CSSS annuelle selon les règles de calcul fixées par la loi du 30 mars 1994 portant des dispositions sociales, dont la compétence sur le plan des principes relève du SPF Sécurité Sociale.

Uit die berekeningsregels volgt dat gezinnen de jaarlijkse BBSZ verschuldigd zijn zodra één van beiden aan de Belgische sociale zekerheid voor werknemers onderworpen is of gerechtigd is op Belgische sociale uitkeringen en hun gezinsinkomen meer dan een bepaald bedrag bedraagt.

Het mee in rekening brengen van de in België belastbare gewone bezoldigingen van de werknemer, die in Nederland onderworpen is aan de sociale zekerheid, is een gevolg van de internrechtelijke bepaling waarbij de berekeningsgrondslag wordt bepaald op niveau van het gezin.

De FOD Financiën erkent de aangehaalde problematiek.

2. De FOD Financiën en de FOD Sociale Zekerheid werken samen aan een oplossing voor deze problematiek.

DO 2024202506028

Vraag nr. 517 van De heer volksvertegenwoordiger Steven Matheï van 08 oktober 2025 (N.) aan de vice-eersteminister en minister van Financiën en Pensioenen, belast met de Nationale Loterij en de Federale Culturele Instellingen:

Vereenvoudiging fiscale situatie grensarbeiders (MV 008399C).

In het regeerakkoord werd beloofd om de financiële lasten voor grensarbeiders te verminderen, echter blijft het hier heel erg stil rond. Vanuit de burgers bereiken ons nu opnieuw alarmsignalen.

Blijkbaar zijn er achterstallen in de terugbetaling wat betreft grensarbeiders. Zij moeten een belastingaangifte voor 2024 indienen, terwijl de terugbetaling van 2023 nog op zich laat wachten.

1. Bent u zich er van bewust dat er sprake is van achterstallige uitbetaling van de belastingen van 2023? Heeft dit te maken met het statuut van grensarbeider?

2. Wat gaat u er aan doen om deze terugbetaling zo snel mogelijk in orde te brengen?

3. Wat is de status van de onderhandelingen met Nederland rond de problematiek van thuiswerken bij grensarbeiders?

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Financiën en Pensioenen, belast met de Nationale Loterij en de Federale Culturele Instellingen van 07 november 2025, op de vraag nr. 517 van De heer volksvertegenwoordiger Steven Matheï van 08 oktober 2025 (N.):

Il découle de ces règles de calcul, que les ménages sont redevables de la CSSS annuelle dès que l'un des conjoints est soumis à la sécurité sociale belge des travailleurs salariés ou a droit à des prestations sociales belges, et que le revenu de leur ménage dépasse un certain seuil.

La prise en compte des rémunérations ordinaires imposables du travailleur en Belgique qui est soumis aux Pays-Bas à la sécurité sociale découle d'une disposition de droit interne selon laquelle la base de calcul est déterminée au niveau du ménage.

Le SPF Finances est conscient du problème soulevé.

2. Le SPF Finances et le SPF Sécurité Sociale collaborent afin de trouver une solution à ce problème.

DO 2024202506028

Question n° 517 de Monsieur le député Steven Matheï du 08 octobre 2025 (N.) au vice-premier ministre et ministre des Finances et des Pensions, chargé de la Loterie Nationale et des Institutions culturelles fédérales:

La simplification de la situation fiscale des travailleurs frontaliers (QO 008399C).

Si l'accord de gouvernement comportait l'engagement de diminuer les charges financières des travailleurs frontaliers, peu d'évolutions sont observées dans la pratique. De nouveaux signaux d'alerte nous parviennent aujourd'hui de citoyens.

Apparemment, on constate des arriérés de paiement à l'égard de ces travailleurs frontaliers. Ils doivent déposer leur déclaration d'impôts pour 2024 alors qu'ils sont toujours en attente d'un remboursement pour 2023.

1. Êtes-vous conscient des arriérés de paiement concernant les impôts de 2023? Y a-t-il un lien avec le statut de travailleur frontalier?

2. Quelles initiatives prendrez-vous pour que ces remboursements puissent être effectués dans les meilleurs délais?

3. Où en sont les négociations avec les Pays-Bas concernant la question du travail à domicile des travailleurs frontaliers?

Réponse du vice-premier ministre et ministre des Finances et des Pensions, chargé de la Loterie Nationale et des Institutions culturelles fédérales du 07 novembre 2025, à la question n° 517 de Monsieur le député Steven Matheï du 08 octobre 2025 (N.):

1 en 2. De administratie heeft geen weet van achterstand in de vermelde dossiers: de dossiers volgen de normale, algemene processen.

Tijdige aangiften worden steeds voor de uiterste limietdatum van 30 juni ingekohierd.

Aangiften in de personenbelasting met specifieke inkomsten kunnen dit jaar tijdig ingediend worden tot en met 7 november.

Bij een teruggave ontvangt de belastingplichtige een aanslagbiljet met het bedrag en de verwachte uitbetalingsdatum aan het einde van de tweede maand na verzending.

Uitzonderlijk kan een teruggave niet worden uitgevoerd wegens ontbrekende gegevens, zoals een rekeningnummer. Het is daarom belangrijk dat de belastingplichtige bij ontvangst van het aanslagbiljet controleert of het juiste rekeningnummer gekend is. Dit kan eenvoudig worden aangepast via *MyMinfin*.

Een aangekondigde teruggave kan ook zijn aangewend voor de vereffening van openstaande schulden. Indien de aangekondigde terugbetaling niet werd ontvangen, wordt aangeraden contact op te nemen met het contactcenter van de FOD Financiën.

3. Over de belastingheffing van werknemers in een thuiswerksituatie zijn de onderhandelingen tussen België en Nederland nog lopende. De laatste vergaderingen hierrond tussen België en Nederland vonden plaats op respectievelijk 16 juli en 24 september 2025.

Er dient bij deze onderhandelingen ook rekening te worden gehouden met de budgettaire impact. De onderhandelingen worden dit najaar nog verdergezet. Hierbij wordt gestreefd naar een evenwichtige oplossing die zowel rechtszekerheid als fiscale billijkheid waarborgt.

Wat betreft de impact op vlak van de vaste inrichting bereikten de Belgische en Nederlandse bevoegde autoriteiten eind 2023 wel reeds een akkoord om werkgevers en werknemers duidelijkheid te verschaffen over de fiscale implicaties van grensoverschrijdend telewerken. Dit akkoord werd op 12 december 2023 gepubliceerd in het *Belgisch Staatsblad*.

Daarnaast wordt het thema van thuiswerkende grensarbeiders eveneens besproken op Benelux-, EU- en OESO-niveau (Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling). Tijdens de laatste OESO-vergaderingen in april en mei 2025 werd de kwestie opnieuw besproken, met als doel te komen tot een internationaal gedragen, uniforme en werkbare regeling. De laatste EU-vergadering over het onderwerp vond plaats op 17 september 2025.

1 et 2. L'administration n'a pas connaissance d'un retard dans les dossiers mentionnés: ceux-ci suivent les procédures normales et générales.

Les déclarations soumises dans les délais sont toujours enrôlées avant la date limite du 30 juin.

Les déclarations d'impôt des personnes physiques avec des revenus spécifiques peuvent être soumises cette année jusqu'au 7 novembre inclus.

En cas de remboursement, le contribuable reçoit un avertissement-extrait de rôle indiquant le montant et la date de paiement prévue à la fin du deuxième mois suivant l'envoi.

Dans des cas exceptionnels, un remboursement ne peut être effectué en raison de données manquantes, telles qu'un numéro de compte. Il est donc important que le contribuable vérifie, à la réception de l'avertissement-extrait de rôle, que le numéro de compte correct est bien connu. Celui-ci peut être facilement modifié via *MyMinfin*.

Un remboursement annoncé peut également être utilisé pour régler des dettes en cours. Si le remboursement annoncé n'a pas été reçu, il est recommandé de contacter le centre de contact du SPF Finances.

3. Les négociations entre la Belgique et les Pays-Bas concernant l'imposition des travailleurs à domicile sont toujours en cours. Les dernières réunions à ce sujet entre la Belgique et les Pays-Bas ont eu lieu respectivement le 16 juillet et le 24 septembre 2025.

Lors de ces négociations, il convient de prendre en compte également l'impact budgétaire. Elles se poursuivront cet automne. L'objectif est de parvenir à une solution équilibrée qui garantisse à la fois la sécurité juridique et l'équité fiscale.

En ce qui concerne l'incidence au niveau de l'établissement stable, les autorités compétentes belges et néerlandaises sont néanmoins déjà parvenues à un accord fin 2023 afin d'apporter des éclaircissements aux employeurs et aux travailleurs sur les implications fiscales du télétravail transfrontalier. Cet accord a été publié au *Moniteur belge* le 12 décembre 2023.

Par ailleurs, la question des travailleurs à domicile frontaliers est également débattue au niveau du Benelux, de l'UE et de l'Organisation de Coopération et de Développement Économiques (OCDE). Lors des dernières réunions de l'OCDE en avril et mai 2025, la question a été réexaminée afin de parvenir à une réglementation uniforme, applicable et soutenue à l'échelle internationale. La dernière réunion de l'UE sur ce sujet s'est tenue le 17 septembre 2025.

DO 2024202506055

Vraag nr. 518 van De heer volksvertegenwoordiger François De Smet van 08 oktober 2025 (Fr.) aan de vice-eersteminister en minister van Financiën en Pensioenen, belast met de Nationale Loterij en de Federale Culturele Instellingen:

Overdraagbaarheid van bankrekeningnummers. (MV 008011C)

Het federale regeerakkoord zegt, ter herinnering, het volgende: "Om de transparantie en de mobiliteit van klanten in de banksector te vergroten, onderzoeken we de haalbaarheid met betrekking tot de overdraagbaarheid van rekeningnummers".

Dit staat dus in de regeringsverklaring, maar bij de bespreking van wetsvoorstellen rijst de vraag of die maatregel wel effectief is.

Volgens zowel de afdeling Wetgeving van de Raad van State als de Europese Centrale Bank (ECB) zou het immers een dubieuze beslissing zijn om de bankoverstapdienst, die het mogelijk maakt van bank te veranderen met behoud van betalingsopdrachten en domiciliëringen, uit te breiden door ook de overdracht van IBAN-rekeningnummers (*International Bank Account Number*) mogelijk te maken.

Volgens de Raad van State, die in het kader van de bespreking van een wetsvoorstel door onze assemblee om advies werd gevraagd, zou uit een juridisch oogpunt "de voorgestelde overdraagbaarheid van het IBAN-nummer neerkomen op het creëren van een dubbelzinnigheid die onverenigbaar is met de definitie van de SEPA-verordening (*Single Euro Payments Area*) en de ISO-normen", die op Europees niveau gelden, ook al stelt de Raad van State dat de overdraagbaarheid van het IBAN-nummer duidelijk in het belang van de consument is.

De ECB, die eveneens door onze assemblee om advies werd gevraagd, wijst erop dat niet alleen het voorstel niet consistent is met het rechtskader van de Europese Unie, maar ook dat uit een verslag van de Europese Commissie al is gebleken dat er voor de overdraagbaarheid van IBAN-rekeningnummers technische en operationele veranderingen in de infrastructuur in de gehele betaalketen nodig zouden zijn en dat banken veel tijd en geld zouden moeten investeren om hun infrastructuur te veranderen.

Bovendien blijven de bankenfederaties terughoudend over deze kwestie en zitten de consumentenverenigingen niet allemaal op één lijn.

DO 2024202506055

Question n° 518 de Monsieur le député François De Smet du 08 octobre 2025 (Fr.) au vice-premier ministre et ministre des Finances et des Pensions, chargé de la Loterie Nationale et des Institutions culturelles fédérales:

La portabilité des numéros de compte bancaires (QO 008011C).

L'accord de coalition fédérale rappelons-le, précise que: "Pour renforcer la transparence à l'égard des clients ainsi que leur mobilité dans le secteur bancaire, nous examinons la faisabilité de la portabilité des numéros de compte".

Il s'agit donc d'un point de la déclaration gouvernementale et pourtant c'est dans le cadre de l'examen de propositions de loi que l'effectivité de cette mesure pose question.

L'extension du service *Bankswitching*, qui permet de changer de banque en gardant ses ordres de paiement et ses domiciliations, en y intégrant la "portabilité" des numéros de compte IBAN (*International bank account number*) serait en effet sujette à caution selon la section de législation du Conseil d'État et selon la Banque Centrale Européenne (BCE).

Le Conseil d'État, consulté par notre assemblée dans le cadre de l'examen d'une proposition de loi, tout en estimant que "la portabilité du numéro IBAN est manifestement dans l'intérêt du consommateur", considère que juridiquement "la portabilité du numéro IBAN proposée reviendrait à créer une équivoque incompatible avec la définition du règlement Sepa (*Single euro payments area*) et les normes ISO", valables au niveau européen.

De son côté, la BCE, également consultée par notre assemblée, précise qu'en plus de son incohérence avec le droit européen, un rapport de la Commission européenne a déjà mis en évidence le fait que la portabilité des IBAN impliquerait des modifications techniques et opérationnelles de l'infrastructure tout au long de la chaîne de paiements et suppose d'importants investissements en temps et en argent de la part des banques pour modifier leur infrastructure.

Par ailleurs, les fédérations bancaires demeurent réservées sur ce thème et les associations de consommateurs ne sont pas toutes alignées.

1. Is de federale regering van plan dit dossier opnieuw ter hand te nemen of zal ze het principe van de overdraagbaarheid laten varen, gezien de wankelende juridische haalbaarheid op Europees niveau en de operationele moeilijkheden die ermee gepaard zouden gaan?

2. Is de federale regering in elk geval van plan om deze kwestie bij de Europese Raad aan te kaarten via een bijeenkomst van de ministers van Financiën van de EU-lidstaten?

Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Financiën en Pensioenen, belast met de Nationale Loterij en de Federale Culturele Instellingen van 07 november 2025, op de vraag nr. 518 van De heer volksvertegenwoordiger François De Smet van 08 oktober 2025 (Fr.):

Bij de overdracht van IBAN-nummers tussen financiële instellingen vormt het protocolnummer vandaag een technisch obstakel.

Het protocolnummer dient als unieke identificatiecode van een financiële instelling en speelt een centrale rol in de geautomatiseerde verwerking van betalingen binnen de informaticasystemen van financiële instellingen en betalingssystemen.

Wanneer iemand een overschrijving uitvoert, moet de financiële instelling van de verzender bepalen welke financiële instelling de rekening van de begunstigde beheert. Dit kan automatisch gebeuren via een internationale databank, waarin het protocolnummer wordt gebruikt om de betrokken financiële instelling correct te identificeren.

Wanneer een IBAN-nummer echter wordt overgedragen naar een andere financiële instelling, kan het protocolnummer niet langer worden gebruikt om de instelling op unieke wijze te identificeren. In dat geval blijft het protocolnummer verwijzen naar de oorspronkelijke financiële instelling, dat wil zeggen die waar de rekening aanvankelijk werd geopend. Dit zou betekenen dat het volledige geautomatiseerde verwerkingsproces moet worden aangepast. Niet alleen Belgische banken, maar ook banken in andere EU-landen zouden hun systemen moeten wijzigen om betalingen naar Belgische begunstigden correct te kunnen verwerken.

Tot slot menen de Nationale Bank van België (NBB) en de Europese Centrale Bank (ECB) ook vanuit juridisch oogpunt dat het IBAN in zijn huidige vorm niet overdraagbaar is, aangezien het IBAN binnen het huidige juridische en technische kader de betalingsdienstverlener identificeert die de betaalrekening aanhoudt.

1. Pouvez-vous indiquer si le gouvernement fédéral entend reprendre la main dans ce dossier ou abandonner le principe de portabilité au regard de la faisabilité juridique hasardeuse au niveau du droit européen et au regard des difficultés opérationnelles?

2. En tout état de cause, entend-il porter ce point au niveau du Conseil européen par l'intermédiaire d'une réunion des ministres des Finances des pays membres de l'Union européenne?

Réponse du vice-premier ministre et ministre des Finances et des Pensions, chargé de la Loterie Nationale et des Institutions culturelles fédérales du 07 novembre 2025, à la question n° 518 de Monsieur le député François De Smet du 08 octobre 2025 (Fr.):

Lors du transfert de numéros IBAN entre établissements financiers, le numéro de protocole constitue aujourd'hui un obstacle technique.

Le numéro de protocole sert d'identifiant unique d'un établissement financier et joue un rôle central dans le traitement automatisé des paiements par les systèmes informatiques des établissements financiers et des systèmes de paiement.

Lorsqu'une personne effectue un virement, l'établissement financier de l'émetteur doit déterminer quel établissement financier gère le compte du bénéficiaire. Cela peut se faire automatiquement via une base de données internationale, dans laquelle le numéro de protocole est utilisé pour identifier correctement l'établissement financier.

Cependant, lorsque qu'un numéro IBAN est transféré vers un autre établissement financier, le numéro de protocole ne peut plus être utilisé pour identifier de manière unique l'établissement financier. En l'occurrence, le numéro de protocole continue de référer à l'établissement financier d'origine, c'est-à-dire celui où le compte avait initialement été ouvert. Cela signifierait que l'ensemble du processus de traitement automatisé devrait être adapté. Non seulement les banques belges, mais aussi les banques d'autres pays de l'UE devraient modifier leurs systèmes afin de pouvoir traiter correctement les paiements vers des bénéficiaires belges.

Enfin, d'un point de vue juridique, la Banque nationale de Belgique (BNB) et la Banque centrale européenne (BCE) estiment également que l'IBAN, dans sa forme actuelle, n'est pas transférable, car dans le cadre juridique et technique actuel, l'IBAN identifie le prestataire de services de paiement qui détient le compte de paiement.

De SEPA-verordening en de Verordening (EU) 2021/1230 van het Europees Parlement en de Raad definiëren het IBAN als een identificatienummer van een betaalrekening, dat de betalingsdienstverleners bindt. Een eenzijdige wijziging op Belgisch niveau is daarom niet mogelijk.

Al deze elementen leiden tot de conclusie dat, hoewel een vooruitgang wenselijk is, een doorbraak op dit moment niet mogelijk lijkt zonder de steun van de andere lidstaten.

Minister van Justitie, belast met de Noordzee

DO 2024202505876

Vraag nr. 503 van De heer volksvertegenwoordiger Alexander Van Hoecke van 02 oktober 2025 (N.) aan de minister van Justitie, belast met de Noordzee:

Vrouwelijke genitale verminking.

Vrouwelijke genitale verminking blijft ook in België een ernstige problematiek. Het gaat om een gruwelijke praktijk die niet alleen lichamelijke en psychologische schade veroorzaakt bij meisjes en vrouwen, maar ook een strafbaar feit uitmaakt. Om de efficiëntie van de aanpak te beoordelen, is het noodzakelijk een duidelijk zicht te krijgen op de geregistreerde feiten, de onderzoeken en de effectieve vervolgingen in ons land.

1. Hoeveel dossiers inzake vrouwelijke genitale verminking werden sinds 2020 geopend, uitgesplitst per jaar en per arrondissement?
2. Hoeveel van deze dossiers werden in dezelfde periode geseponeerd, en om welke redenen (bijv. gebrek aan bewijs, opportuniteitspot, andere)?
3. Hoeveel effectieve vervolgingen werden in dezelfde jaren ingesteld voor feiten van genitale verminking, met dezelfde uitsplitsing?
4. Hoeveel veroordelingen werden in dezelfde jaren uitgesproken? Graag met vermelding van de opgelegde straffen (gevangenisstraf, werkstraf, geldboete, andere).
5. Hoeveel lopende onderzoeken zijn er momenteel nog bij de parketten inzake vrouwelijke genitale verminking?

Le règlement SEPA et le règlement (UE) 2021/1230 du Parlement européen et du Conseil définissent l'IBAN comme un numéro d'identification d'un compte de paiement, qui engage les prestataires de services de paiement. Une simple modification unilatérale au niveau belge n'est donc pas possible.

L'ensemble de ces éléments conduit à la conclusion que, bien que souhaitable, une avancée ne semble actuellement pas possible sans le soutien des autres États membres.

Ministre de la Justice, chargée de la Mer du Nord

DO 2024202505876

Question n° 503 de Monsieur le député Alexander Van Hoecke du 02 octobre 2025 (N.) à la ministre de la Justice, chargée de la Mer du Nord:

Mutilations génitales féminines.

La question des mutilations génitales féminines continue de constituer un problème grave en Belgique également. Il s'agit d'une pratique abominable qui non seulement cause des dommages physiques et psychologiques aux jeunes filles et femmes concernées, mais constitue également un fait punissable. Afin d'évaluer l'efficacité de l'approche adoptée, il est nécessaire de disposer d'un aperçu clair des faits enregistrés, des enquêtes menées et des poursuites effectivement engagées dans notre pays.

1. Combien de dossiers de mutilations génitales féminines ont été ouverts depuis 2020, ventilés par année et par arrondissement?
2. Combien de ces dossiers ont été classés sans suite durant cette période, et pour quels motifs (par exemple: par manque de preuves, pour motif d'opportunité, etc.)?
3. Dans combien de dossiers des poursuites ont-elles été effectivement engagées pour des faits de mutilations génitales durant cette période? Veuillez ventiler les chiffres selon les mêmes critères.
4. Combien de condamnations ont été prononcées durant cette période? Veuillez indiquer les peines infligées (peine d'emprisonnement, peine de travail, amende, autres).
5. Combien d'enquêtes relatives à des mutilations génitales féminines sont encore pendantes dans les parquets actuellement?

Antwoord van de minister van Justitie, belast met de Noordzee van 06 november 2025, op de vraag nr. 503 van De heer volksvertegenwoordiger Alexander Van Hoecke van 02 oktober 2025 (N.):

1, 2, 3 en 5. Het College van procureurs-generaal kan geen antwoord geven op deze punten.

4. De veroordelingsstatistieken worden opgemaakt op basis van de gegevens die geregistreerd worden in het centraal strafregister, enkel na eventuele aanwending van rechtsmiddelen (verzet, hoger beroep, cassatieberoep). Ze laten niet toe om de eerdere behandeling van de strafzaken te achterhalen of om een link met de statistieken van de parketten te leggen. Als gevolg van structurele problemen bij de recente extracties zijn er geen statistieken van veroordelingen sinds 2021 beschikbaar.

Er loopt een moderniseringsproject om nieuwe, betrouwbare statistieken te produceren. Wat het jaar 2020 betreft, werd geen enkele veroordeling geregistreerd voor feiten van verminking van de genitaliën van een persoon van het vrouwelijk geslacht, zoals omschreven in artikel 409 van het Strafwetboek.

DO 2024202505879

Vraag nr. 504 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Leentje Grillaert van 02 oktober 2025 (N.) aan de minister van Justitie, belast met de Noordzee:

Inleidingen van invorderingsprocedures bij vredegerichten.

Uit signalen blijkt dat het aantal inleidingen bij de vredegerichten zou toenemen, en dat dit vaak gaat om dossiers met relatief lage schuldvorderingen. Dit roept vragen op over de balans tussen minnelijke en gerechtelijke invordering, en over de efficiëntie van bestaande procedures zoals de invordering van onbetwiste (geld)schulden (IOS).

1. Kunt u een overzicht bezorgen van het aantal inleidingen van invorderingsprocedures bij de vredegerichten per jaar voor de laatste vijf jaar?

2. Kunt u daarbij een opsplitsing geven volgens de grootteorde van de bedragen (bijv. minder dan 1.000; 1.000 tot 5.000; meer dan 5.000 euro)?

3. Beschikt u over cijfers over het aandeel van gerechtelijke procedures dat betrekking heeft op relatief kleine bedragen (bijv. minder dan 1000 euro), en zo ja, hoe evolueerde dit de afgelopen jaren?

Réponse de la ministre de la Justice, chargée de la Mer du Nord du 06 novembre 2025, à la question n° 503 de Monsieur le député Alexander Van Hoecke du 02 octobre 2025 (N.):

1, 2, 3 et 5. Le Collège des procureurs généraux n'est pas en mesure de fournir des éléments de réponse à ces points.

4. Les statistiques des condamnations sont établies à partir des données enregistrées au casier judiciaire central, uniquement après exercice éventuel de voies de recours (opposition, appel, cassation). Elles ne permettent pas de retracer le traitement antérieur des affaires pénales ni d'établir un lien avec les statistiques des parquets. En raison de problèmes structurels dans les extractions récentes, les statistiques de condamnations depuis 2021 ne sont pas disponibles.

Un projet de modernisation est en cours pour produire de nouvelles statistiques fiables. Pour l'année 2020, aucune condamnation n'a été enregistrée pour des faits de mutilation des organes génitaux d'une personne de sexe féminin, tels que définis à l'article 409 du Code pénal.

DO 2024202505879

Question n° 504 de Madame la députée Leentje Grillaert du 02 octobre 2025 (N.) à la ministre de la Justice, chargée de la Mer du Nord:

Procédures de recouvrement initiées devant les justices de paix.

Il semblerait que le nombre de procédures initiées devant les justices de paix soit en augmentation et qu'il s'agisse souvent de dossiers liés à des créances relativement peu importantes. Cet état de fait soulève des questions quant à l'équilibre entre le recouvrement amiable et judiciaire et à l'efficacité des procédures existantes, comme le recouvrement des créances commerciales incontestées (RCCI).

1. Pouvez-vous fournir un relevé annuel du nombre de procédures de recouvrement qui ont été initiées devant les justices de paix au cours des cinq dernières années?

2. Pouvez-vous préciser la ventilation selon l'ordre de grandeur des montants (par exemple, inférieurs à 1.000 euros; compris entre 1.000 et 5.000 euros; supérieurs à 5.000 euros)?

3. Possédez-vous des chiffres relatifs à la proportion de procédures judiciaires portant sur des montants relativement peu élevés (par exemple, inférieurs à 1.000 euros) et, dans l'affirmative, quelle a été l'évolution de ces procédures judiciaires ces dernières années?

4. Heeft u cijfers of een inschatting van in welke mate de IOS-procedure daadwerkelijk wordt benut, en hoe dit zich verhoudt tot het aantal gerechtelijke dossiers bij de vrede-gerechten?

Antwoord van de minister van Justitie, belast met de Noordzee van 06 november 2025, op de vraag nr. 504 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Leentje Grillaert van 02 oktober 2025 (N.):

1. U vindt hier het aantal nieuwe zaken met betrekking tot invorderingsprocedures van 2021 tot en met 2025:

2021	172.395	
2022	163.068	
2023	161.785	
2024	147.072	
2025	135.294	(op 26-10-2025/au 26-10-2025)

2. De steundienst van het College van hoven en rechtbanken beschikt momenteel niet over betrouwbare cijfers met betrekking tot de grootteorde van de bedragen.

3. Er is een code aard van de zaak voor 'summiere rechtspleging arikel 1338 e.v. Ger. W'. Deze code wordt enkel gebruikt voor vorderingen strekkende tot betaling van een vaststaande schuld die een geldsom tot voorwerp heeft waarvan het bedrag niet boven de 1.860 euro gaat.

Dit is een verkorte en vereenvoudigde procedure gevoerd bij de vrederechter opdat de schuldeiser sneller betaald zou worden dan bij een klassieke procedure.

De aantallen dossiers 'summiere rechtspleging artikel 1338 e.v. Ger. W' waren als volgt:

2021	197	
2022	310	
2023	269	
2024	94	
2025	242	(op 26-10-2025/au 26-10-2025)

Een andere code 'verzet summiere rechtspleging' werd tweemaal geregistreerd in 2021, éénmaal in 2022, driemaal in 2023, tweemaal in 2024, en driemaal in 2025 (tot 26 oktober 2025).

4. Possédez-vous des chiffres ou une estimation du degré d'utilisation effective de la procédure RCCI et de son incidence sur le nombre de dossiers judiciaires traités par les justices de paix?

Réponse de la ministre de la Justice, chargée de la Mer du Nord du 06 novembre 2025, à la question n° 504 de Madame la députée Leentje Grillaert du 02 octobre 2025 (N.):

1. Voici le nombre de nouvelles affaires concernant des procédures de recouvrement, de 2021 à 2025:

2. Le service d'appui du Collège des cours et tribunaux ne dispose pas actuellement de chiffres fiables concernant l'ordre de grandeur des montants.

3. Il existe un code de nature de l'affaire pour 'Procédure sommaire d'injonction de payer (article 1338 svts C.J.)'. Ce code n'est utilisé que pour les demandes tendant au paiement d'une dette liquide qui a pour objet une somme d'argent dont le montant n'excède pas 1.860 euros.

Il s'agit d'une procédure raccourcie et simplifiée menée devant le juge de paix et qui permet au créancier d'être payé plus rapidement que dans une procédure classique.

Les nombres de dossiers 'Procédure sommaire d'injonction de payer (article 1338 svts C.J.)' étaient les suivants:

Un autre code 'opposition sommaire d'injonction de payer' a été enregistré deux fois en 2021, une fois en 2022, trois fois en 2023, deux fois en 2024 et trois fois en 2025 (au 26 octobre 2025).

4. De steundienst van het College van hoven en rechtbanken beschikt niet over cijfers specifiek met betrekking tot de IOS-procedure (inning onbetwiste schulden) aangezien daar geen specifieke code voor bestaat. We verwijzen echter naar de antwoorden op punt 3 (summiere rechtspleging) ten aanzien van deze op punt 1 (de totale aantallen van de invorderingsprocedures). Voor de aantallen dossiers behandeld door de vredegerichten verwijzen we graag naar de website van het College (<https://www.tribunaux-rechtbanken.be/nl/statistieken>; voor een algemeen overzicht van de evolutie over kalenderjaren kies 'kerncijfers'; voor meer gedetailleerde cijfergegevens kies vervolgens een kalenderjaar en de publicatie met betrekking tot de vredegerichten).

DO 2024202505885

Vraag nr. 505 van De heer volksvertegenwoordiger Steven Matheï van 02 oktober 2025 (N.) aan de minister van Justitie, belast met de Noordzee:

De afbakening van aansprakelijkheid voor vrijwilligers en bestuursvrijwilligers in vzw's.

Vrijwilligers vormen de levensader van talloze organisaties, in het bijzonder de vzw's. De vrijwilligerswet voorziet in principe immuniteit van burgerlijke aansprakelijkheid voor vrijwilligers, maar deze bescherming geldt niet onverkort voor bestuursvrijwilligers in hun functie als bestuurder. Deze laatste vallen onder de bestuurdersaansprakelijkheid zoals vastgelegd in het Wetboek van Vennootschappen en Verenigingen (WVV). Het onderscheid tussen beide vormen van aansprakelijkheid, en de exacte afbakening ervan, is vaak complex en kan leiden tot onduidelijkheid en onzekerheid, zowel bij vrijwilligers als bij bestuurders.

1. Welke criteria worden gehanteerd om te bepalen of een handeling van een bestuursvrijwilliger onder de immuniteit van de vrijwilligerswet valt (indien hij bijv. tevens uitvoerende taken op zich neemt) of onder de bestuurdersaansprakelijkheid?

2. Bent u van mening dat de huidige regelgeving voldoende duidelijk is voor alle betrokken partijen (vrijwilligers, bestuurders, vzw's, rechtbanken) om de afbakening tussen de verschillende vormen van aansprakelijkheid correct te interpreteren?

4. Le service d'appui du Collège des cours et tribunaux ne dispose pas de chiffres spécifiques sur la procédure RCI (recouvrement de dettes incontestées), car il n'existe pas de code spécifique pour ces cas. Toutefois, nous renvoyons aux éléments de réponse donnés au point 3 de la question (procédure sommaire) en rapport avec ceux donnés au point 1 de la question (nombres totaux de procédures de recouvrement). Pour connaître le nombre de dossiers traités par les justices de paix, nous vous invitons à consulter le site internet du Collège (<https://www.tribunaux-rechtbanken.be/fr/statistiques>; pour un aperçu général de l'évolution par année civile, cliquez sur 'Chiffres-clés'; pour des chiffres plus détaillés, sélectionnez une année civile et la publication relative aux justices de paix).

DO 2024202505885

Question n° 505 de Monsieur le député Steven Matheï du 02 octobre 2025 (N.) à la ministre de la Justice, chargée de la Mer du Nord:

La délimitation des responsabilités des volontaires et administrateurs volontaires des ASBL.

Les volontaires constituent la colonne vertébrale de nombreuses organisations, en particulier dans les ASBL. La loi sur les volontaires prévoit en principe l'immunité de responsabilité civile pour les volontaires, mais cette protection n'est pas intégralement applicable aux administrateurs volontaires dans leur fonction d'administrateur. Ces derniers sont soumis aux règles de responsabilité des administrateurs telles que définies dans le Code des sociétés et des associations (CSA). La distinction entre les deux formes de responsabilité ainsi que la délimitation exacte de ces dernières sont souvent complexes et peuvent entraîner des imprécisions et des incertitudes, tant parmi les volontaires qu'en ce qui concerne les administrateurs.

1. Quels sont les critères appliqués pour déterminer si un acte d'un administrateur volontaire est couvert par l'immunité conférée par la loi sur les volontaires (p.ex. s'il se charge en même temps de missions exécutives) ou relève de la responsabilité des administrateurs?

2. Estimez-vous que la réglementation actuelle est suffisamment claire pour l'ensemble des parties impliquées (volontaires, administrateurs, ASBL, tribunaux) lorsqu'il s'agit d'interpréter correctement la délimitation entre les différentes formes de responsabilité?

3. Worden vanuit de overheid specifieke tools of informatie verstrekt aan vzw's om hen te helpen bij het inschatten en beheersen van de risico's op aansprakelijkheid voor hun vrijwilligers en bestuurders, en bij het opstellen van een adequaat verzekeringsbeleid?

Antwoord van de minister van Justitie, belast met de Noordzee van 06 november 2025, op de vraag nr. 505 van De heer volksvertegenwoordiger Steven Matheï van 02 oktober 2025 (N.):

Uw vraag over de draagwijdte van de aansprakelijkheidsregeling vervat in de wet van 3 juli 2005 betreffende de rechten van vrijwilligers behoort tot de bevoegdheid van mijn collega de minister van Sociale Zaken (vraag nr. 496 van 2 oktober 2025).

DO 2024202505889

Vraag nr. 506 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Funda Oru van 02 oktober 2025 (N.) aan de minister van Justitie, belast met de Noordzee:

Intrafamiliaal geweld.

Het drama in Roeselare heeft ons land diep geschokt. Een vrouw en moeder, jarenlang slachtoffer van intrafamiliaal geweld, werd vermoord door haar echtgenoot. Twee andere mannen kwamen diezelfde dag ook om het leven.

Nochtans waren er voldoende signalen: herhaald geweld, kinderen die eveneens slachtoffer waren en een contactverbod.

Het blijft onduidelijk of het contactverbod na de veroordeling formeel verviel, of formeel nog liep maar in de praktijk niet werd gehandhaafd. Beide situaties wijzen op een ernstig probleem: ofwel werd geen risicotaxatie uitgevoerd bij het beëindigen van een beschermingsmaatregel, ofwel was er geen digitale opvolging om het lopende verbod effectief te handhaven. In beide gevallen bleef het gezin onbeschermd, met fatale gevolgen.

Bovendien kreeg de dader geen begeleiding opgelegd omdat de man nauwelijks Nederlands sprak, "moeilijk te organiseren" motiveerde de rechtbank.

Dat allemaal staat haaks op de beleidsintenties van Justitie.

3. Les pouvoirs publics fournissent-ils des informations ou outils spécifiques aux ASBL pour les aider à évaluer et à maîtriser les risques en matière de responsabilité pour les volontaires et pour les administrateurs et à mettre sur pied une politique d'assurance adéquate?

Réponse de la ministre de la Justice, chargée de la Mer du Nord du 06 novembre 2025, à la question n° 505 de Monsieur le député Steven Matheï du 02 octobre 2025 (N.):

Votre question concernant la portée du régime de responsabilité prévu par la loi du 3 juillet 2005 relative aux droits des volontaires relève de la compétence de mon collègue le ministre des Affaires sociales (question n° 496 du 2 octobre 2025).

DO 2024202505889

Question n° 506 de Madame la députée Funda Oru du 02 octobre 2025 (N.) à la ministre de la Justice, chargée de la Mer du Nord:

Violences intrafamiliales.

Le drame qui s'est déroulé à Roulers a profondément ébranlé notre pays. Une femme et mère de plusieurs enfants a été assassinée par son mari après des années de violences intrafamiliales. L'auteur des faits s'en est également pris à deux hommes, qui ont eux aussi perdu la vie le même jour.

Il existait pourtant suffisamment de signaux d'alerte: violences répétées, violences infantiles également et interdiction de contact.

On ne sait toujours pas avec précision si l'interdiction de contact infligée à l'individu avait été formellement relevée après la condamnation de celui-ci ou si elle était officiellement toujours en vigueur mais n'était pas respectée dans la pratique. Quelle que soit la situation, le problème est grave: soit aucune évaluation des risques n'avait été effectuée au terme d'une mesure de protection, soit aucun suivi numérique n'avait été mis en place afin de veiller au respect effectif de l'interdiction de contact en vigueur. Dans les deux cas, la famille est restée sans protection, ce qui a eu des conséquences fatales.

L'auteur des faits n'a en outre été soumis à aucun accompagnement parce qu'il parlait à peine néerlandais et que cela posait des difficultés d'organisation, a expliqué le tribunal dans ses motivations.

L'ensemble de ces éléments sont contraires à la politique de la Justice.

1. Wordt er vandaag systematisch risicotaxatie uitgevoerd bij intrafamiliaal geweld, ook bij het einde van beschermingsmaatregelen?

2. Hoeveel risicotaxaties werden de afgelopen jaren effectief uitgevoerd? Graag cijfers per gerechtelijk arrondissement.

3. Hoeveel contact- en plaatsverboden zijn er momenteel actief? Graag cijfers per gerechtelijk arrondissement.

4. Hoeveel daarvan worden digitaal opgevolgd, en op welke manier (enkelband, slachtofferapp)?

5. Wat houdt de slachtofferapp concreet in en hoeveel slachtoffers maken er vandaag al gebruik van?

6. Hoe vaak komt het vandaag voor dat begeleiding of opvolging bij intrafamiliaal geweld niet kan worden opgelegd of uitgevoerd wegens taalproblemen? Beschikt u over cijfers?

Antwoord van de minister van Justitie, belast met de Noordzee van 07 november 2025, op de vraag nr. 506 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Funda Oru van 02 oktober 2025 (N.):

Vanuit de politiediensten wordt er bij feiten van intrafamiliaal geweld telkens opnieuw een risicotaxatie uitgevoerd, en waar nodig contact opgenomen met de dienstdoende parketmagistraat. Afhankelijk van deze laatste zijn beslissing, voert de politiedienst de ontvangen opdrachten uit. Indien er zich nieuwe feiten voordoen, zal de bevoegde politiedienst opnieuw een risicotaxatie invullen en opnieuw, waar nodig, contact opnemen met de dienstdoende parketmagistraat. De finale beslissing ligt niet op het niveau van de politie: zij contacteren het parket - voeren instructies uit - doen opvolging waar nodig en ver-eist is en - koppelen terug naar het parket.

In de latere fase, wanneer er effectief een veroordeling is uitgesproken met daaraan gekoppelde voorwaarden welke door de lokale politiediensten dienen opgevolgd te worden, loopt de procedure als volgt; de administratieve dienst van Justitie bezorgt de voorwaarden vanuit een vonnis aan de federale politie (DGJ/DJO - dienst Vatting - Seining), welke op hun beurt de voorwaarden koppelt in de Algemene Nationale Gegevensbank, waarna deze worden overgenomen in de FOCUS-app - module POV (Personen Vrij onder Voorwaarden). De module POV wordt, afhankelijk van de organisatie van de politiezone, veelal opgevolgd in de eerste fase door de wijkwerking, desgevallend ook door de dienst slachtofferbejegening.

1. Procède-t-on aujourd'hui à une évaluation systématique des risques en cas de violences intrafamiliales, y compris lorsque des mesures de protection prennent fin?

2. Combien d'évaluations des risques ont été effectivement réalisées au cours des dernières années? Veuillez fournir des chiffres par arrondissement judiciaire.

3. Combien d'interdictions de contact et de lieu sont actuellement en vigueur? Veuillez fournir des chiffres par arrondissement judiciaire.

4. Combien de ces mesures font l'objet d'un suivi numérique, et de quelle manière (bracelet électronique, application conçue pour les victimes)?

5. En quoi consiste concrètement l'application conçue pour les victimes et combien de victimes l'utilisent déjà aujourd'hui?

6. Dans combien de dossiers de violences intrafamiliales est-il impossible d'ordonner ou de mettre en pratique un accompagnement ou un suivi de l'auteur en raison de problèmes linguistiques? Disposez-vous de chiffres à ce sujet?

Réponse de la ministre de la Justice, chargée de la Mer du Nord du 07 novembre 2025, à la question n° 506 de Madame la députée Funda Oru du 02 octobre 2025 (N.):

En cas de faits de violence intrafamiliale, les services de police procèdent systématiquement à une évaluation des risques et, si nécessaire, contactent le magistrat du parquet de service. En fonction de la décision de ce dernier, le service de police exécute les missions qui leur sont confiées. Si de nouveaux faits surviennent, le service de police compétent procède à une nouvelle évaluation des risques et, si nécessaire, contacte à nouveau le magistrat du parquet de service. La décision finale ne relève pas de la police, qui contacte le parquet, exécute les instructions, assure le suivi si nécessaire et requis, et fait rapport au parquet.

Dans la phase ultérieure, lorsqu'une condamnation a été prononcée et assortie de conditions dont les services de police locale doivent assurer le suivi, la procédure se déroule comme suit: le service administratif de la Justice transmet les conditions du jugement à la police fédérale (DGJ/DJO - service Saisie et Signalements), qui à son tour les relie à la Banque de données nationale générale, après quoi elles sont reprises dans l'application FOCUS - module PSC (personnes libérées sous conditions). Selon l'organisation de la zone de police, le module PSC est généralement suivi dans un premier temps par le travail de quartier, voire, le cas échéant, par le service d'assistance aux victimes.

Ik deel het geachte lid mee dat ik voor het antwoord op de vraag ook verwijs naar mijn antwoord op de vragen nrs. 8242-8277-8532 beantwoord in de commissie Justitie van 21 oktober 2025 (*Integraal Verslag*, Kamer, 2024-2025, CRIV 56 COM 222).

DO 2024202505897

Vraag nr. 508 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Nahima Lanjri van 03 oktober 2025 (N.) aan de minister van Justitie, belast met de Noordzee:

De mogelijkheid om een stilgeboren kindje te laten registreren (MV 008627C).

Voor het verlies van een stilgeboren kindje dat geen 140 dagen gedragen werd, bestaat er in onze wetgeving niet de nodige erkenning en ondersteuning.

De aangifte van een stilgeboren kindje is verplicht vanaf een zwangerschapsduur van 180 dagen, werd het kindje tussen 140 dagen en 179 dagen gedragen, dan kan het kindje wettelijk worden aangegeven en officieel een naam krijgen. Bij een zwangerschapsverlies vóór 140 dagen hebben de ouders deze keuze voor de aangifte en vrijwillige opmaak van zo'n akte niet. Bijgevolg is het voor hen niet mogelijk om het kindje een voornaam te geven.

Voor heel wat ouders die deze termijn niet halen is dit gebrek aan erkenning dan ook ontzettend pijnlijk. Organisaties zoals Boven De Wolken, Met Lege Handen en Berrefonds ijveren al langer voor de erkenning van stilgeboren kinderen die geen 140 dagen gedragen werden. Ook hebben wij met cd en v een wetsvoorstel (*Parl. St.* 56K0153001) ingediend om deze beperking te laten vallen.

Deze erkenning zou voor vele ouders een groot emotioneel verschil maken in de rouwverwerking. Ik wil wel de nadruk leggen op het vrijwillige karakter van deze aangifte, het verwerken van verlies is iets heel persoonlijk en iedereen geeft daar op zijn of haar manier gestalte aan.

Heel wat gemeenten hebben intussen een sterrenregister. Maar het zou beter zijn om dit wettelijk te verankeren zodat alle ouders die het willen hun stilgeboren kindje kunnen registreren, ongeacht de gemeente of zwangerschapsduur.

J'informe l'honorable membre, qu'en réponse à cette question, je me réfère également à ma réponse aux questions n°s 8242-8277-8532 donnée en commission de la Justice du 21 octobre 2025 (*Compte Rendu Intégral*, Chambre, 2024-2025, CRIV 56 COM 222).

DO 2024202505897

Question n° 508 de Madame la députée Nahima Lanjri du 03 octobre 2025 (N.) à la ministre de la Justice, chargée de la Mer du Nord:

Possibilité de faire inscrire un enfant né sans vie dans les actes de l'état civil. (QO 008627C)

Notre législation ne prévoit pas la reconnaissance et le soutien nécessaires en cas de perte d'un enfant né sans vie après moins de 140 jours de grossesse.

La déclaration d'un enfant né sans vie est obligatoire à partir de 180 jours de grossesse. Si l'enfant a été porté entre 140 et 179 jours, il peut être déclaré légalement et obtenir officiellement un nom. En cas de fausse couche avant 140 jours, les parents n'ont pas la possibilité de déclarer l'enfant et de faire établir un acte d'état civil sur une base volontaire. Ils ne peuvent dès lors pas donner de prénom à leur enfant.

Ce manque de reconnaissance est terriblement douloureux pour de nombreux parents lorsque la grossesse n'atteint pas ce nombre de jours. Des organisations telles que les associations Au-delà Des Nuages, Met Lege Handen et le Berrefonds militent depuis longtemps en faveur de la reconnaissance des enfants nés sans vie après moins de 140 jours de grossesse. Nous avons, quant à nous, déposé conjointement avec le cd en v une proposition de loi (*Doc. parl.* 56K0153001) visant à supprimer cette limite.

Cette reconnaissance ferait une grande différence sur le plan émotionnel dans le processus de deuil de nombreux parents. Je tiens toutefois à mettre l'accent sur le caractère volontaire de cette déclaration, parce que le deuil d'un enfant est un processus très personnel auquel chacun donne corps à sa manière.

De nombreuses communes possèdent aujourd'hui un registre des étoiles. Il serait toutefois préférable d'ancrer ce concept dans la loi afin que tous les parents qui le souhaitent puissent faire inscrire leur enfant né sans vie, quelle que soit la commune ou la durée de gestation.

Daarom wil ik u vragen of u bereid bent om ouders van een stilgeboren kindje dat nog geen 140 dagen gedragen is, de mogelijkheid te geven hun kindje wettelijk te laten registreren? Zo ja, komt u zelf met een wetswijziging naar het Parlement of verwacht u initiatief van ons als Parlementsleden?

Antwoord van de minister van Justitie, belast met de Noordzee van 07 november 2025, op de vraag nr. 508 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Nahima Lanjri van 03 oktober 2025 (N.):

Het klopt dat de wetgeving op dit ogenblik niet voorziet in enige erkenning of opmaak van akte voor het verlies van een levenloos kind na een zwangerschapsduur van minder dan 140 dagen. Ik ben me er zeer van bewust dat dit gebrek aan erkenning zwaar kan wegen voor heel wat ouders die hun kindje te vroeg verliezen tijdens de zwangerschap. Ik bekijk momenteel samen met mijn diensten welke mogelijkheden er zijn om de huidige wetgeving aan te passen en op welke punten, om zoveel als mogelijk tegemoet te kunnen komen aan de rouwbehoeften van de ouders van een levenloos kind en hun bezorgheden daaromtrent.

DO 2024202505904

Vraag nr. 509 van De heer volksvertegenwoordiger Stefaan Van Hecke van 03 oktober 2025 (N.) aan de minister van Justitie, belast met de Noordzee:

Nationaal register vertalers en tolken.

Het Nationaal Register van beëdigd vertalers, tolken en vertalers-tolken werd opgericht met de bedoeling de kwaliteit en toegankelijkheid van de dienstverlening te verzekeren. In de praktijk stoten kandidaten echter op structurele problemen die de werking van het systeem ernstig ondergraven.

Zo bestaat er wel een wettelijke verplichting tot permanente vorming, maar ontbreekt tot op vandaag het koninklijk besluit dat de inhoud en modaliteiten daarvan vastlegt. Dit zorgt voor rechtsonzekerheid bij de betrokkenen.

Daarnaast is er geen maximale termijn vastgelegd waarbinnen de FOD Justitie een beslissing moet nemen over een aanvraag tot opname in het register. In buurlanden, zoals Nederland, wordt een redelijke maximumtermijn gehanteerd.

C'est pourquoi je souhaiterais vous demander si vous êtes disposée à donner aux parents d'un enfant né sans vie après moins de 140 jours de grossesse la possibilité de faire inscrire légalement leur enfant. Dans l'affirmative, proposerez-vous vous-même une modification législative au Parlement ou comptez-vous sur une initiative parlementaire?

Réponse de la ministre de la Justice, chargée de la Mer du Nord du 07 novembre 2025, à la question n° 508 de Madame la députée Nahima Lanjri du 03 octobre 2025 (N.):

Il est vrai que la législation ne prévoit actuellement pas de reconnaissance ou d'établissement d'un acte pour la perte d'un enfant né sans vie après une grossesse de moins de 140 jours. Je suis très consciente que cette absence de reconnaissance peut peser lourdement aux nombreux parents qui perdent leur bébé prématurément pendant la grossesse. J'étudie actuellement avec mes services s'il est possible de modifier la législation actuelle et sur quels points, afin de tenir compte autant que possible des besoins de deuil des parents d'un enfant né sans vie et de leurs préoccupations à ce sujet.

DO 2024202505904

Question n° 509 de Monsieur le député Stefaan Van Hecke du 03 octobre 2025 (N.) à la ministre de la Justice, chargée de la Mer du Nord:

Registre national des traducteurs et interprètes.

Le registre national des traducteurs, interprètes et traducteurs-interprètes jurés a été créé afin de garantir la qualité et l'accessibilité des services fournis. Toutefois, dans la pratique, les candidats sont confrontés à des problèmes structurels qui nuisent gravement au fonctionnement du système.

Il existe ainsi une obligation légale de formation continue, mais, à ce jour, l'arrêté royal visant à en fixer le contenu et les modalités fait défaut. Cette situation entraîne une insécurité juridique pour les personnes concernées.

Par ailleurs, il n'existe pas de délai maximal dans lequel le SPF Justice est tenu de statuer sur une demande d'inscription au registre. Chez nos voisins, notamment aux Pays-Bas, un délai maximum raisonnable est prévu.

Tot slot rijst er kritiek op de samenstelling van de aanvaardingscommissie: hoewel de aanvaardingscommissie moet beoordelen of de nodige vakbekwaamheid aanwezig is, blijkt dat de leden van deze commissie vaak niet beschikken over praktijkervaring in het vertalen of tolken.

1. Waarom is het koninklijk besluit dat de modaliteiten van de verplichte permanente vorming moet vastleggen nog steeds niet gepubliceerd? Tegen wanneer voorziet u hierin duidelijkheid?

2. Overweegt u een wettelijke of reglementaire termijn te voorzien waarbinnen de FOD Justitie verplicht is te beslissen over aanvragen tot opname in het Nationaal Register?

3. Op welke manier wordt vandaag gewaarborgd dat de aanvaardingscommissie effectief beschikt over praktijkexpertise in het tolken en vertalen, conform de geest van de wet?

4. Welke stappen zult u zetten om de werking van het Nationaal Register transparanter, efficiënter en aantrekkelijker te maken voor kandidaat-vertalers en tolken?

Antwoord van de minister van Justitie, belast met de Noordzee van 07 november 2025, op de vraag nr. 509 van De heer volksvertegenwoordiger Stefaan Van Hecke van 03 oktober 2025 (N.):

1. Het is juist dat het koninklijk besluit betreffende de permanente vorming nog niet is gepubliceerd.

We hopen het zo snel mogelijk te kunnen publiceren.

De tekst is opgesteld en werd reeds een eerste keer voor advies voorgelegd aan de Raad van State.

Alvorens advies te verstrekken, wil de Raad van State echter het advies van de Gegevensbeschermingsautoriteit. Dat verzoek werd bezorgd door de dienst Informatiebeheer en Gegevensbescherming van de FOD Justitie. We wachten momenteel nog steeds op dat advies. Zodra we het ontvangen hebben, zal het ontwerp van koninklijk besluit opnieuw worden voorgelegd aan de Raad van State.

We zijn ons er terdege van bewust dat deze situatie een zekere ongerustheid teweegbrengt bij sommige beëdigd vertalers en/of tolken, die - in tegenstelling tot gerechtsdeskundigen, die meer vertrouwd zijn met het concept van permanente vorming - nog niet goed weten hoe en waarmee ze moeten bewijzen wat ze hebben gedaan om hun taalkundige competenties en/of hun kennis van de gerechtelijke werking te verbeteren.

Enfin, la composition de la commission d'acceptation est critiquée: bien que celle-ci doive évaluer si les compétences professionnelles requises sont réunies, il n'est pas rare que les membres de cette commission ne disposent pas de l'expérience pratique en matière de traduction ou d'interprétation.

1. Pourquoi l'arrêté royal visant à fixer les modalités de la formation continue obligatoire n'a-t-il toujours pas été publié? Quand pensez-vous qu'il sera publié?

2. Envisagez-vous de prévoir un délai légal ou réglementaire dans lequel le SPF Justice est tenu de statuer sur les demandes d'inscription au registre national?

3. De quelle manière garantit-on actuellement que la commission d'acceptation dispose effectivement de l'expertise pratique en matière d'interprétation et de traduction, conformément à l'esprit de la loi?

4. Quelles démarches entreprendrez-vous pour rendre le fonctionnement du registre national plus transparent, plus efficace et plus attrayant pour les candidats traducteurs et interprètes?

Réponse de la ministre de la Justice, chargée de la Mer du Nord du 07 novembre 2025, à la question n° 509 de Monsieur le député Stefaan Van Hecke du 03 octobre 2025 (N.):

1. Il est exact que l'arrêté royal relatif à la formation continue n'a pas encore été publié.

Nous espérons pouvoir procéder à sa publication dans les plus brefs délais.

Le texte est rédigé et a déjà été soumis une première fois à l'avis du Conseil d'État.

Avant de rendre son avis, le Conseil d'État a toutefois souhaité obtenir l'avis de l'Autorité de protection des données. Cette demande leur a été transmise par le Service de gestion de l'information et de la protection des données du SPF Justice. Nous sommes actuellement toujours en attente de cet avis. Dès sa réception, le projet d'arrêté royal sera à nouveau soumis au Conseil d'État.

Nous sommes pleinement conscients que cette situation génère une certaine inquiétude chez certains traducteurs et/ou interprètes jurés, qui - à la différence des experts judiciaires, plus familiers avec le concept de formation continue - ne savent pas encore clairement comment, ni par quels moyens prouver ce qu'ils ont mis en place pour améliorer leurs compétences linguistiques et/ou leur connaissance du fonctionnement judiciaire.

Het feit dat het koninklijk besluit nog niet is gepubliceerd, heeft de administratie er echter niet van weerhouden hierover te communiceren met de betrokken beroepsverenigingen en prestatieverleners.

De verplichting om permanente vormingen te volgen is overigens niet nieuw en is nu al opgenomen in artikel 22 van de deontologische code van de beëdigd vertalers, tolken en vertalers-tolken, waarin het volgende is vermeld:

"De tolk, vertaler of vertaler-tolk verbindt zich ertoe zich voortdurend bij te scholen, zowel op gebied van zijn bedrevenheid in het vertalen en/of tolken, als van zijn begrip van de (technische en juridische) procedures en technische woordenschat die hij bij de uitoefening van zijn opdracht nodig kan hebben. Hij brengt de FOD Justitie jaarlijks op de hoogte van de gevolgde opleidingen."

Los van die deontologische verplichting, zal het koninklijk besluit betreffende de permanente vorming ongetwijfeld een referentiekader vormen voor wat het vereiste aantal uren vorming betreft. Het zal echter geen exhaustieve lijst bevatten van de vormingen die worden erkend. Net als gerechtsdeskundigen zullen beëdigd vertalers en tolken aan de aanvaardingscommissie de relevantie van de gevolgde permanente vormingen moeten aantonen voor hun functie.

In geval van problemen houdt de aanvaardingscommissie uiteraard rekening met de datum van publicatie van het koninklijk besluit bij de beoordeling van de naleving van die verplichting.

2. De wet heeft een termijn vastgesteld voor de verlening van de opname in het register, maar niet voor de eerste opname. Dat komt doordat de eerste opname complexer is.

Het komt ons voor dat het bepalen van een deadline voor de eerste opname contraproductief zou zijn en de procedure zou verzwaren, zowel voor de administratie als voor de beëdigd vertalers en/of tolken zelf. In veel gevallen worden de wettelijk vereiste bewijzen van kennis niet of in onvoldoende mate verstrekt door de kandidaat beëdigd vertalers en/of tolken. Dat betekent dat de aanvaardingscommissie regelmatig om aanvullende informatie moet verzoeken en dat het dossier tijdens een of meer latere zittingen opnieuw moet worden onderzocht.

Cela étant, le fait que l'arrêté royal ne soit pas encore publié n'a pas empêché l'administration de communiquer à ce sujet avec les associations professionnelles et les prestataires de services concernés.

Par ailleurs, l'obligation de suivre des formations continues n'est pas une nouveauté et est d'ores et déjà inscrite à l'article 22 du Code de déontologie des traducteurs et/ou interprètes, qui précise:

"Le traducteur, interprète ou traducteur-interprète s'engage à se recycler de manière continue, en ce qui concerne tant son savoir-faire en traduction et/ou interprétation, que sa compréhension des procédures (techniques et juridiques) et le vocabulaire technique dont il peut avoir besoin pour l'exécution de sa mission. Il informe chaque année le SPF Justice des formations suivies."

Indépendamment de cette obligation déontologique, l'arrêté royal relatif à la formation continue constituera sans aucun doute un cadre de référence en ce qui concerne le nombre d'heures de formation requises. Toutefois, il ne dressera pas une liste exhaustive des formations qui seront reconnues. À l'instar des experts judiciaires, les traducteurs et interprètes jurés devront justifier, auprès de la commission d'agrément, la pertinence des actions entreprises à titre de formations continues pour leur fonction.

En cas de difficulté, la commission d'agrément tiendra évidemment compte de la date de publication de l'arrêté royal lors de l'évaluation du respect de cette obligation.

2. La loi a fixé un délai pour la reconduction de l'inscription au registre, mais pas pour l'inscription initiale. Cela s'explique par le fait que l'inscription initiale est plus complexe.

Il nous semble qu'établir une date butoir pour l'inscription initiale serait contreproductive et alourdirait la procédure, tant pour l'administration que pour les traducteurs et/ou interprètes jurés eux-mêmes. Dans de nombreux cas, les preuves de connaissances exigées par la loi ne sont pas fournies, ou le sont insuffisamment, par les candidats traducteurs et/ou interprètes jurés. Cela implique que des informations complémentaires doivent régulièrement être demandées par la commission d'agrément, et que le dossier doit être réexaminé lors d'une ou plusieurs séances ultérieures.

Het vaststellen van een behandelingstermijn in dit stadium zou er waarschijnlijk toe leiden dat de commissie ertoe genoodzaakt is enkel op basis van de beschikbare informatie een advies te verstrekken, met het risico dat ze een negatief advies moet uitbrengen. Het zou dan kunnen dat de minister een ongunstige beslissing moet nemen, waardoor de betrokken vertaler of tolk een nieuwe aanvraag tot opname moet indienen, met de kosten die daarmee gepaard kunnen gaan.

3. De huidige samenstelling van de aanvaardingscommissie is in overeenstemming met de voorschriften van de wet. De lijst van niet-permanente leden die gemachtigd zijn om erin te zetelen werd vastgesteld bij ministerieel besluit. Ze zijn aangewezen op basis van hun expertisedomein of hun competenties op het gebied van vertalen en tolken. De meeste niet-permanente leden van de aanvaardingscommissie voor beëdigd vertalers, tolken en vertalers-tolken behoren tot het docentenkorps van de faculteiten waar professionele vertalers en tolken worden opgeleid. Het lijkt ons dus weinig aannemelijk dat die personen niet over voldoende competenties en kennis beschikken om de commissie te begeleiden bij het valideren van de taalkundige competenties en werkwijzen die nodig zijn voor beëdigde vertalingen en/of vertolkingen.

We begrijpen zeer goed dat de adviezen van de aanvaardingscommissie onbevredigend kunnen zijn voor sommige vertalers en tolken van wie taalkundige competenties op het vlak van vertalen en/of tolken niet worden gevalideerd. Die weigeringen zijn geen teken dat de commissie haar werk niet goed doet, maar eerder dat ze haar rol vervult. Tot op heden zijn er overigens zeer weinig beslissingen van de minister of zijn gemachtigde ambtenaar door de Raad van State verbroken.

4. De verschillende door de wet aangebrachte wetswijzigingen en het feit dat het register regelmatig onderbemand is, hebben geleid tot een bottleneck in de behandeling van de dossiers bij de overgang van het voorlopige naar het definitieve register.

Er werden wetgevende aanpassingen doorgevoerd om ervoor te zorgen dat die bottleneck geen nadeel berokkent aan de personen die zijn gevalideerd in het voorlopige register en wachten op de opname in het definitieve register. Wie is opgenomen in het voorlopige register en voldoet aan de voorwaarden voor opname in het definitieve register mag als beëdigd vertaler en/of tolk blijven optreden gedurende de tijd die nodig is om zijn dossier te behandelen.

Fixer un délai de traitement à ce stade aurait probablement pour conséquence de contraindre la commission à rendre un avis sur la seule base des informations disponibles, au risque de devoir émettre un avis négatif. La ministre pourrait alors être amenée à prendre une décision défavorable, obligeant le traducteur ou l'interprète concerné à introduire une nouvelle demande d'inscription, avec les coûts que cela pourrait engendrer.

3. La composition actuelle de la commission d'agrément est conforme au prescrit de la loi. La liste des membres non permanents habilités à y siéger a été établie par arrêté ministériel. Ils ont été désignés tenant compte de leurs domaines d'expertises ou de leurs compétences dans le domaine de la traduction et de l'interprétation. Concernant la commission d'agrément pour les traducteurs et interprètes jurés, la plupart de ces membres non permanents font partie du corps professoral des facultés qui forment les traducteurs et interprètes professionnels. Il nous semble dès lors difficilement concevable que ces mêmes personnes n'aient pas les compétences et les connaissances suffisantes et nécessaires pour guider la commission dans la validation des compétences linguistiques et des pratiques nécessaires à la réalisation des traductions jurés et /ou à l'exécution d'interprétations jurées.

Nous comprenons fort bien que les avis rendus par la commission d'agrément puissent insatisfaire certains traducteurs et interprètes qui se voient refuser la validation de compétences linguistiques en traduction et/ou interprétation. Ces refus ne sont pas le signe que la commission effectue mal son travail mais plutôt que celle-ci joue son rôle. Très rares sont d'ailleurs à ce jour les décisions prises par le ministre ou son fonctionnaire délégués qui ont été cassées par le Conseil d'Etat.

4. Les différentes modifications législatives apportées par la loi, ainsi que le fait que le registre fonctionne régulièrement en sous-effectif, ont entraîné un engorgement dans le traitement des dossiers lors de la transition du registre provisoire au registre définitif.

Des adaptations législatives ont été mises en place afin que cet engorgement ne cause aucun préjudice aux personnes qui - validées dans le registre provisoire - sont en attente d'inscription dans le registre définitif. Les personnes qui sont inscrites dans le registre provisoire et qui sont dans les conditions pour obtenir leur inscription au registre définitif peuvent continuer à agir en tant que traducteurs et ou interprètes jurés le temps nécessaire au traitement de leur dossier.

De dienst Nationaal Register heeft daarover regelmatig gecommuniceerd en stelt alles in het werk om ervoor te zorgen dat de achterstand zo snel mogelijk wordt weggewerkt.

Los van die situatie worden er regelmatig vergaderingen georganiseerd met de beroepsverenigingen van beëdigd vertalers en tolken. De dienst tracht zoveel mogelijk aan hun verzoeken te voldoen, vooral als het gaat om het ontmoeten van hun leden en het beantwoorden van hun vragen.

Men hoeft overigens geen lid te zijn van een beroepsvereniging om algemene informatie te verkrijgen of te informeren naar de stand van zaken van zijn dossier. De personeelsleden van het register staan klaar om informatie en antwoorden te verstrekken aan iedereen die inlichtingen wenst over de werking van het register of over de specifieke behandeling van zijn dossier, zowel via e-mail, telefonisch als zelfs op afspraak.

DO 2024202505948

Vraag nr. 510 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Barbara Pas van 06 oktober 2025 (N.) aan de minister van Justitie, belast met de Noordzee:

De taalverhoudingen in het Nationaal Instituut voor Criminalistiek en criminologie.

Kunt u voor het Nationaal Instituut voor Criminalistiek en criminologie meedelen:

1. wat het huidige taalkader is per trap van de hiërarchie;
2. hoeveel personeelsleden op datum van heden per trap van de hiërarchie behoren tot het Nederlandse taalkader en hoeveel tot het Franse taalkader?

Antwoord van de minister van Justitie, belast met de Noordzee van 06 november 2025, op de vraag nr. 510 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Barbara Pas van 06 oktober 2025 (N.):

Het antwoord op deze vraag werd rechtstreeks naar het geachte Kamerlid gestuurd. Door de omvang ervan werd het antwoord niet opgenomen in het *Bulletin van Vragen en Antwoorden*. Op verzoek zal de griffie van de Kamer van volksvertegenwoordigers de documenten bezorgen (schriftelijke.vragen@dekamer.be).

Le service du Registre a régulièrement communiqué à ce sujet et met tout en oeuvre pour que l'arriéré soit traité dans les meilleurs délais.

Indépendamment de cette situation, des réunions régulières sont organisées avec les associations professionnelles de traducteurs et interprètes jurés. Le service s'efforce, autant que possible, de répondre à leurs sollicitations, notamment lorsqu'il s'agit de rencontrer leurs affiliés et de répondre aux questions qu'ils se posent.

Il n'est par ailleurs pas nécessaire d'être affilié à une association professionnelle pour obtenir des informations générales ou connaître l'état d'avancement de son dossier. Que ce soit par courriel, par téléphone ou même sur rendez-vous, le personnel du registre veille à informer et à répondre à toutes les personnes souhaitant obtenir des renseignements sur le fonctionnement du registre ou sur le traitement spécifique de leur dossier.

DO 2024202505948

Question n° 510 de Madame la députée Barbara Pas du 06 octobre 2025 (N.) à la ministre de la Justice, chargée de la Mer du Nord:

Les rapports linguistiques au sein de l'Institut National de Criminalistique et de Criminologie.

Pouvez-vous préciser, pour l'Institut National de Criminalistique et de Criminologie:

1. le cadre linguistique actuel par degré hiérarchique;
2. le nombre de membres du personnel appartenant à ce jour au cadre linguistique néerlandais, d'une part, et au cadre linguistique français, d'autre part, par degré hiérarchique?

Réponse de la ministre de la Justice, chargée de la Mer du Nord du 06 novembre 2025, à la question n° 510 de Madame la députée Barbara Pas du 06 octobre 2025 (N.):

La réponse à cette question a été transmise directement à l'honorable membre. Étant donné son ampleur, cette réponse n'a pas été insérée dans le *Bulletin des Questions et Réponses*. Sur simple demande, le greffe de la Chambre des représentants transmettra les documents (questions.ecrites@lachambre.be).

DO 2024202505955

Vraag nr. 511 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Marijke Dillen van 06 oktober 2025 (N.) aan de minister van Justitie, belast met de Noordzee:

Geweld tegen medewerkers van De Lijn. - Vervolgingen.

Regelmatig worden medewerkers van De Lijn geconfronteerd met fysieke en/of verbale agressie, wat onaanvaardbaar is.

1. Kunt u een overzicht geven van het aantal vervolgingen voor de correctionele rechtbank? Graag een opsplitsing op jaarbasis en per gerechtelijk arrondissement.

2. In hoeveel gevallen heeft dit geleid tot een effectieve veroordeling? Graag dezelfde opsplitsing.

Antwoord van de minister van Justitie, belast met de Noordzee van 06 november 2025, op de vraag nr. 511 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Marijke Dillen van 06 oktober 2025 (N.):

1. Het College van procureurs-generaal kan geen antwoord geven op deze vraag aangezien de hoedanigheid van buschauffeur bij De Lijn niet afzonderlijk wordt geregistreerd

2. De veroordelingsstatistieken worden opgesteld op basis van de gegevens die worden geregistreerd in het centraal strafregister, enkel na eventuele aanwending van rechtsmiddelen (verzet, hoger beroep, cassatieberoep). De feiten worden uitsluitend geregistreerd volgens de wettelijke kwalificaties van de misdrijven, waardoor het niet mogelijk is in kaart te brengen welke misdrijven in een agressiecontext zijn gepleegd, welk beroepsstatuut het slachtoffer heeft en in welk bedrijf het slachtoffer zijn of haar beroep uitoefent. Het is evenmin mogelijk om een statistisch verband te leggen tussen de veroordelingen en het voorafgaande gerechtelijke traject van de zaken.

De gevraagde cijfers zijn dan ook niet beschikbaar.

DO 2024202505957

Vraag nr. 512 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Marijke Dillen van 06 oktober 2025 (N.) aan de minister van Justitie, belast met de Noordzee:

Landgenoten in buitenlandse gevangenissen.

De overbrenging van veroordeelde landgenoten is een bevoegdheid van de FOD Justitie.

1. Hoeveel landgenoten zijn sinds 2020 vanuit buitenlandse gevangenissen overgebracht naar gevangenissen in België? Graag een opsplitsing op jaarbasis.

DO 2024202505955

Question n° 511 de Madame la députée Marijke Dillen du 06 octobre 2025 (N.) à la ministre de la Justice, chargée de la Mer du Nord:

Violences contre des collaborateurs de De Lijn. - Poursuites.

Des collaborateurs de De Lijn sont régulièrement victimes d'agressions physiques et/ou verbales, une situation inacceptable.

1. Pouvez-vous fournir une vue d'ensemble du nombre de poursuites engagées devant les tribunaux correctionnels? Merci de répartir les chiffres par année et par arrondissement judiciaire.

2. Dans combien de cas ces poursuites ont-elles débouché sur une condamnation effective? Merci de fournir la même répartition.

Réponse de la ministre de la Justice, chargée de la Mer du Nord du 06 novembre 2025, à la question n° 511 de Madame la députée Marijke Dillen du 06 octobre 2025 (N.):

1. Le Collège des procureurs généraux n'est pas en mesure de fournir des éléments de réponse à cette question vu que la qualité de chauffeur de bus "De Lijn" ne fait pas l'objet d'un enregistrement particulier.

2. Les statistiques des condamnations sont établies à partir des données enregistrées au casier judiciaire central, uniquement après exercice éventuel de voies de recours (opposition, appel, cassation). Les faits sont enregistrés exclusivement selon les qualifications légales des infractions, ce qui ne permet pas d'identifier les infractions commises dans un contexte d'agression, ni le statut professionnel de la victime, ni l'entreprise dans laquelle elle exerce. En outre, il n'est pas possible d'établir un lien statistique entre les condamnations et les parcours judiciaires antérieurs des affaires.

Les chiffres demandés ne sont donc pas disponibles.

DO 2024202505957

Question n° 512 de Madame la députée Marijke Dillen du 06 octobre 2025 (N.) à la ministre de la Justice, chargée de la Mer du Nord:

Compatriotes détenus à l'étranger.

Le transfèrement de nos compatriotes ayant fait l'objet d'une condamnation est une compétence du SPF Justice.

1. Depuis 2020, combien de nos compatriotes ont-ils été transférés dans une prison belge depuis une prison à l'étranger? Veuillez ventiler les chiffres sur une base annuelle.

2. Hoeveel van hen bezitten een dubbele nationaliteit en welke nationaliteit naast de Belgische?
3. Hoeveel van hen zijn hier vervroegd vrijgelaten?

Antwoord van de minister van Justitie, belast met de Noordzee van 06 november 2025, op de vraag nr. 512 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Marijke Dillen van 06 oktober 2025 (N.):

1. Het volgende aantal personen werd vanuit het buitenland overgebracht naar België om hun buitenlandse straf hier verder uit te zitten.

2020	20
2021	28
2022	39
2023	22
2024	44

Er is geen onderscheid gemaakt tussen Belgische onderdanen en ingezetenen met recht op verblijf in België, van personen zonder recht op verblijf wordt de overbrenging geweigerd.

2 en 3. Om te kunnen antwoorden op deze punten is een manuele opzoeking dossier per dossier nodig en dat is in het kader van een parlementaire vraag niet mogelijk.

DO 2024202505958

Vraag nr. 513 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Marijke Dillen van 06 oktober 2025 (N.) aan de minister van Justitie, belast met de Noordzee:

Gevangenis. - Herstelwerken.

Vele gevangenis. zijn in een slechte, soms zelfs erbarmelijke staat waar dringende renovatie- en aanpassingswerken noodzakelijk zijn.

1. Kunt u een gedetailleerd overzicht geven van de nodige herstelwerken en aanpassingen waarvoor de Regie der Gebouwen verantwoordelijk is? Graag een opsplitsing per gevangenis.

2. Welke herstel- en aanpassingswerken werden deze legislatuur reeds uitgevoerd? Graag een gedetailleerd overzicht met mededeling van de kostprijs.

3. Welke herstel- en aanpassingswerken zijn reeds concreet gepland om deze legislatuur te worden uitgevoerd? Graag een gedetailleerde opsplitsing met de geplande timing en mededeling van het voorziene budget.

2. Combien d'entre eux possèdent-ils une double nationalité et quelle autre nationalité que la belge possèdent-ils?
3. Combien d'entre eux ont-ils été libérés anticipativement en Belgique?

Réponse de la ministre de la Justice, chargée de la Mer du Nord du 06 novembre 2025, à la question n° 512 de Madame la députée Marijke Dillen du 06 octobre 2025 (N.):

1. Le nombre de personnes ayant été transférées de l'étranger vers la Belgique pour y poursuivre l'exécution de leur peine prononcée à l'étranger est le suivant.

Aucune distinction n'est faite entre les ressortissants belges et les résidents ayant un droit de séjour en Belgique; concernant les personnes sans droit de séjour, le transfert est refusé.

2 et 3. La réponse à ces points nécessite une recherche manuelle dossier par dossier, ce qui n'est pas possible dans le cadre d'une question parlementaire.

DO 2024202505958

Question n° 513 de Madame la députée Marijke Dillen du 06 octobre 2025 (N.) à la ministre de la Justice, chargée de la Mer du Nord:

Prisons. - Travaux de réparation.

Bon nombre de prisons sont dans un état de délabrement parfois lamentable et nécessitent des travaux urgents de rénovation et d'aménagement.

1. Pouvez-vous fournir un aperçu détaillé des travaux de réparation et des aménagements nécessaires dont la Régie des Bâtiments est responsable? Veuillez opérer une ventilation par prison.

2. Quels travaux de réparation et d'aménagement ont-ils déjà été réalisés au cours de cette législature? Veuillez fournir un relevé détaillé incluant le coût.

3. De quels travaux de réparation et d'aménagement l'exécution est-elle déjà prévue concrètement au cours de la présente législature? Veuillez fournir une ventilation détaillée en précisant le calendrier et le budget prévus.

Antwoord van de minister van Justitie, belast met de Noordzee van 07 november 2025, op de vraag nr. 513 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Marijke Dillen van 06 oktober 2025 (N.):

Die vragen behoren niet tot mijn bevoegdheid. We verzoeken u het antwoord van minister Matz te raadplegen, aan wie de vraag eveneens werd gesteld (vraag nr. 320 van 6 oktober 2025).

DO 2024202505959

Vraag nr. 514 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Marijke Dillen van 06 oktober 2025 (N.) aan de minister van Justitie, belast met de Noordzee:

Detentiehuizen. - Planning.

De vorige minister van Justitie beloofde gedurende de voorbije legislatuur 15 detentiehuizen te openen. Het werden er slechts twee. In september 2025 werd een detentiehuis geopend in Olen.

1. Graag een overzicht van het aantal detentiehuizen die deze legislatuur op de planning staan.

2. Wat is hier de concrete stand van zaken betreffende de opening? Zijn er reeds sites waar in 2025 en 2026 nog een detentiehuis zal worden geopend?

3. Welk budget is hiervoor gereserveerd?

Antwoord van de minister van Justitie, belast met de Noordzee van 07 november 2025, op de vraag nr. 514 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Marijke Dillen van 06 oktober 2025 (N.):

1 en 2. Deze legislatuur staat, in lijn met het regeerakkoord, de verdere uitrol van de detentiehuizen op de planning. We voorzien een gefaseerde opening tussen 2026 en 2028, verspreid over het hele land: projecten in Genk, Jemeppe-sur-Sambre, Ninove, Antwerpen, Zelzate, Dornik, Grivegnée en Oostende worden momenteel bestudeerd of uitgevoerd. De capaciteit varieert van 25 plaatsen voor de kleinere locaties tot 40 à 60 plaatsen voor de grotere detentiehuizen. De projecten bevinden zich momenteel in verschillende uitvoeringsfasen, en we stellen alles in het werk om deze zo snel mogelijk operationeel te maken.

In totaal gaat het om minstens acht detentiehuizen die wij pogen te openen tijdens deze legislatuur, goed voor 345 plaatsen. Daarnaast zijn wij volop op zoek naar nieuwe locaties voor detentiehuizen. We hebben daarom op 15 september 2025 de provinciegouverneurs bevestigd. De administratie bekijkt momenteel, samen met de Regie, elk voorstel dat binnenkomt.

Réponse de la ministre de la Justice, chargée de la Mer du Nord du 07 novembre 2025, à la question n° 513 de Madame la députée Marijke Dillen du 06 octobre 2025 (N.):

Ces questions ne relèvent pas de ma compétence. Nous vous invitons à consulter la réponse de la ministre Matz, à qui la question a également été posée (question n° 320 du 6 octobre 2025).

DO 2024202505959

Question n° 514 de Madame la députée Marijke Dillen du 06 octobre 2025 (N.) à la ministre de la Justice, chargée de la Mer du Nord:

Maisons de détention. - Calendrier.

Au cours de la législature précédente, l'ancien ministre de la Justice s'était engagé à ouvrir 15 maisons de détention. Seules deux ont ouvert leurs portes. En septembre 2025, une maison de détention a été ouverte à Olen.

1. Veuillez fournir un aperçu du nombre de maisons de détention prévues au cours de cette législature.

2. Où en est concrètement ce dossier? Des sites ont-ils déjà été désignés pour l'inauguration d'une maison de détention en 2025 et 2026?

3. Quel budget est alloué à cet effet?

Réponse de la ministre de la Justice, chargée de la Mer du Nord du 07 novembre 2025, à la question n° 514 de Madame la députée Marijke Dillen du 06 octobre 2025 (N.):

1 et 2. Cette législature prévoit, conformément à l'accord de gouvernement, la poursuite du déploiement des maisons de détention. Nous prévoyons une ouverture progressive entre 2026 et 2028, répartie sur l'ensemble du pays: des projets à Genk, Jemeppe-sur-Sambre, Ninove, Anvers, Zelzate, Tournai, Grivegnée et Ostende sont actuellement à l'étude ou en cours de réalisation. La capacité varie de 25 places pour les plus petites implantations à 40 à 60 places pour les maisons de détention de plus grande taille. Les projets se trouvent à différents stades de mise en oeuvre, et nous mettons tout en oeuvre pour les rendre opérationnels dans les meilleurs délais.

Au total, nous prévoyons d'ouvrir au moins huit maisons de détention au cours de cette législature, soit 345 places. Par ailleurs, nous recherchons activement de nouveaux emplacements pour des maisons de détention. Nous avons donc interrogé les gouverneurs de province le 15 septembre 2025. L'administration examine actuellement, en collaboration avec la Régie, chaque proposition reçue

3. Voor de realisatie van de geplande detentiehuizen binnen de huidige legislatuur werd een meerjarig investeringsbudget voorzien. Dit budget werd reeds tijdens de vorige legislatuur goedgekeurd en dekte de ontwikkeling van in totaal circa 720 detentieplaatsen.

Van deze voorziene capaciteit is op heden slechts een gedeelte effectief in gebruik, namelijk 192 plaatsen (detentiehuizen Kortrijk, Vorst en Olen). De resterende capaciteit bevindt zich nog in verschillende stadia van voorbereiding, ontwerp of uitvoering, afhankelijk van de voortgang van de respectieve projecten.

Het investeringsbudget blijft bijgevolg de financiële basis vormen voor de verdere gefaseerde uitrol in de komende jaren.

DO 2024202505961

Vraag nr. 515 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Eva Demesmaeker van 06 oktober 2025 (N.) aan de minister van Justitie, belast met de Noordzee:

Rechtszaken en stakingen.

In het regeerakkoord staat dat de sociale partners gevraagd wordt naar een actualisatie van het herenakkoord uit 2002.

Graag voor de laatste drie jaar per arrondissement het aantal rechtszaken dat gevoerd werd rond het breken van stakingen en stakingspiketten.

Antwoord van de minister van Justitie, belast met de Noordzee van 06 november 2025, op de vraag nr. 515 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Eva Demesmaeker van 06 oktober 2025 (N.):

De burgerlijke rechtbank van eerste aanleg is bevoegd voor de zaken rond het breken van stakingen en stakingspiketten.

De werkgever kan via een kortgeding een verbod tot staken of de opheffing van een stakingspiket proberen te verkrijgen wegens misbruik van het stakingsrecht.

De cijfergegevens waarover de steundienst van het College van hoven en rechtbanken beschikt, worden uit de applicaties gehaald waarmee de griffies de gerechtelijke dossiers beheren.

Elke nieuwe zaak wordt gecodeerd met een aard van de zaak, op basis van deze code kunnen statistieken gegenereerd worden.

De zaken voor het breken van stakingen en stakingspiketten worden onder andere gecodeerd met de aard van de zaak 'kort geding (burgerlijk)'.

3. Un budget d'investissement pluriannuel a été prévu pour la création des maisons de détention planifiées au cours de la législature actuelle. Ce budget avait déjà été approuvé lors de la précédente législature et couvrirait la création d'un total d'environ 720 places de détention.

À ce jour, seule une partie de cette capacité prévue est effectivement en service, à savoir 192 places (maisons de détention de Courtrai, Forest et Olen). Le reste de la capacité prévue se trouve encore à divers stades de préparation, de conception ou d'exécution, selon l'état d'avancement des projets respectifs.

Le budget d'investissement reste donc la base financière pour le déploiement progressif des projets au cours des prochaines années.

DO 2024202505961

Question n° 515 de Madame la députée Eva Demesmaeker du 06 octobre 2025 (N.) à la ministre de la Justice, chargée de la Mer du Nord:

Procès et grèves.

L'accord de gouvernement prévoit de demander aux partenaires sociaux d'actualiser l'Accord des partenaires sociaux de 2002.

Pouvez-vous indiquer, pour les trois dernières années, le nombre de procès intentés par arrondissement pour rupture de grèves et de piquets de grève?

Réponse de la ministre de la Justice, chargée de la Mer du Nord du 06 novembre 2025, à la question n° 515 de Madame la députée Eva Demesmaeker du 06 octobre 2025 (N.):

Le tribunal civil de première instance est compétent en ce qui concerne les affaires de rupture de grèves et de piquets de grève.

L'employeur peut essayer d'obtenir en référé une interdiction de faire la grève ou la levée d'un piquet de grève pour cause d'abus du droit de grève.

Les données chiffrées dont dispose le service d'appui du Collège des cours et tribunaux sont extraites des applications avec lesquelles les greffes gèrent les dossiers judiciaires.

Chaque nouvelle affaire est enregistrée avec un code de nature et des statistiques peuvent être générées sur la base de ce code.

Les affaires de rupture de grèves et de piquets de grève sont notamment enregistrées avec le code de nature 'référé (civil)'.

Aangezien de dossiers die een verzoek tot het breken van stakingen doorgaans via algemenere codes geregistreerd worden, is het niet mogelijk om louter de dossiers met betrekking tot 'het breken van stakingen en stakingspiketten' te identificeren ten aanzien van de andere dossiers die deze aardcode krijgen. De steundienst van het College van de hoven en rechtbanken beschikt dan ook niet over deze cijfers.

DO 2024202505962

Vraag nr. 516 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Marijke Dillen van 06 oktober 2025 (N.) aan de minister van Justitie, belast met de Noordzee:

Oprichting kamer voor minnelijke schikking.

De kamer voor minnelijke schikking (KMS) bestond al sinds 2013 bij de familierechtbank maar werd bij wet van 19 december 2023 uitgebreid. Vanaf 1 september 2025 is de oprichting van een KMS verplicht binnen de rechtbank van eerste aanleg, arbeidsrechtbank, ondernemingsrechtbank, hof van beroep en arbeidshof.

1. Graag een overzicht van de stand van zaken. Is in alle hogervermelde rechtbanken thans een KMS aanwezig? Graag een gedetailleerd overzicht per gerechtelijk arrondissement.

2. Magistraten in de KMS moeten een gespecialiseerde opleiding in verzoening en bemiddeling hebben gevolgd, behalve degenen die al zetelden in een KMS op het ogenblik van de inwerkingtreding van de wet. Kunt u bevestigen dat alle magistraten de gelegenheid hebben gehad deze opleiding te volgen? Op welke wijze werden deze magistraten ondersteund door de FOD Justitie?

Antwoord van de minister van Justitie, belast met de Noordzee van 06 november 2025, op de vraag nr. 516 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Marijke Dillen van 06 oktober 2025 (N.):

Het antwoord op deze vraag werd rechtstreeks naar het geachte Kamerlid gestuurd. Door de omvang ervan werd het antwoord niet opgenomen in het *Bulletin van Vragen en Antwoorden*. Op verzoek zal de griffie van de Kamer van volksvertegenwoordigers de documenten bezorgen (schriftelijke.vragen@dekamer.be).

DO 2024202505977

Vraag nr. 517 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Ellen Samyn van 06 oktober 2025 (N.) aan de minister van Justitie, belast met de Noordzee:

Comme les dossiers qui concernent une demande de rupture de grèves sont généralement enregistrés avec des codes plus généraux, il n'est pas possible d'identifier uniquement les dossiers de 'rupture de grèves et de piquets de grève' parmi les autres dossiers qui reçoivent ce code de nature. Le service d'appui du Collège des cours et tribunaux ne dispose dès lors pas de ces chiffres.

DO 2024202505962

Question n° 516 de Madame la députée Marijke Dillen du 06 octobre 2025 (N.) à la ministre de la Justice, chargée de la Mer du Nord:

Création de chambres de règlement à l'amiable.

Les chambres de règlement à l'amiable (CRA) existaient au sein des tribunaux de la famille depuis 2013, mais elles ont été étendues à d'autres tribunaux par la loi du 19 décembre 2023. La création d'une CRA est obligatoire au sein des tribunaux de première instance, des tribunaux du travail, des tribunaux de l'entreprise, des cours d'appel et des cours du travail à partir du 1er septembre 2025.

1. Veuillez fournir un aperçu de l'état de la situation. Existe-t-il actuellement une CRA dans tous les tribunaux susmentionnés? Merci de détailler votre réponse par arrondissement judiciaire.

2. Les magistrats des CRA doivent avoir suivi une formation spécialisée en conciliation et médiation, à l'exception de ceux qui siégeaient déjà dans une CRA au moment de l'entrée en vigueur de la loi. Pouvez-vous confirmer que tous les magistrats ont eu l'occasion de suivre cette formation? De quelle manière ces magistrats ont-ils été soutenus par le SPF Justice?

Réponse de la ministre de la Justice, chargée de la Mer du Nord du 06 novembre 2025, à la question n° 516 de Madame la députée Marijke Dillen du 06 octobre 2025 (N.):

La réponse à cette question a été transmise directement à l'honorable membre. Étant donné son ampleur, cette réponse n'a pas été insérée dans le *Bulletin des Questions et Réponses*. Sur simple demande, le greffe de la Chambre des représentants transmettra les documents (questions.ecrites@lachambre.be).

DO 2024202505977

Question n° 517 de Madame la députée Ellen Samyn du 06 octobre 2025 (N.) à la ministre de la Justice, chargée de la Mer du Nord:

Geschillen inzake maatschappelijke hulp bij het Brusselse arbeidsauditoraat.

In antwoord op schriftelijke vraag nr. 14 van collega Raskin (*Vragen en Antwoorden*, Kamer, 2024-2025, nr. 8) stelt u dat het Brusselse arbeidsauditoraat in 2003 een protocol heeft afgesloten met de 19 Brusselse OCMW's en de Franse Orde van Advocaten betreffende de behandeling van geschillen inzake maatschappelijke hulp. Wat opvalt is dat hierbij de Nederlandse Orde van Advocaten bij de balie te Brussel niet wordt vermeld.

1. Kunt u voor de jongste vijf jaar (op jaarbasis) meedelen hoeveel geschillen inzake maatschappelijke hulp in het Brusselse arbeidsauditoraat werden behandeld, opgesplitst volgens taal?

2. Wat is de rol of de betrokkenheid van de Franse Orde van Advocaten bij dit protocol?

3. Klopt het dat in dit protocolakkoord de Nederlandse Orde van Advocaten geen betrokken partij is, en hoe komt dat?

Antwoord van de minister van Justitie, belast met de Noordzee van 06 november 2025, op de vraag nr. 517 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Ellen Samyn van 06 oktober 2025 (N.):

1. Zie onderstaande tabel.

Jaar/ Année	Aantal dossiers CPAS (FR)/ Nombre de dossier CPAS (FR)	Aantal OCMW-dossiers (NL)/ Nombre de dossier OCMW (NL)
2020	675	24
2021	680	18
2022	674	15
2023	732	18
2024	892	21

Bijkomend is het aangewezen om op te merken wat volgt:

- OCMW's in Brussel werken vaak met vaste advocaten: het is bijgevolg niet ongebruikelijk dat advocaten van de Franstalige Orde tussenkomen in Nederlandstalige dossiers, bijv. omdat ze zelf tweetalig zijn of omdat ze gebruik maken van een Nederlandstalige confrater die *loco* optreedt;

- het protocolakkoord is met name afgesloten om (praktische) problemen met OCMW's op te lossen (zoals het tijdig bezorgen van het administratief dossier, hetzij aan de rechtbank of zelfs aan hun eigen advocaten). Het feit dat de Nederlandstalige Orde geen betrokken partij is, vormt daarom geen groot probleem;

Litiges en matière d'aide sociale devant l'auditorat du travail de Bruxelles.

En réponse à la question écrite n° 14 de notre collègue Raskin (*Questions et Réponses*, Chambre, 2024-2025, n° 8), vous indiquez que l'auditorat du travail de Bruxelles a conclu en 2003 un protocole avec les 19 CPAS bruxellois et l'Ordre français des avocats du barreau de Bruxelles concernant le traitement des litiges en matière d'aide sociale. Il est frappant de constater qu'il n'y est pas fait mention de l'Ordre néerlandais des avocats du barreau de Bruxelles.

1. Pouvez-vous fournir un aperçu du nombre de litiges en matière d'aide sociale traités annuellement par l'auditorat du travail de Bruxelles au cours des cinq dernières années, en les répartissant par langue?

2. Quel est le rôle ou l'implication de l'Ordre français des avocats du barreau de Bruxelles dans ce protocole?

3. Confirmez-vous que l'Ordre néerlandais des avocats au barreau de Bruxelles n'est pas partie concernée dans ce protocole d'accord? Dans l'affirmative, pourquoi?

Réponse de la ministre de la Justice, chargée de la Mer du Nord du 06 novembre 2025, à la question n° 517 de Madame la députée Ellen Samyn du 06 octobre 2025 (N.):

1. Voir tableau ci-dessous.

Il est, en outre, utile de relever les éléments suivants:

- les CPAS bruxellois travaillent souvent avec des avocats attitrés: il n'est donc pas rare que des avocats de l'Ordre francophone interviennent dans des dossiers néerlandophones, p. ex. soit parce qu'ils sont eux-mêmes bilingues, soit parce qu'ils font appel à un confrère néerlandophone agissant *loco*;

- le protocole d'accord a été conclu principalement pour résoudre des problèmes (pratiques) rencontrés avec des CPAS (tels que la transmission en temps utile du dossier administratif, soit au tribunal, voire à leurs propres avocats). Le fait que l'Ordre néerlandophone ne soit pas partie prenante ne constitue dès lors pas un problème majeur;

- langs Franstalige zijde is het aantal OCMW-dossiers in 2025 exponentieel aan het toenemen (op 30 juni telden we al 685 zaken).

2. Het protocol betreft enkel de in staatstelling van OCMW-dossiers voor de arbeidsrechtbank en bevat een opsomming van praktische afspraken tussen de betrokken partijen (lees: de (toen nog tweetalige) arbeidsrechtbank, de griffie, de OCMW's, het auditoraat en de advocaten). De Franstalige Orde van advocaten heeft dit protocol ondertekend. Het heeft zich daarbij "in de mate van het mogelijke" verbonden dat de advocaten die behoren tot haar orde, die tussenkomen (hetzij voor de OCMW's, hetzij voor de mensen die een verzoek hebben ingediend tot OCMW-steun), hun tussenkomst melden aan de rechtbank, binnen een maand na het verzoekschrift hun dossier neerleggen, een inventaris van stukken opstellen, enz.

Dat de Franstalige Orde van advocaten bij de balie te Brussel hierbij betrokken is, is logisch, aangezien de meeste OCMW-dossiers Franstalig zijn en de advocaten die tussenkomen in deze dossiers (tot op heden) tot de Franstalige Orde behoren.

3. Het klopt dat de Vlaamse Orde van advocaten geen partij is bij het protocolakkoord. De reden waarom is niet duidelijk.

In elke geval moet worden opgemerkt dat het aantal Nederlandstalige dossiers inzake OCMW-steun die betrekking hebben op Brusselse OCMW's heel beperkt is. Het grootste deel OCMW-zaken voor de Nederlandstalige kamers is afkomstig uit Halle-Vilvoorde. Er moet worden opgemerkt dat het arrondissement Brussel-Halle-Vilvoorde op het moment van het sluiten van het protocolakkoord nog niet opgesplitst was.

Tot slot is het nuttig er aan te herinneren dat elke rechtsonderhorige de mogelijkheid heeft om zijn advocaat vrij te kiezen. Hoewel het eerder uitzonderlijk is, is het niet uitgesloten dat een partij een advocaat kiest die aangesloten is bij een andere balie dan de Brusselse. Met betrekking tot dergelijke protocollen is het onmogelijk een akkoord met iedere balie te sluiten. Het protocol dateert ook nog van voor de samenvoeging van verschillende balies, toen elk (klein) gerechtelijk arrondissement zijn eigen balie had.

- du côté francophone, le nombre de dossiers CPAS en 2025 connaît une augmentation exponentielle (au 30 juin, l'on comptabilisait déjà 685 dossiers).

2. Le protocole concerne uniquement la mise en état des dossiers CPAS devant le tribunal du travail et contient une énumération d'accords pratiques entre les parties concernées (à savoir: le tribunal du travail (encore bilingue à l'époque), le greffe, les CPAS, l'auditorat et les avocats). L'Ordre francophone des avocats a signé ce protocole. Il s'est engagé, "dans la mesure du possible", à ce que les avocats relevant de son ordre et qui interviennent (soit pour les CPAS, soit pour des personnes ayant introduit une demande d'aide auprès d'un CPAS) informent le tribunal de leur intervention, déposent leur dossier dans le mois suivant l'introduction de la requête, dressent un inventaire des pièces, etc.

Il est logique que l'Ordre francophone des avocats du barreau de Bruxelles ait été associé à ce protocole, puisque la plupart des dossiers CPAS sont francophones et que les avocats qui interviennent dans ces dossiers (jusqu'à présent) appartiennent à l'Ordre francophone.

3. C'est exact que l'Ordre flamand des avocats n'est pas partie prenante au protocole. La raison n'est pas claire.

Quoi qu'il en soit, il convient de remarquer que le nombre de dossiers néerlandophones relatifs à l'aide du CPAS se rapportant à des CPAS bruxellois est très limité. La majeure partie des dossiers CPAS traités par les chambres néerlandophones proviennent de Hal-Vilvorde. Il est à noter que l'arrondissement de Bruxelles-Hal-Vilvorde n'était pas encore scindé au moment de la conclusion du protocole d'accord.

Enfin, il est utile de rappeler que tout justiciable a la possibilité de choisir librement son avocat. Bien que cela soit plutôt exceptionnel, il n'est pas exclu qu'une partie choisisse un avocat inscrit à un autre barreau que celui de Bruxelles. S'agissant de tels protocoles, il est impossible de conclure un accord avec chaque barreau. Le protocole est également antérieur à la fusion de différents barreaux, une époque où chaque (petit) arrondissement judiciaire disposait de son propre barreau.

DO 2024202505981

Vraag nr. 518 van De heer volksvertegenwoordiger Anthony Dufrane van 06 oktober 2025 (Fr.) aan de minister van Justitie, belast met de Noordzee:

Aanhoudingen voor rijden zonder rijbewijs (MV 008749C).

De politierechtbanken moeten steeds vaker het hoofd bieden aan een groot aantal dossiers in verband met rijden zonder rijbewijs, waarbij er vaak sprake is van recidive. Volgens de beschikbare cijfers hield de federale politie in 2023 gemiddeld meer dan 60 personen per dag om die reden aan. De magistraten benadrukken dat die overtreding voor overmatige werkdruk zorgt tijdens de rechtszittingen, tijdens welke er soms op één voormiddag tientallen dossiers behandeld moeten worden.

In de beschikbare studies, zoals deze van Vias institute, staat overigens dat 86 % van de personen die veroordeeld worden tot verval van het recht tot sturen, recidiveren. Naast het aspect van de sancties kan men zich ook afvragen welke kosten zulke misdrijven voor de Staat veroorzaken, meer bepaald met betrekking tot de aanhoudingen, de gerechtelijke procedures en de uitgesproken gevangenisstraffen. Volgens sommige magistraten zijn effectieve gevangenisstraffen voor recidivisten steeds meer in zwang, wat ook een bijkomende financiële belasting van het gevangeniswezen veroorzaakt.

Bij gebrek aan gecentraliseerde cijfers is het echter moeilijk om de precieze reikwijdte van dat fenomeen en de budgettaire gevolgen ervan te evalueren.

1. Hoeveel personen werden er de jongste jaren aangehouden en/of veroordeeld voor rijden zonder rijbewijs en hoeveel procent daarvan waren recidivisten?

2. Hoeveel gevangenisstraffen werden er naar aanleiding van zulke misdrijven uitgesproken en hoeveel personen zitten er op dit moment om die reden in de gevangenis?

3. Hoeveel bedragen naar schatting de kosten van de gerechtelijke en penitentiaire behandeling van zulke misdrijven voor de Staat?

4. Bent u van plan om sterker in ze zetten op alternatieve straffen, zoals enkelbanden, om de penitentiaire inrichtingen minder te belasten?

5. Welke denksporen volgt de regering om het aantal recidivegevallen terug te dringen en de financiële en maatschappelijke impact van rijden zonder rijbewijs te beperken?

Antwoord van de minister van Justitie, belast met de Noordzee van 07 november 2025, op de vraag nr. 518 van De heer volksvertegenwoordiger Anthony Dufrane van 06 oktober 2025 (Fr.):

DO 2024202505981

Question n° 518 de Monsieur le député Anthony Dufrane du 06 octobre 2025 (Fr.) à la ministre de la Justice, chargée de la Mer du Nord:

Les arrestations pour conduite sans permis (QO 008749C).

Les tribunaux de police sont de plus en plus confrontés à un nombre important de dossiers liés à la conduite sans permis de conduire, souvent avec récidive. Selon les chiffres disponibles, la police fédérale a arrêté en 2023 en moyenne plus de 60 personnes par jour pour ce motif. Les magistrats soulignent que cette infraction entraîne une surcharge des audiences, avec parfois plusieurs dizaines de dossiers traités en une seule matinée.

Les études disponibles, comme celles de l'Institut Vias, indiquent par ailleurs que 86 % des personnes condamnées à une déchéance du droit de conduire récidivent par la suite. Au-delà des sanctions, ces situations posent également la question du coût pour l'État, notamment en termes d'arrestations, de procédures judiciaires et de peines de prison prononcées. Certains magistrats estiment que les peines d'emprisonnement ferme sont de plus en plus utilisées à l'égard des récidivistes, ce qui entraîne également des charges financières supplémentaires pour l'administration pénitentiaire.

Or, faute de statistiques centralisées, il est difficile d'évaluer précisément l'ampleur de ce phénomène et ses conséquences budgétaires.

1. Combien de personnes ont été arrêtées et/ou condamnées en Belgique ces dernières années pour conduite sans permis, et quelle est la part des récidivistes?

2. Quel est le nombre de peines de prison prononcées pour ce type d'infractions et combien de personnes sont actuellement détenues pour ce motif?

3. Quels sont les coûts estimés pour l'État liés à la prise en charge judiciaire et pénitentiaire de ces infractions?

4. Comptez-vous favoriser les peines alternatives, comme les bracelets électroniques, pour réduire la charge sur les établissements pénitentiaires?

5. Quelles pistes le gouvernement envisage-t-il pour réduire la récidive et limiter les impacts financiers et sociaux liés à la conduite sans permis?

Réponse de la ministre de la Justice, chargée de la Mer du Nord du 07 novembre 2025, à la question n° 518 de Monsieur le député Anthony Dufrane du 06 octobre 2025 (Fr.):

Het antwoord op deze vraag werd rechtstreeks naar het geachte Kamerlid gestuurd. Door de omvang ervan werd het antwoord niet opgenomen in het *Bulletin van Vragen en Antwoorden*. Op verzoek zal de griffie van de Kamer van volksvertegenwoordigers de documenten bezorgen (*schriftelijke.vragen@dekamer.be*).

DO 2024202505985

Vraag nr. 519 van De heer volksvertegenwoordiger Anthony Dufrane van 06 oktober 2025 (Fr.) aan de minister van Justitie, belast met de Noordzee:

Moord in de gevangenissen (MV 008746C).

Het recente overlijden van een man die vastzat in de gevangenis van Merksplas, onder omstandigheden die als potentieel verdacht worden beschouwd, brengt opnieuw de problematiek van het geweld in de gevangenissen onder de aandacht. Dit is geen alleenstaand geval, geweld komt in vele gevangenissen in het land voor, zoals amper enkele maanden geleden nog in Jamioulx.

De Belgische strafinrichtingen worden regelmatig geconfronteerd met gevallen van agressie tussen gedetineerden, soms met dramatische gevolgen, zoals pogingen tot moord of overlijdens. Deze feiten geven aanleiding tot terechte bezorgdheid, zowel voor de veiligheid van de gedetineerden als voor die van het gevangenispersoneel. Er zijn echter niet altijd gedetailleerde, gecentraliseerde en per type van incident en per regio/strafinrichting uitgesplitste gegevens beschikbaar, waardoor het niet mogelijk is om een globaal en nauwkeurig beeld van de situatie te krijgen.

Statistische transparantie is echter essentieel om de omvang van het geweld in de gevangenissen te kunnen beoordelen en om per strafinrichting een passend beleid voor preventie en risicobeheersing te kunnen ontwikkelen.

1. Hoeveel overlijdens, pogingen tot agressie, gevallen van ernstige agressie en moorden werden er de afgelopen vijf jaar geregistreerd in de Belgische strafinrichtingen?

2. Welke profielen zijn het vaakst betrokken bij pogingen tot agressie?

3. Zult u het toezicht op deze profielen preventief aanscherpen?

4. Hoe zijn deze gegevens uitgesplitst per categorie van feiten en per regio/strafinrichting?

5. Welke middelen zet de penitentiaire administratie in voor de preventie en inperking van dit geweld?

La réponse à cette question a été transmise directement à l'honorable membre. Étant donné son ampleur, cette réponse n'a pas été insérée dans le *Bulletin des Questions et Réponses*. Sur simple demande, le greffe de la Chambre des représentants transmettra les documents (*questions.ecrites@lachambre.be*).

DO 2024202505985

Question n° 519 de Monsieur le député Anthony Dufrane du 06 octobre 2025 (Fr.) à la ministre de la Justice, chargée de la Mer du Nord:

Les meurtres au sein des prisons (QO 008746C).

Le décès récent d'un homme incarcéré à la prison de Merksplas, survenu dans des circonstances qualifiées de potentiellement suspectes, met une nouvelle fois en lumière la problématique des violences en milieu carcéral. Ce cas n'est pas isolé et ils se déroulent dans de nombreuses prisons du pays, comme à Jamioulx, il y a quelques mois à peine.

Les établissements pénitentiaires belges sont régulièrement confrontés à des cas d'agressions entre détenus, parfois avec des conséquences dramatiques allant jusqu'à des tentatives d'homicide ou à des décès. Ces faits suscitent une inquiétude légitime, tant pour la sécurité des personnes détenues que pour celle du personnel pénitentiaire. Or, il n'existe pas toujours de données détaillées, centralisées et ventilées par type d'incident et par région/établissement, ce qui ne permet pas de disposer d'une vision globale et précise de la situation.

Une telle transparence statistique est pourtant essentielle pour évaluer l'ampleur des phénomènes de violence dans les prisons et pour mettre en place des politiques adaptées de prévention et de gestion des risques selon les établissements.

1. Quel est le nombre de décès, de tentatives d'agression, d'agressions graves et de meurtres enregistrés dans les établissements pénitentiaires belges au cours des cinq dernières années?

2. Quels sont les publics les plus impliqués dans les tentatives d'agression?

3. Renforcez-vous en amont la surveillance de ces derniers?

4. Comment ces données se ventilent-elles par type de fait et par région/établissement?

5. Quels sont les moyens mis en oeuvre par l'administration pénitentiaire pour prévenir et limiter ces phénomènes violents?

Antwoord van de minister van Justitie, belast met de Noordzee van 07 november 2025, op de vraag nr. 519 van De heer volksvertegenwoordiger Anthony Dufrane van 06 oktober 2025 (Fr.):

Het antwoord op deze vraag werd rechtstreeks naar het geachte Kamerlid gestuurd. Door de omvang ervan werd het antwoord niet opgenomen in het *Bulletin van Vragen en Antwoorden*. Op verzoek zal de griffie van de Kamer van volksvertegenwoordigers de documenten bezorgen (*schriftelijke.vragen@dekamer.be*).

DO 2024202506012

Vraag nr. 537 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Britt Huybrechts van 07 oktober 2025 (N.) aan de minister van Justitie, belast met de Noordzee:

FOD. - Kantoor- en parkeertaks.

De gemeentelijke belasting op kantoorruimte en de belasting op parkeerplaatsen ("kantoor-taks" en "parkeertaks") zijn in diverse Brusselse gemeenten de afgelopen jaren sterk verhoogd. Deze belastingen worden geheven op basis van de bruto-kantooroppervlakte (vanaf een bepaalde drempel) en op het aantal parkeerplaatsen.

Aangezien de federale overheid, via de verschillende federale overheidsdiensten, over een aanzienlijk aantal gebouwen beschikt en in veel gevallen ook gebruiker of huurder van kantoorruimte is, rijst de vraag in welke mate deze diensten onderworpen zijn aan deze gemeentelijke belastingen.

1. Is uw FOD onderworpen aan de gemeentelijke belasting op kantoorruimte in de gemeenten waar zij kantoorruimte bezit of gebruikt? Indien neen, op welke rechtsgrond of uitzonderingsregeling is dit gebaseerd? Indien ja, kunt u een overzicht bezorgen van de betrokken gebouwen, met vermelding van de gemeente/stad, de totale belastbare kantooroppervlakte (m²), het toepasselijke tarief en het effectief betaalde bedrag aan kantoor-taks?

2. Is uw FOD onderworpen aan de gemeentelijke belasting op parkeerplaatsen die verbonden is aan haar gebouwen? Indien neen, op welke rechtsgrond of uitzonderingsregeling is dit gebaseerd? Indien ja, kunt u een overzicht bezorgen van de betrokken gebouwen of sites, met vermelding van de gemeente/stad, het aantal belastbare parkeerplaatsen, het toepasselijke tarief en het effectief betaalde bedrag aan parkeertaks?

Réponse de la ministre de la Justice, chargée de la Mer du Nord du 07 novembre 2025, à la question n° 519 de Monsieur le député Anthony Dufrane du 06 octobre 2025 (Fr.):

La réponse à cette question a été transmise directement à l'honorable membre. Étant donné son ampleur, cette réponse n'a pas été insérée dans le *Bulletin des Questions et Réponses*. Sur simple demande, le greffe de la Chambre des représentants transmettra les documents (*questions.ecrites@lachambre.be*).

DO 2024202506012

Question n° 537 de Madame la députée Britt Huybrechts du 07 octobre 2025 (N.) à la ministre de la Justice, chargée de la Mer du Nord:

SPF.- Taxe sur les surfaces de bureau et sur les emplacements de parking.

La taxe communale sur les surfaces de bureau et la taxe sur les emplacements de parking ("taxe sur les bureaux" et "taxe sur les parkings") ont été fortement augmentées ces dernières années dans plusieurs communes bruxelloises. Ces taxes ont pour base respective la surface brute des bureaux (à partir d'un certain seuil) et le nombre d'emplacements de parking.

Étant donné que l'administration fédérale, par l'intermédiaire des différents services publics fédéraux, dispose d'un parc immobilier considérable et que, dans de nombreux cas, elle occupe ou loue également des bureaux, la question se pose de savoir dans quelle mesure ces services sont soumis à ces taxes communales.

1. Votre SPF est-il soumis à la taxe communale sur les surfaces de bureau dans les communes où il possède ou occupe des bureaux? Dans la négative, sur quelle base juridique ou quel régime d'exception la non-soumission repose-t-elle? Dans l'affirmative, pouvez-vous fournir un relevé des bâtiments concernés, en mentionnant la commune/ville, la surface totale imposable des bureaux (m²), le taux applicable et le montant effectivement versé au titre de la taxe sur les surfaces de bureau?

2. Votre SPF est-il soumis à la taxe communale sur les emplacements de parking liés à ses bâtiments? Dans la négative, sur quelle base juridique ou quel régime d'exception la non-soumission repose-t-elle? Dans l'affirmative, pouvez-vous fournir un relevé des bâtiments ou sites concernés, en mentionnant la commune/ville, le nombre d'emplacements de parking imposables, le taux applicable et le montant effectivement versé au titre de la taxe sur les emplacements de parking?

3. Kunt u ten slotte een overzicht geven van de totale bedragen die uw FOD in de laatste vijf jaar effectief betaald heeft aan kantoortaksen en parkeertaksen, opgesplitst per jaar?

Antwoord van de minister van Justitie, belast met de Noordzee van 07 november 2025, op de vraag nr. 537 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Britt Huybrechts van 07 oktober 2025 (N.):

Deze parlementaire vraag valt onder de bevoegdheid van mijn collega de minister van Modernisering van de Overheid, belast met Overheidsbedrijven, Ambtenarenzaken, het Gebouwenbeheer van de Staat, Digitalisering en Wetenschapsbeleid aan wie deze ook werd doorgegeven (vraag nr. 335 van 7 oktober 2025).

DO 2024202506013

Vraag nr. 538 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Marijke Dillen van 07 oktober 2025 (N.) aan de minister van Justitie, belast met de Noordzee:

Gevangenen. - Drugproblematiek. - Controlemaatregelen.

In de toelichting bij het wetsontwerp houdende de strafbaarstelling van de ontsnapping van gedetineerden en de strafbaarstelling van de beschadiging of verduistering van het elektronisch toezichtmateriaal en betreffende het afnemen van drugtesten in de gevangenen en de herroeping van het elektronisch toezicht in het kader van de strafuitvoering (*Parl. St.* 56 0986/001) staat dat de bestaande controlemaatregelen ontoereikend zijn om de drugproblematiek binnen de gevangenen te kunnen beheersen.

1. Kunt u een gedetailleerd overzicht geven van de bestaande controlemaatregelen?

2. Op welke wijze worden de bestaande controlemaatregelen toegepast in de gevangenen? Graag een gedetailleerd overzicht sinds het begin van deze legislatuur per gevangenis.

3. Wat is de kostprijs van de toepassing van deze controlemaatregelen? Graag een gedetailleerd overzicht op jaarbasis.

Antwoord van de minister van Justitie, belast met de Noordzee van 07 november 2025, op de vraag nr. 538 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Marijke Dillen van 07 oktober 2025 (N.):

3. Enfin, pouvez-vous fournir un relevé des montants totaux effectivement versés par votre SPF au cours des cinq dernières années au titre des taxes sur les surfaces de bureau et des taxes sur les emplacements de parking, ventilés par année?

Réponse de la ministre de la Justice, chargée de la Mer du Nord du 07 novembre 2025, à la question n° 537 de Madame la députée Britt Huybrechts du 07 octobre 2025 (N.):

Cette question parlementaire relève de la compétence de ma collègue la ministre de l'Action et de la Modernisation publiques, chargée des Entreprises publiques, de la Fonction publique, de la Gestion immobilière de l'État, du Numérique et de la Politique scientifique à qui elle a été transmise (question n° 335 du 7 octobre 2025).

DO 2024202506013

Question n° 538 de Madame la députée Marijke Dillen du 07 octobre 2025 (N.) à la ministre de la Justice, chargée de la Mer du Nord:

Prisons. - Problème des drogues. - Mesures de contrôle.

Dans l'exposé du projet de loi portant sur l'incrimination de l'évasion des détenus et l'incrimination de la dégradation ou du détournement du matériel de surveillance électronique et relatif à la réalisation de tests de drogues en prison et la révocation de la surveillance électronique dans le cadre de l'exécution de la peine (*Doc. parl.* 56 0986/001), on peut lire que les mesures de contrôle existantes se révèlent insuffisantes pour pouvoir maîtriser la problématique de la drogue au sein des prisons.

1. Pouvez-vous dresser un inventaire détaillé des mesures de contrôle actuelles?

2. Comment les mesures de contrôle actuelles sont-elles appliquées dans les prisons? Merci de fournir un relevé détaillé depuis le début de la législature et par prison.

3. Quel est le coût de l'application de ces mesures de contrôle? Veuillez fournir un aperçu détaillé sur une base annuelle.

Réponse de la ministre de la Justice, chargée de la Mer du Nord du 07 novembre 2025, à la question n° 538 de Madame la députée Marijke Dillen du 07 octobre 2025 (N.):

1 en 2. Vooreerst worden de algemene controle- en veiligheidsmaatregelen toegepast zoals die voorzien zijn in de artikelen 107 tot 109 van de basiswet gevangenen. Het betreft meer specifiek fouilles (al dan niet aan het lichaam) en controles van de verblijfsruimten, zowel de individuele als de gemeenschappelijke.

In geval er indicaties zijn van gedragingen die de orde en veiligheid in de gevangenis verstoren, kunnen tevens specifieke individuele bijzondere veiligheidsmaatregelen worden genomen zoals bepaald in de artikelen 110 tot 118 van dezelfde wet. In het bijzonder kunnen hier beperkingen op contacten met derden, zowel medege-detineerden als externe bezoekers worden beslist.

Daarnaast bestaan ook volgende specifieke controlemaatregelen.

Gsm-detectie: met oog op het verstoren van criminele activiteiten die zich voortzetten in de gevangenis.

We voeren reeds dronedetectie uit in één gevangenis ter bestrijding van het overwerpen van niet toegelaten of verboden voorwerpen en goederen.

Drugtesten in een medische context en binnen therapeutische setting van een drugvrije afdeling of drugbehandelingsafdeling.

Technologische drugdetectie: de detectie van sporen van druggebruik en de identificatie van aangetroffen substanties in de gevangenen aan de hand van *DrugDetect* (innovatief toestel om drugs te detecteren).

Drugdetectie via de inzet van drugshonden - in samenwerking met de federale politie en de lokale politie (samenwerkingsovereenkomst directoraat-generaal Penitentiaire Inrichtingen en Dienst Hondensteun)

Aanvullend is het wetsontwerp in behandeling dat voorziet in het invoeren van verplichte drugtesten (buiten de medische context dus).

3. Hieronder vindt u de jaarlijks bestede bedragen voor de verschillende opgesomde technieken.

- Drugtesten in medische context en binnen therapeutische setting van een drugvrije afdeling of drugbehandelingsafdeling: 30.000 euro.

- Dronedetectie: 30.000 euro in 2024 en 30.000 euro in 2025.

- Drugshonden: 175 900,28 euro in 2024 en 178,045.33 euro in 2025.

- Gsm-detectie: 30,309.10 euro in 2024. Lopende aanbesteding voor 2025.

1 et 2. Tout d'abord, les mesures générales de contrôle et de sécurité prévues aux articles 107 à 109 de la loi de principes sur les prisons sont appliquées. Il s'agit plus précisément de fouilles (corporelles ou non) et de contrôles des espaces de séjour, tant individuels que communs.

En cas d'indications de comportements perturbant l'ordre et la sécurité dans la prison, des mesures de sécurité individuelles spécifiques peuvent également être prises, comme prévu aux articles 110 à 118 de la même loi. En particulier, des restrictions peuvent être imposées aux contacts avec des tiers, qu'il s'agisse de codétenus ou de visiteurs externes.

En outre, les mesures de contrôle spécifiques suivantes existent également.

Détection de GSM: en vue de perturber les activités criminelles qui se poursuivent en prison.

Nous utilisons déjà la détection par drone dans une prison afin de lutter contre le jet d'objets et de marchandises non autorisés ou interdits.

Tests de dépistage de drogues dans un contexte médical et dans le cadre thérapeutique d'une section sans drogue ou d'une section de traitement de la toxicomanie.

Détection technologique de drogues: détection de traces de consommation de drogues et identification de substances découvertes dans les prisons à l'aide de *DrugDetect* (dispositif innovant de détection de drogues).

Détection de drogue à l'aide de chiens renifleurs de drogue: en collaboration avec la police fédérale et la police locale (accord de coopération entre la direction générale des Établissements pénitentiaires et le service d'appui canin).

En outre, un projet de loi prévoyant l'introduction de tests de dépistage obligatoires (en dehors du contexte médical) est actuellement en cours d'examen.

3. Vous trouverez ci-dessous les montants dépensés chaque année pour les différentes techniques énumérées.

- Tests de dépistage de drogues dans un contexte médical et dans le cadre thérapeutique d'une section sans drogue ou d'une section de traitement de la toxicomanie: 30.000 euros.

- Détection par drone: 30.000 euros en 2024 et 30.000 euros en 2025.

- Chiens renifleurs de drogue: 175.900,28 euros en 2024 et 178.045,33 euros en 2025.

- Détection de GSM: 30.309,10 euros en 2024. Adjudication en cours pour 2025.

- Drugdetectie: er werden in 2024 tien toestellen aangekocht voor een bedrag van 900.000 euro.

DO 2024202506014

Vraag nr. 539 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Marijke Dillen van 07 oktober 2025 (N.) aan de minister van Justitie, belast met de Noordzee:

Gevangenis. - Maatschappelijke kost ontsnapping.

Een ontsnapping uit de gevangenis heeft een maatschappelijke kostprijs, zoals onder meer het inzetten van opsporingsdiensten.

1. Kunt u een gedetailleerd overzicht geven van het aantal ontsnappingen uit de gevangenis? Graag een opsplitsing op jaarbasis sinds 2020 en per gevangenis.

2. Kunt u een gedetailleerde begroting geven van de kostprijs van ontsnappingen uit de gevangenis? Graag met dezelfde opsplitsing.

Antwoord van de minister van Justitie, belast met de Noordzee van 06 november 2025, op de vraag nr. 539 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Marijke Dillen van 07 oktober 2025 (N.):

1. De tabel als bijlage geeft per jaar een overzicht van het aantal ontsnappingen uit de door het directoraat-generaal Penitentiare Inrichtingen (DG EPI) beheerde penitentiare inrichtingen. Voor 2025 betreft het de periode van 1 januari tot en met 30 juni.

- Détection de drogues: dix appareils ont été achetés en 2024 pour un montant de 900.000 euros.

DO 2024202506014

Question n° 539 de Madame la députée Marijke Dillen du 07 octobre 2025 (N.) à la ministre de la Justice, chargée de la Mer du Nord:

Coût des évasions de prison pour la société.

Une évasion de prison a un coût pour la société, notamment le coût des services de recherche qui doivent être mobilisés dans ce cadre.

1. Pouvez-vous fournir un aperçu détaillé du nombre d'évasions de prison? Veuillez ventiler les chiffres sur une base annuelle depuis 2020 et par prison.

2. Pouvez-vous fournir un budget détaillé du coût que représentent les évasions de prison? Veuillez ventiler les chiffres selon les mêmes critères.

Réponse de la ministre de la Justice, chargée de la Mer du Nord du 06 novembre 2025, à la question n° 539 de Madame la députée Marijke Dillen du 07 octobre 2025 (N.):

1. Le tableau suivant reprend le nombre annuel d'évasions depuis les établissements pénitentiaires gérés par la direction générale des Établissements pénitentiaires (DG EPI). Pour l'année 2025, la période couverte va du 1er janvier au 30 juin.

Inrichting /Etablissement	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Antwerpen /Anvers		1		1		
Aarlen /Arlon		2			1	
Brugge /Bruges						1
Edingen (transitiehuis) / Enghien (maison de transition)		1				
Gent /Gand		1				
Gentbrugge (transitiehuis) / (maison de transition)					2	
Hoogstraten	1			1	3	1
Kortrijk (detentiehuis) / Courtrai (maison de détention)			1		4	
Marneffe	6	4	13	7	11	4
Mechelen (transitiehuis) / Malines (maison de transition)		1				1
Merksplas			1			
Namen /Namur					1	
Nijvel /Nivelles			1			
Paifve					1	
Ruiselede		1	3	2	4	
Sint-Gillis /Saint-Gilles						1
Saint-Hubert			1	11	2	5
Vorst (detentiehuis) / Forest (maison de détention)					2	
Wortel	1					
Totaal /Total	8	11	20	22	31	13

2. Deze informatie is niet beschikbaar. Niet elke ontsnapping gaat gepaard met het aanbrengen van materiële schade of fysieke kwetsuren die vertaald zouden kunnen worden naar arbeidsongeschiktheid. Voor wat betreft de kostprijs gerelateerd aan de inzet van politie met het oog op het terugvinden van de ontvluchte gedetineerden, dient u zich te richten tot mijn collega van Binnenlandse Zaken, bevoegd voor de politiediensten.

DO 2024202506015

Vraag nr. 540 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Marijke Dillen van 07 oktober 2025 (N.) aan de minister van Justitie, belast met de Noordzee:

Ontsnappingen. - Cijfers.

De invoering van de strafbaarstelling van ontsnapping van gevangenen is dringend nodig.

Kunt u volgende gegevens mededelen:

- het aantal ontsnappingen uit de gevangenis met melding van de betrokken gevangenis;
- het aantal ontsnappingen uit instellingen waar geïnterneerden zijn geplaatst met melding van de betrokken instelling;

2. Ces informations ne sont pas disponibles. Toutes les évasions ne s'accompagnent pas de dommages matériels ou de blessures physiques susceptibles d'entraîner une incapacité de travail. En ce qui concerne le coût lié à l'intervention de la police dans le cadre de la recherche des détenus évadés, veuillez-vous adresser à mon collègue de l'Intérieur, compétent en matière de services de police.

DO 2024202506015

Question n° 540 de Madame la députée Marijke Dillen du 07 octobre 2025 (N.) à la ministre de la Justice, chargée de la Mer du Nord:

Évasions. - Chiffres.

Il est urgent d'ériger en infraction l'évasion de détenus.

Pouvez-vous communiquer les données suivantes:

- le nombre d'évasions de prison, en mentionnant la prison concernée;
- le nombre d'évasions d'un établissement où sont placées des personnes internées, en mentionnant l'établissement concerné;

- het aantal ontsnappingen uit een gerechtsgebouw met melding van het betrokken gerechtsgebouw;
- het aantal ontsnappingen uit politiecommissariaten of uit voertuigen van de politie;
- het aantal ontsnappingen uit ziekenhuizen?

Graag een gedetailleerd overzicht sinds 2020 op jaarbasis.

Antwoord van de minister van Justitie, belast met de Noordzee van 07 november 2025, op de vraag nr. 540 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Marijke Dillen van 07 oktober 2025 (N.):

Het antwoord op deze vraag werd rechtstreeks naar het geachte Kamerlid gestuurd. Door de omvang ervan werd het antwoord niet opgenomen in het *Bulletin van Vragen en Antwoorden*. Op verzoek zal de griffie van de Kamer van volksvertegenwoordigers de documenten bezorgen (schriftelijke.vragen@dekamer.be).

DO 2024202506016

Vraag nr. 541 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Marijke Dillen van 07 oktober 2025 (N.) aan de minister van Justitie, belast met de Noordzee:

Buitenlandse drugsdeals geregeld vanuit gevangenis in dit land.

Recentelijk raakte bekend dat in Spanje een misgelopen drugsdeal geregeld werd vanuit een Belgische gevangenis. Ook voordien verhinderde de Spaanse politie al eens een drugsdeal die werd geregeld vanuit een gevangenis in dit land.

1. Kunt u hierover meer informatie geven? Vanuit welke gevangenis(sen) werden deze drugsdeals geregeld?

2. Heeft u kennis van nog andere drugsdeals uit het buitenland die werden geregeld vanuit gevangenis in ons land? Over welke landen gaat dit?

Antwoord van de minister van Justitie, belast met de Noordzee van 07 november 2025, op de vraag nr. 541 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Marijke Dillen van 07 oktober 2025 (N.):

1. De feiten waarvan sprake in het artikel in *Het Laatste Nieuws* dateren van 2017. Het artikel geeft verslag van de veroordelingen ten gevolge van deze feiten.

We kunnen bevestigen dat het om een internationale criminele organisatie ging waarin ook tal van Belgische entiteiten betrokken waren waaronder één verdachte die in die periode verbleef in de gevangenis van Brugge.

- le nombre d'évasions d'un bâtiment de justice, en mentionnant le bâtiment de justice concerné;
- le nombre d'évasions d'un commissariat de police ou d'un véhicule de police;
- le nombre d'évasions d'un hôpital?

Veillez fournir un relevé détaillé depuis 2020, sur une base annuelle.

Réponse de la ministre de la Justice, chargée de la Mer du Nord du 07 novembre 2025, à la question n° 540 de Madame la députée Marijke Dillen du 07 octobre 2025 (N.):

La réponse à cette question a été transmise directement à l'honorable membre. Étant donné son ampleur, cette réponse n'a pas été insérée dans le *Bulletin des Questions et Réponses*. Sur simple demande, le greffe de la Chambre des représentants transmettra les documents (questions.ecrites@lachambre.be).

DO 2024202506016

Question n° 541 de Madame la députée Marijke Dillen du 07 octobre 2025 (N.) à la ministre de la Justice, chargée de la Mer du Nord:

Le trafic de drogue organisé depuis les prisons de ce pays.

Nous avons récemment appris qu'un trafic de drogue raté en Espagne avait été organisé depuis une prison belge. La police espagnole avait, précédemment déjà, empêché un trafic de drogue arrangé depuis une prison de ce pays.

1. Pouvez-vous fournir plus d'informations à ce sujet? Depuis quelle(s) prison(s) ces trafics de drogue ont-ils été organisés?

2. Avez-vous connaissance d'autres trafics de drogue à l'étranger qui ont été organisés depuis des prisons belges? Quels sont les pays concernés?

Réponse de la ministre de la Justice, chargée de la Mer du Nord du 07 novembre 2025, à la question n° 541 de Madame la députée Marijke Dillen du 07 octobre 2025 (N.):

1. Les faits mentionnés dans l'article paru dans *Het Laatste Nieuws* remontent à 2017. L'article rend compte des condamnations prononcées à la suite de ces faits.

Nous pouvons confirmer qu'il s'agissait d'une organisation criminelle avec une composante internationale dans laquelle étaient impliquées des entités belges, dont un suspect qui séjournait à l'époque dans la prison de Bruges.

2. Wat de politie betreft biedt de Algemene Nationale Gegevensbank (ANG) geen mogelijkheid om buitenlandse onderzoeken (drugdeals in het buitenland) te linken aan Belgische gevangenis. Op basis van de politieke criminaliteitsstatistieken kunnen er bijgevolg geen cijfergegevens worden aangereikt.

Er moet worden opgemerkt dat indien onze veiligheidsdiensten informatie zouden ontvangen over de organisatie van mogelijke drughandel in het buitenland vanuit Belgische gevangenis, deze informatie uiteraard zal worden geëvalueerd in overleg met de lokale gerechtelijke autoriteiten en buitenlandse partnerdiensten, met name om de omvang van deze handel op het nationale grondgebied te beoordelen.

DO 2024202506039

Vraag nr. 549 van De heer volksvertegenwoordiger Philippe Goffin van 08 oktober 2025 (Fr.) aan de minister van Justitie, belast met de Noordzee:

Gevangenisites. - Plaatsing van modulaire prefabunits.

De overbevolking van de gevangenis vormt vandaag een groot obstakel voor de effectieve uitvoering van rechterlijke beslissingen. Die structurele druk op het gevangeniswezen heeft negatieve gevolgen voor de detentieomstandigheden en de veiligheid van het gevangenispersoneel, maar tast ook de geloofwaardigheid van het gerechtelijk apparaat in zijn geheel aan.

Om dat probleem op korte termijn aan te pakken, hebt u onlangs een noodplan aangekondigd dat voorziet in de plaatsing van modulaire prefabunits op bepaalde bestaande gevangenisites en in forensisch-psychiatrische centra. Dankzij deze tijdelijke maatregel zou er snel nieuwe opvangcapaciteit beschikbaar moeten komen in afwachting van duurzamere structurele oplossingen.

1. Op welke gevangenisites zullen er in het kader van het door u aangekondigde noodplan modulaire prefabunits geplaatst worden?

2. Hoeveel extra detentieplaatsen zullen er op elke betrokken site worden gecreëerd en wat is het precieze tijdpad voor de plaatsing en ingebruikneming van die modules?

3. Wat is het geraamde kostenplaatje van dit project voor de overheid? Zullen die modules geplaatst worden in het kader van een aankoop, een huur of een publiek-privaat partnerschap?

2. En ce qui concerne la police, la Banque de données nationale générale (BNG) n'offre aucune possibilité de relier les enquêtes étrangères (trafic de drogue à l'étranger) aux prisons belges. Il n'est dès lors pas possible de fournir des données sur la base des statistiques policières de criminalité.

Il faut toutefois relever que si des informations concernant l'organisation de possibles trafics de stupéfiants à l'étranger à partir d'établissements pénitentiaires belges venaient à parvenir à nos services de sécurité, elles feront bien entendu l'objet d'une exploitation en concertation avec les autorités judiciaires locales et les services étrangers partenaires et ce notamment dans le but d'évaluer l'ampleur de ces trafics sur le territoire national.

DO 2024202506039

Question n° 549 de Monsieur le député Philippe Goffin du 08 octobre 2025 (Fr.) à la ministre de la Justice, chargée de la Mer du Nord:

Sites pénitentiaires. - Installation d'unités modulaires préfabriquées.

La surpopulation carcérale constitue aujourd'hui un obstacle majeur à l'exécution effective des décisions de justice. Cette pression structurelle sur le parc pénitentiaire nuit à la fois aux conditions de détention, à la sécurité du personnel pénitentiaire et à la crédibilité du système judiciaire dans son ensemble.

Afin d'y remédier à court terme, vous avez récemment annoncé un plan d'urgence visant à installer des unités modulaires préfabriquées sur certains sites pénitentiaires existants, ainsi que dans les centres de psychiatrie légale. Cette mesure temporaire devrait permettre de libérer rapidement de nouvelles capacités d'accueil en attendant des solutions structurelles plus durables.

1. Quels sites pénitentiaires sont concernés par l'installation d'unités modulaires préfabriquées dans le cadre du plan d'urgence que vous avez annoncé?

2. Pour chaque site concerné, combien de places supplémentaires seront créées sur ce site, et selon quel calendrier précis ces modules seront-ils installés et rendus opérationnels?

3. Quel est le coût estimé de ce projet pour les finances publiques? Le recours à ces modules s'effectuera-t-il via un achat, une location ou un partenariat public-privé?

4. Welke specifieke maatregelen zullen er worden genomen om de veiligheid van het personeel de gedetineerden en de onmiddellijke omgeving van de site te garanderen?

5. Waar zullen die units geplaatst worden op elk van de betrokken sites: binnen de bestaande gevangeniswanden, in de onmiddellijke nabijheid ervan of op een apart terrein? Zijn er al stappen gezet, zoals het aanvragen van de nodige bouwvergunningen, het organiseren van openbare onderzoeken of het opstarten van overheidsopdrachten?

Antwoord van de minister van Justitie, belast met de Noordzee van 07 november 2025, op de vraag nr. 549 van De heer volksvertegenwoordiger Philippe Goffin van 08 oktober 2025 (Fr.):

1. Het dossier zal gerealiseerd worden binnen een raamcontract dat de Regie der Gebouwen eerder heeft afgesloten voor unitbouw. Binnen de taskforce Capaciteit werd het voorstel uitgewerkt om deze opdracht ook te gebruiken om units te plaatsen op sites van bestaande gevangenis en Forensisch Psychiatrisch Centra (FPC's). Om te bepalen welke sites hiervoor in aanmerking komen en om het aantal plaatsen te bepalen, is een technische haalbaarheidsstudie lopende.

2. De timing kan pas bepaald worden als de haalbaarheidsstudie is gefinaliseerd. Het gaat over 120 plaatsen bij de FPC's en 300 plaatsen bij de gevangenis.

3. De exacte kost kan pas bepaald worden nadat de studies zijn afgerond, en de concrete sites en capaciteit zijn bepaald. Zoals hierboven vermeld gaat het niet over een apart contract maar over een afname op het raamcontract van de Regie der Gebouwen.

4. Dit gaat over units bij bestaande inrichtingen, en dezelfde regels en voorwaarden zullen van toepassing zijn.

5. Bovenvermelde studie dient eerst te zijn afgerond. Het onderzoek richt zich in eerste instantie op bestaande sites van gevangenis en FPC's, niet op andere terreinen.

4. Quels dispositifs spécifiques sont prévus pour assurer la sécurité du personnel, des détenus, et des abords immédiats du site?

5. Pour chaque site concerné, où ces unités seront-elles implantées: au sein même de l'enceinte carcérale existante, à proximité directe ou sur un terrain distinct? Des démarches telles que permis d'urbanisme, enquêtes publiques ou marchés publics ont-elles déjà été engagées?

Réponse de la ministre de la Justice, chargée de la Mer du Nord du 07 novembre 2025, à la question n° 549 de Monsieur le député Philippe Goffin du 08 octobre 2025 (Fr.):

1. Le dossier se réalise dans un contrat-cadre conclu précédemment par la Régie des Bâtiments pour la construction d'unités. Au sein de la *task force* Capacité, il a été proposé d'utiliser ce marché également pour installer des unités sur les sites de prisons et de Centres Psychiatriques Forensiques (CPL) existants. Une étude de faisabilité technique est en cours afin de déterminer les sites éligibles et le nombre de places.

2. Le calendrier ne pourra être défini qu'une fois l'étude de faisabilité finalisée. Il s'agit de 120 places dans les CPL et de 300 places dans les prisons.

3. Le coût exact ne pourra être déterminé qu'une fois les études achevées et les sites concrets ainsi que la capacité déterminés. Comme indiqué ci-dessus, il ne s'agit pas d'un contrat distinct, mais d'un achat sur le contrat-cadre de la Régie des Bâtiments.

4. Il s'agit d'unités au niveau des établissements existants, et les mêmes règles et conditions s'appliqueront.

5. L'étude susmentionnée doit d'abord être achevée. L'étude se concentre dans un premier temps sur les sites existants des prisons et des CPL, et non sur d'autres terrains.

**Minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken,
belast met Beliris**

DO 2024202505647

**Vraag nr. 541 van De heer volksvertegenwoordiger
Franky Demon van 22 september 2025 (N.) aan
de minister van Veiligheid en Binnenlandse
Zaken, belast met Beliris:**

Evolutie poederbrieven.

Het fenomeen van poederbrieven vormt al jaren een veiligheidsprobleem voor onze samenleving. Dergelijke brieven bevatten meestal wit poeder dat angst opwekt bij de ontvangers. In veel gevallen blijkt het om onschuldige stoffen te gaan, zoals bloem of suiker. De afgelopen jaren echter, werden er meerdere keren brieven onderschept waarin toxische stoffen werden aangetroffen, zoals brucine en strychnine. Beide stoffen worden gebruikt als rodenticiden en zijn potentieel dodelijk bij inname van de stof.

Recente gevallen zijn onder meer de drie brieven die onderschept werden bij Staatsveiligheid, het Brusselse Justitiepaleis en het kabinet van de minister van Justitie in februari 2024. De stof in kwestie bleek brucine te zijn. Deze brieven hebben geleid tot quarantainemaatregelen, interventie door brandweer en Civiele Bescherming, en een laboratoriumanalyse. Dergelijke brieven brengen dus een serieus kostenplaatje met zich mee. Ook in november 2024 werden drie poederbrieven verstuurd naar het kabinet van Binnenlandse Zaken, opnieuw Staatsveiligheid en zelfs het kabinet van toenmalig premier Alexander De Croo. Ditmaal werd de toxische stof strychnine aangetroffen en werd zelfs een medewerker met huidletsels opgenomen in het ziekenhuis.

1. Kan u een overzicht geven van het aantal ontvangen poederbrieven tussen 2019 en vandaag? Graag een overzicht per jaar en per provincie. Voor West-Vlaanderen graag een overzicht per politiezone.

2. Kan u een overzicht geven per provincie en voor West-Vlaanderen per politiezone over de locaties waar poederbrieven werden aangetroffen? Graag een overzicht per jaar.

3. In hoeveel gevallen ging het om toxische stoffen zoals brucine of strychnine? Welke andere gevaarlijke stoffen werden aangetroffen?

**Ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de
Beliris**

DO 2024202505647

**Question n° 541 de Monsieur le député Franky Demon
du 22 septembre 2025 (N.) au ministre de la
Sécurité et de l'Intérieur, chargé de Beliris:**

*Les évolutions observées concernant la réception de lettres
contenant de la poudre.*

Le phénomène de l'envoi de lettres contenant de la poudre constitue depuis plusieurs années un problème de sécurité dans notre société. Ces lettres contiennent généralement une poudre blanche qui suscite de la peur chez les destinataires. Dans de nombreux cas, les substances utilisées s'avèrent inoffensives et il s'agit par exemple de farine ou de sucre. Il est cependant apparu à plusieurs reprises au cours des dernières années que les courriers interceptés contenaient des substances toxiques telles que de la brucine et de la strychnine. Toutes deux sont utilisées comme rodenticides et sont potentiellement mortelles en cas d'ingestion.

Des cas récents sont notamment les trois courriers qui ont été interceptés à la Sûreté de l'État, au Palais de Justice de Bruxelles et au cabinet du ministre de la Justice en février 2024. Il est apparu que la substance utilisée était de la brucine. Ces courriers ont entraîné des mesures de quarantaine, l'intervention des pompiers et de la Protection civile ainsi qu'une analyse par un laboratoire. Ces lettres génèrent dès lors un coût non négligeable. En novembre 2024 également, trois lettres contenant de la poudre ont été adressées au cabinet de l'Intérieur, une nouvelle fois à la Sûreté de l'État et même au cabinet du premier ministre de l'époque, Alexander De Croo. Cette fois, la substance toxique était de la strychnine et un collaborateur a dû être admis à l'hôpital pour des lésions cutanées.

1. Pouvez-vous me fournir un aperçu du nombre de lettres contenant de la poudre qui ont été reçues depuis 2019? Veuillez fournir un aperçu par année et par province et, pour la Flandre occidentale, par zone de police.

2. Pouvez-vous fournir un aperçu annuel des lieux où des lettres contenant de la poudre ont été reçues, par province et pour la Flandre occidentale, par zone de police?

3. Dans combien de cas s'agissait-il de substances toxiques telles que de la brucine ou de la strychnine? Quelles autres substances dangereuses ont été trouvées dans de tels courriers?

4. Welke interventiediensten worden standaard opgeroepen bij dergelijke incidenten, en wat is de gemiddelde kostprijs van zo'n interventie?

5. Hoeveel personen raakten gewond of moesten worden gehospitaliseerd ten gevolge van contact met poederbrieven tussen 2019 en vandaag? Graag een overzicht per jaar en per provincie. Voor West-Vlaanderen graag een overzicht per politiezone.

6. Bestaan er preventieve instructies of opleidingen voor personeel in overheidsgebouwen inzake contact met poederbrieven of wordt daaraan gewerkt?

Antwoord van de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met Beliris van 13 november 2025, op de vraag nr. 541 van De heer volksvertegenwoordiger Franky Demon van 22 september 2025 (N.):

Het antwoord op deze vraag werd rechtstreeks naar het geachte Kamerlid gestuurd. Door de omvang ervan werd het antwoord niet opgenomen in het *Bulletin van Vragen en Antwoorden*. Op verzoek zal de griffie van de Kamer van volksvertegenwoordigers de documenten bezorgen (schriftelijke.vragen@dekamer.be).

DO 2024202505858

Vraag nr. 561 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Francesca Van Belleghem van 01 oktober 2025 (N.) aan de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met Beliris:

Belgische detentiecapaciteit in het buitenland.

Tijdens de beleidsverklaring verklaarde u dat u de onderzoeksdienst van het Commissariaat-generaal voor de Vluchtelingen en de Staatlozen (Cedoca) de opdracht heeft gegeven om een lijst op te stellen van de Europese rechtsstaten die mogelijk in aanmerking komen voor de Belgische detentiecapaciteit.

Op 15 mei 2025 ontvingen we van u een antwoord dat de onderstaande landen werden onderzocht, maar dat nog geen beslissing genomen werd over welke landen in aanmerking komen. Hierover zou u in overleg gaan met uw collega minister van Justitie, Verlinden.

1. Werden er nieuwe landen onderzocht, naast de landen die u de vorige keer meegaf (Albanië, Bosnië en Herzegovina, Kosovo, Montenegro, Noord-Macedonië, Servië, Litouwen en Estland)?

4. À quels services d'intervention est-il normalement fait appel en cas d'incident de ce type, et quel est le coût moyen d'une telle intervention?

5. Combien de personnes ont été blessées ou ont dû être hospitalisées depuis 2019 à la suite d'un contact avec des lettres contenant de la poudre? Veuillez fournir un aperçu par année et par province et pour la Flandre occidentale, par zone de police.

6. Existe-t-il des formations ou des instructions en matière de prévention pour le personnel des bâtiments publics en ce qui concerne le contact avec des lettres contenant de la poudre, ou ces initiatives sont-elles en cours d'élaboration?

Réponse du ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de Beliris du 13 novembre 2025, à la question n° 541 de Monsieur le député Franky Demon du 22 septembre 2025 (N.):

La réponse à cette question a été transmise directement à l'honorable membre. Étant donné son ampleur, cette réponse n'a pas été insérée dans le *Bulletin des Questions et Réponses*. Sur simple demande, le greffe de la Chambre des représentants transmettra les documents (questions.ecrites@lachambre.be).

DO 2024202505858

Question n° 561 de Madame la députée Francesca Van Belleghem du 01 octobre 2025 (N.) au ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de Beliris:

La capacité de détention belge à l'étranger.

À l'occasion de votre exposé d'orientation politique, vous avez déclaré avoir chargé le département de recherche du Commissariat général aux réfugiés et aux apatrides de dresser une liste des États de droit européens potentiellement éligibles à une capacité de détention belge.

Le 15 mai 2025, vous nous avez répondu que les pays ci-après étaient étudiés, mais qu'aucune décision n'avait encore été prise quant à leur éligibilité. Vous alliez vous concerter sur ce sujet avec la ministre de la Justice, Annelies Verlinden.

1. De nouveaux pays ont-ils été étudiés, outre ceux que vous aviez déjà communiqués la dernière fois, à savoir l'Albanie, la Bosnie-Herzégovine, le Kosovo, le Monténégro, la Macédoine du Nord, la Serbie, la Lituanie et l'Estonie?

2. Werd er intussen een beslissing genomen? Zo neen, wanneer kunnen we die beslissing dan wel verwachten?

3. Over hoeveel capaciteit is er sprake?

4. Wanneer kan de detentiecapaciteit in het buitenland ten vroegste uitgerold worden?

Antwoord van de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met Beliris van 12 november 2025, op de vraag nr. 561 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Francesca Van Belleghem van 01 oktober 2025 (N.):

Ik verwijs het geachte lid naar mijn collega die bevoegd is voor Asiel en Migratie (vraag nr. 278 van 18 augustus 2025, *Vragen en Antwoorden*, Kamer, 2024-2025, nr 24).

DO 2024202505886

Vraag nr. 563 van De heer volksvertegenwoordiger Steven Matheï van 02 oktober 2025 (N.) aan de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met Beliris:

Grenseffecten en implementatie van de EU BRIDGEforEU Verordening 2025/925 voor grensoverschrijdende samenwerking.

Op 19 mei 2025 heeft de Europese Unie officieel de BRIDGEforEU Verordening 2025/925 (*Border Regions' Instrument for Development and Growth*) gepubliceerd. Deze nieuwe juridische kader biedt lidstaten de mogelijkheid om een *governance*-structuur aan te nemen die gericht is op het structureel oplossen van juridische en administratieve obstakels in grensregio's.

De verordening voorziet in de mogelijkheid voor lidstaten om grensoverschrijdende coördinatiepunten (*Cross-border Coordination Points* - CBCPs) op te richten die grensbelemmeringen zullen beoordelen en fungeren als schakel tussen lokale belanghebbenden en nationale autoriteiten. Daarnaast kunnen lidstaten gebruik maken van een grensoverschrijdend faciliteringstool, een vrijwillig proces ontworpen om regelgevingsbarrières weg te nemen die de samenwerking tussen naburige regio's belemmeren.

Een pilootvoorbeeld van een CBCP is reeds operationeel tussen Nederland en Vlaanderen via het Interreg-project "Schakelpunt Grensbelemmeringen Vlaanderen-Nederland". Een studie van 2024 door ITEM en het Transfrontier Euro-Institut Network (TEIN) wijst erop dat de implementatie en het succes van de verordening waarschijnlijk aanzienlijk zal variëren tussen EU-lidstaten, afhankelijk van politieke wil, financiële middelen en institutionele capaciteit.

2. Une décision a-t-elle été prise entre-temps? Dans la négative, quand pouvons-nous attendre cette décision?

3. De quelle capacité est-il question?

4. Quand la capacité de détention à l'étranger sera-t-elle déployée au plus tôt?

Réponse du ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de Beliris du 12 novembre 2025, à la question n° 561 de Madame la députée Francesca Van Belleghem du 01 octobre 2025 (N.):

J'invite l'honorable membre à s'adresser à ma collègue en charge de l'Asile et la Migration (question n° 278 du 18 août 2025, *Questions et Réponses*, Chambre, 2024-2025, n° 24).

DO 2024202505886

Question n° 563 de Monsieur le député Steven Matheï du 02 octobre 2025 (N.) au ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de Beliris:

Les effets frontière et la mise en oeuvre du règlement 2025/925 BRIDGEforEU de l'UE pour la coopération transfrontalière.

Le 19 mai 2025, l'Union européenne a officiellement publié le règlement BRIDGEforEU 2025/925 (Instrument pour le développement et la croissance des régions frontalières). Ce nouveau cadre juridique permet aux États membres d'adopter une structure de gouvernance visant à résoudre structurellement les obstacles juridiques et administratifs dans les régions frontalières.

Le règlement prévoit la possibilité pour les États membres de mettre en place des points de coordination transfrontalière (PCTF) qui évalueront les obstacles frontaliers et serviront d'interface entre les parties prenantes locales et les autorités nationales. En outre, les États membres peuvent utiliser un outil de facilitation transfrontalière, un processus volontaire conçu pour supprimer les obstacles réglementaires qui entravent la coopération entre régions voisines.

Un exemple pilote de PCTF est déjà opérationnel entre les Pays-Bas et la Flandre dans le cadre du projet Interreg "Schakelpunt Grensbelemmeringen Vlaanderen-Nederland". Une étude réalisée en 2024 par l'ITEM et le Transfrontier Euro-Institut Network (TEIN) suggère que la mise en oeuvre et le succès du règlement varieront probablement de manière significative entre les États membres de l'UE, en fonction de la volonté politique, des ressources financières et de la capacité institutionnelle.

1. a) Is de federale regering van plan om de mogelijkheden van de BRIDGEforEU Verordening 2025/925 te implementeren in België?

b) Welke concrete stappen worden overwogen voor de oprichting van CBCPs aan de Belgische grenzen?

2. a) Hoe plant de federale regering de coördinatie met de gewesten en gemeenschappen, gezien hun bevoegdheden in grensoverschrijdende samenwerking?

b) Welke rol zal de federale overheid spelen ten opzichte van bestaande initiatieven zoals het schakelpunt grensbelemmeringen Vlaanderen-Nederland?

3. a) Welk budget is voorzien voor de implementatie van deze verordening?

b) Zal er een beroep worden gedaan op Europese financiering (zoals Interreg-programma's) voor de oprichting en werking van CBCPs?

4. a) Welke specifieke grensbelemmeringen heeft de regering op dit moment geïdentificeerd aan de grenzen met Nederland, Frankrijk, Duitsland en Luxemburg?

b) Welke prioriteiten worden gesteld voor de verschillende grensregio's?

5. a) Welke federale diensten zullen betrokken worden bij de implementatie van de verordening?

b) Hoe zal de samenwerking met lokale autoriteiten en belanghebbenden worden georganiseerd?

6. a) Wat is de voorziene tijdslijn voor de implementatie van de verschillende componenten van de verordening?

b) Wanneer kunnen eerste concrete resultaten worden verwacht?

Antwoord van de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met Beliris van 12 november 2025, op de vraag nr. 563 van De heer volksvertegenwoordiger Steven Matheï van 02 oktober 2025 (N.):

Ik verwijs het geachte lid naar mijn collega die bevoegd is voor Buitenlandse zaken (vraag nr. 379 van 30 januari 2026).

DO 2024202505939

Vraag nr. 569 van De heer volksvertegenwoordiger Matti Vandemaele van 06 oktober 2025 (N.) aan de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met Beliris:

Stressteam federale politie.

1. a) Le gouvernement fédéral a-t-il l'intention de mettre en oeuvre les possibilités offertes par le règlement BRIDGEforEU 2025/925 en Belgique?

b) Quelles mesures concrètes sont envisagées pour la mise en place de PCTF aux frontières belges?

2. a) Comment le gouvernement fédéral envisage-t-il de se coordonner avec les régions et les communautés, compte tenu de leurs compétences en matière de coopération transfrontalière?

b) Quel rôle le gouvernement fédéral jouera-t-il vis-à-vis des initiatives existantes, telles que le projet Interreg "Schakelpunt Grensbelemmeringen Vlaanderen-Nederland"?

3. a) Quel est le budget prévu pour la mise en oeuvre de ce règlement?

b) Sera-t-il recouru à des financements européens (tels que les programmes Interreg) pour la création et le fonctionnement de PCTF?

4. a) Quels obstacles frontaliers spécifiques le gouvernement a-t-il actuellement identifiés aux frontières avec les Pays-Bas, la France, l'Allemagne et le Luxembourg?

b) Quelles sont les priorités pour les différentes régions frontalières?

5. a) Quels services fédéraux seront impliqués dans la mise en oeuvre du règlement?

b) Comment la coopération avec les autorités locales et les parties prenantes sera-t-elle organisée?

6. a) Quel est le calendrier prévu pour la mise en oeuvre des différentes composantes du règlement?

b) Quand les premiers résultats concrets peuvent-ils être attendus?

Réponse du ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de Beliris du 12 novembre 2025, à la question n° 563 de Monsieur le député Steven Matheï du 02 octobre 2025 (N.):

J'invite l'honorable membre à s'adresser à ma collègue en charge des Affaires Etrangères (question n° 379 du 30 janvier 2026).

DO 2024202505939

Question n° 569 de Monsieur le député Matti Vandemaele du 06 octobre 2025 (N.) au ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de Beliris:

La stressteam de la police fédérale.

Uit een recent verslag van de commissaris-generaal blijkt dat het stressteam van de federale politie in 2024 maar liefst 793 personeelsleden heeft begeleid. Dat is een aanzienlijk aantal. Ook de vaststelling dat 591 personeelsleden specifieke hulp ontvingen in crisissituaties verdient verduidelijking.

1. Wat wordt er precies verstaan onder "begeleiding" door het stressteam? Worden loutere doorverwijzingen of adviesgesprekken ook meegeteld? Ging het om fysieke contacten, dan wel om telefonische of digitale gesprekken?

2. Hoe is het aantal begeleide personeelsleden geëvolueerd sinds 2020? Graag een cijfermatig overzicht per jaar.

3. Kunt u aangeven hoeveel begeleidingen betrekking hebben op personeelsleden van de federale politie versus de lokale politie, en hoe die verhouding de voorbije jaren evolueerde? Graag een cijfermatig overzicht per jaar vanaf 2020.

4. Hoeveel begeleidingen betroffen een langdurige opvolging binnen het stressteam (meerdere gesprekken of maanden)?

5. In het verslag wordt ook gesproken over 591 personeelsleden die specifieke hulp kregen in crisissituaties. Gaat het hier om een aparte groep of zijn zij inbegrepen in de 793 begeleidingen? Betrof dit hoofdzakelijk individuele of collectieve interventies en waren deze éénmalig of gespreid in de tijd? Waaruit bestond dit hulpaanbod concreet?

6. Worden er vandaag nog emotionele debriefings georganiseerd na ingrijpende gebeurtenissen of incidenten? Hoe frequent vinden die plaats?

7. Hoeveel keer wordt een personeelslid gemiddeld gezien door het stressteam in het kader van een begeleiding?

8. Welke problematieken lagen in 2024 aan de basis van de aanmeldingen? Graag een cijfermatig overzicht per categorie (burn-out, stressklachten, angststoornissen, suicidaliteit, depressieve klachten, agressie-incidenten, grensoverschrijdend gedrag, toxisch leiderschap, privéproblemen met impact op werk, verslaving, enz.).

9. Hoeveel personeelsleden werden in 2024 opgevolgd binnen de GPI100-procedure? Wat waren de aantallen in de jaren voordien? Graag een cijfermatig overzicht per jaar vanaf 2020.

Il ressort d'un récent rapport du commissaire général que la stressteam de la police fédérale a accompagné pas moins de 793 membres du personnel en 2024. Ce nombre est considérable. Le constat que 591 membres du personnel ont obtenu une aide spécifique dans des situations de crise mérite également un éclaircissement.

1. Qu'entend-on exactement par un "accompagnement" réalisé par la stressteam? Les simples re-directions ou conseils sont-ils pris en compte? S'agissait-il de contacts physiques ou d'entretiens téléphoniques ou numériques?

2. Comment le nombre de membres du personnel accompagnés a-t-il évolué depuis 2020? Veuillez fournir des données chiffrées annuelles.

3. Pouvez-vous indiquer le nombre d'accompagnements de membres du personnel de la police fédérale par rapport au nombre d'accompagnements de membres de la police locale et préciser l'évolution de ce ratio au cours des dernières années? Veuillez fournir des données chiffrées annuelles à partir de 2020.

4. Combien d'accompagnements concernaient-ils un suivi de longue durée au sein de la stressteam (plusieurs entretiens ou plusieurs mois)?

5. Il est indiqué dans le rapport que 591 membres du personnel ont bénéficié d'une aide spécifique dans des situations de crise. S'agit-il d'un groupe distinct ou ces 591 personnes sont-elles comprises dans les 793 accompagnements? S'agissait-il principalement d'interventions individuelles ou collectives, et étaient-elles uniques ou étalées dans le temps? En quoi a consisté cette aide concrètement?

6. Des débriefings émotionnels sont-ils encore organisés actuellement après des événements ou des incidents majeurs? À quelle fréquence ont-ils lieu?

7. À combien de reprises en moyenne un membre du personnel est-il reçu par la stressteam dans le cadre d'un accompagnement?

8. Sur quels problèmes portaient les signalements en 2024? Veuillez fournir un relevé par catégorie (épuisement professionnel, stress, troubles anxieux, tendances suicidaires, troubles dépressifs, agressions, comportement abusif, direction toxique, problèmes dans la sphère privée affectant le travail, addictions, etc.).

9. En 2024, combien de membres du personnel ont-ils été suivis dans le cadre de la procédure GPI100? Quels étaient les chiffres au cours des années précédentes? Veuillez fournir des données chiffrées annuelles à partir de 2020.

Antwoord van de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met Beliris van 13 november 2025, op de vraag nr. 569 van De heer volksvertegenwoordiger Matti Vandemaele van 06 oktober 2025 (N.):

Het antwoord op deze vraag werd rechtstreeks naar het geachte Kamerlid gestuurd. Door de omvang ervan werd het antwoord niet opgenomen in het *Bulletin van Vragen en Antwoorden*. Op verzoek zal de griffie van de Kamer van volksvertegenwoordigers de documenten bezorgen (schriftelijke.vragen@dekamer.be).

DO 2024202505964

Vraag nr. 573 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Eva Demesmaeker van 06 oktober 2025 (N.) aan de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met Beliris:

De inzet van politie om toegang tot een onderneming te garanderen bij stakingen.

In het regeerakkoord staat dat de sociale partners gevraagd worden te werken aan een nieuw herenakkoord.

Graag per regio, de afgelopen drie jaar per jaar, het aantal keren dat de politie moest tussenkomen om werkwilligen toegang te verlenen tot de lokalen van een onderneming die geblokkeerd was ten gevolge een staking van werkonwilligen.

Antwoord van de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met Beliris van 12 november 2025, op de vraag nr. 573 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Eva Demesmaeker van 06 oktober 2025 (N.):

Ik informeer het geachte lid dat deze gegevens niet beschikbaar zijn op federaal niveau.

DO 2024202506023

Vraag nr. 577 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Barbara Pas van 07 oktober 2025 (N.) aan de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met Beliris:

De taallessen voor Brusselse politieambtenaren.

Réponse du ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de Beliris du 13 novembre 2025, à la question n° 569 de Monsieur le député Matti Vandemaele du 06 octobre 2025 (N.):

La réponse à cette question a été transmise directement à l'honorable membre. Étant donné son ampleur, cette réponse n'a pas été insérée dans le *Bulletin des Questions et Réponses*. Sur simple demande, le greffe de la Chambre des représentants transmettra les documents (questions.ecrites@lachambre.be).

DO 2024202505964

Question n° 573 de Madame la députée Eva Demesmaeker du 06 octobre 2025 (N.) au ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de Beliris:

Le recours à des policiers pour garantir l'accès à une entreprise en cas de grève.

Dans l'accord de gouvernement, il est demandé aux partenaires sociaux de s'atteler à l'élaboration d'un nouvel accord social.

Pourriez-vous fournir, pour chaque région et pour les trois années écoulées, un relevé annuel du nombre de fois où la police a dû intervenir pour que des collaborateurs souhaitant travailler puissent avoir accès aux locaux de leur entreprise bloqués par des piquets de grève/des collaborateurs en grève?

Réponse du ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de Beliris du 12 novembre 2025, à la question n° 573 de Madame la députée Eva Demesmaeker du 06 octobre 2025 (N.):

J'informe l'honorable membre que ces données ne sont pas disponibles au niveau fédéral.

DO 2024202506023

Question n° 577 de Madame la députée Barbara Pas du 07 octobre 2025 (N.) au ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de Beliris:

Les cours de langues pour les fonctionnaires de police bruxellois.

Ik nam kennis van uw antwoorden op mijn schriftelijk vraag nr. 366 van 25 juni 2025 (*Vragen en Antwoorden*, Kamer, 2024-2025, nr. 20) betreffende de taallessen voor Brusselse politieambtenaren. Ik stel evenwel vast dat voor wat punt 2 betreft er slechts voor vijf van de zes politiezones een antwoord wordt verstrekt.

Kunt u de antwoorden bezorgen wat politiezone 5344 Schaarbeek/Sint-Joost-ten-Node/Evere betreft? Ik zet de vragen nog eens op een rij.

1. Welke maatregelen neemt deze zone om de kennis van de tweede taal bij haar politieambtenaren te verbeteren?

2. Welk budget is daarvoor voorhanden en wie financiert dit?

3. Hoeveel kandidaten zijn er, op jaarbasis (jongste jaren), die zich opgeven om deze taallessen te volgen? Graag een opdeling per taalgroep.

4. Hoeveel politieambtenaren kunnen met dat budget op jaarbasis een volwaardige taalopleiding volgen en wat houdt een volwaardige taalopleiding precies in? Uit hoeveel uren taallessen bestaat zo'n volwaardige taalopleiding?

5. Hoeveel personeelsleden zijn daarvoor in dienst?

6. Hoeveel agenten volgden de jongste vier jaar, op jaarbasis, deze taallessen en voor hoeveel van hen resulteerde dat in het behalen van het benodigde taalbrevet uitgereikt door *werkenvoor.be*? Graag een opsplitsing per taalgroep.

Antwoord van de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met Beliris van 12 november 2025, op de vraag nr. 577 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Barbara Pas van 07 oktober 2025 (N.):

In de eerste plaats wil ik het geachte lid er attent op maken dat het artikel 3 van de wet van 7 december 1998 tot organisatie van een geïntegreerde politiedienst, gestructureerd op twee niveaus voorziet dat "de politiediensten worden georganiseerd en gestructureerd op twee niveaus: het federale niveau en het lokale niveau, die samen de geïntegreerde politiezorg verzekeren. Deze niveaus zijn autonoom en hangen van verschillende overheden af". Ik informeer dus het geachte lid dat deze gegevens niet beschikbaar zijn op federaal niveau.

J'ai pris connaissance de vos réponses à ma question écrite n° 366 du 25 juin 2025 (*Questions et Réponses*, Chambre, 2024-2025, n° 20) concernant les cours de langues pour les fonctionnaires de police bruxellois. Je constate cependant que pour le point 2, une réponse n'est fournie que pour cinq zones de police sur les six.

Pouvez-vous fournir les réponses pour la zone de police 5344 Schaerbeek/Saint-Josse-ten-Noode/Evere? Je rappelle mes questions.

1. Quelles sont les mesures prises par cette zone pour améliorer la connaissance de la deuxième langue parmi ses fonctionnaires de police?

2. Quel est le budget disponible à cet effet et qui le finance?

3. Combien de candidats se sont inscrits annuellement (au cours des dernières années) à ces cours de langue? Veuillez ventiler votre réponse par groupe linguistique.

4. Combien de fonctionnaires de police peuvent suivre une formation linguistique complète sur une base annuelle avec ce budget, et en quoi consiste exactement une formation linguistique complète? Combien d'heures de cours de langue une formation linguistique complète comprend-elle?

5. Combien de personnes sont engagées à cette fin?

6. Combien d'agents ont suivi ces cours de langue au cours des quatre dernières années, sur une base annuelle, et combien d'entre eux ont obtenu le certificat linguistique requis délivré par *travaillerpour.be*? Veuillez ventiler votre réponse par groupe linguistique.

Réponse du ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de Beliris du 12 novembre 2025, à la question n° 577 de Madame la députée Barbara Pas du 07 octobre 2025 (N.):

Tout d'abord, je voudrais attirer l'attention de l'honorable membre sur le fait que la loi du 7 décembre 1998 organisant un service de police structuré à deux niveaux prévoit en son article 3 que "les services de police sont organisés et structurés à deux niveaux : le niveau fédéral et le niveau local, lesquels assurent ensemble la fonction de police intégrée. Ces niveaux sont autonomes et dépendent d'autorités distinctes". J'informe donc l'honorable membre que ces données ne sont pas disponibles au niveau fédéral.

DO 2024202506100

Vraag nr. 589 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Francesca Van Belleghem van 09 oktober 2025 (N.) aan de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met Beliris:

Transmigranten.

Naar aanleiding van uw antwoord op schriftelijke vraag nr. 339 van 17 juni 2025 (*Vragen en Antwoorden*, Kamer, 2024-2025, nr. 20) betreffende intercepties van transmigranten, graag enkele bijkomende vragen om een volledig en actueel beeld te krijgen.

1. Kunt u de cijfers over intercepties van transmigranten actualiseren voor het lopende jaar 2025, uitgesplitst per maand en per locatiecategorie zoals in uw vorig antwoord?

2. Wat zijn de voornaamste landen van herkomst van de geïntercepteerde transmigranten in 2024 en 2025 tot nu toe?

3. Kunt u meegeven hoe de cijfers van België zich verhouden tot die van onze buurlanden (Nederland, Frankrijk, Duitsland) in dezelfde periode?

4. Welk percentage van de geïntercepteerde personen wordt bij herhaling aangetroffen?

5. Wat gebeurt concreet met de geïntercepteerde transmigranten? Graag een gedetailleerd overzicht van de procedure na interceptie in 2024 en 2025 tot op heden (effectieve uitwijzingen, asielaanvragen na interceptie, verdwijnen in de illegaliteit na interceptie, enz.).

6. Wat is de stand van zaken van de internationale samenwerking bijv. met het Verenigd Koninkrijk, Frankrijk, Nederland en Duitsland om het fenomeen van transmigratie aan te pakken?

Antwoord van de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met Beliris van 12 november 2025, op de vraag nr. 589 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Francesca Van Belleghem van 09 oktober 2025 (N.):

Ik verwijs het geachte lid naar mijn collega die bevoegd is voor Asiel en Migratie (vraag nr. 560 van 29 januari 2025).

DO 2024202506100

Question n° 589 de Madame la députée Francesca Van Belleghem du 09 octobre 2025 (N.) au ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de Beliris:

Migrants en transit.

À la suite de votre réponse à la question écrite n° 339 du 17 juin 2025 (*Questions et Réponses*, Chambre, 2024-2025, n° 20) concernant les interceptions de migrants en transit, je voudrais vous poser quelques questions supplémentaires afin d'obtenir un tableau complet et à jour.

1. Pouvez-vous actualiser les chiffres relatifs aux interceptions de migrants en transit pour l'année 2025 en cours, ventilés par mois et par catégorie de lieu comme dans votre réponse précédente ?

2. Quels sont jusqu'à présent les principaux pays d'origine des migrants en transit interceptés en 2024 et 2025?

3. Pouvez-vous expliquer en quoi les chiffres de la Belgique sont meilleurs ou moins bons que ceux de nos voisins (Pays-Bas, France, Allemagne) sur la même période ?

4. Quel pourcentage des personnes interceptées le sont à plusieurs reprises?

5. Qu'arrive-t-il précisément aux migrants en transit interceptés ? Veuillez fournir un aperçu détaillé de la procédure post-interception en 2024 et 2025 jusqu'à ce jour (expulsions effectives, demandes d'asile après interception, disparition dans l'illégalité après interception, etc.).

6. Quel est l'état actuel de la coopération internationale, par exemple avec le Royaume-Uni, la France, les Pays-Bas et l'Allemagne, dont la finalité est la lutte contre le phénomène de la migration de transit?

Réponse du ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de Beliris du 12 novembre 2025, à la question n° 589 de Madame la députée Francesca Van Belleghem du 09 octobre 2025 (N.):

J'invite l'honorable membre à s'adresser à ma collègue en charge de l'Asile et la Migration (question n° 560 du 29 janvier 2025).

DO 2025202606183

Vraag nr. 596 van De heer volksvertegenwoordiger Xavier Dubois van 14 oktober 2025 (Fr.) aan de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met Beliris:

Aanstelling van verbindingsofficieren in het buitenland in het kader van de war on drugs.

In het regeerakkoord is afgesproken dat de war on drugs in samenwerking met Europese en internationale partners zal worden gevoerd:

"Daarnaast versterken we onze politionele en justitiële aanwezigheid in landen die gelinkt kunnen worden aan drugs en de georganiseerde misdaad, door onder meer buitenlandse verbindingsofficieren van de federale politie aan te stellen of justitiële kennis qua aanpak van de georganiseerde criminaliteit te delen via het parket".

Ik had u deze vraag op 1 oktober 2025 mondeling gesteld en u hebt me toen uitgenodigd om een schriftelijke vraag over hetzelfde onderwerp in te dienen om concretere informatie te verkrijgen.

1. Wat is precies de rol van een verbindingsofficier bij de federale politie?

2. Hoelang duren de missies van verbindingsofficieren? Brengen zij regelmatig verslag uit of maken zij enkel melding van concrete waarschuwingen?

3. Hoeveel verbindingsofficieren zijn er in het kader van de war on drugs door België uitgezonden - of zullen er door ons land worden uitgezonden - en naar welke bestemmingen?

4. Is er een structurele samenwerking ter plaatse gepland met verbindingsofficieren uit andere Europese landen?

Antwoord van de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met Beliris van 12 november 2025, op de vraag nr. 596 van De heer volksvertegenwoordiger Xavier Dubois van 14 oktober 2025 (Fr.):

Naast de antwoorden die tijdens het actualiteitsdebat van 1 oktober 2025 in de commissie voor Binnenlandse Zaken zijn gegeven, kan ik u reeds mededelen dat de Belgische politie vertegenwoordigd is bij Europol, Interpol, het *Maritime Analysis and Operations Center* (Narcotics) in Lissabon en het *National Targeting Center van de US Customs and Border Protection* in Virginia.

In overleg met Justitie en Buitenlandse Zaken streven wij ernaar deze officieren te stationeren op plaatsen waar vertrekken van drugstransporten naar Europa worden waargenomen.

DO 2025202606183

Question n° 596 de Monsieur le député Xavier Dubois du 14 octobre 2025 (Fr.) au ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de Beliris:

La désignation d'agents de liaison à l'étranger dans le cadre du trafic de drogues.

L'accord de gouvernement prévoit que la lutte contre le trafic de stupéfiants se fera en collaboration avec les partenaires européens et internationaux:

"Nous renforçons également notre présence policière et judiciaire dans les pays qui peuvent être liés à la drogue et au crime organisé, en désignant notamment davantage d'officiers de liaison étrangers de la police fédérale ou en partageant les connaissances de justice en ce qui concerne la lutte contre la criminalité organisée avec le parquet".

Cette question vous a été adressée en question orale le 1er octobre 2025 et vous m'avez invité à vous poser une question écrite sur le même sujet afin d'obtenir des statistiques plus précises.

1. Quel est exactement le rôle d'un agent de liaison de la police fédérale?

2. Combien de temps durent leurs missions? Font-elles l'objet de rapport réguliers ou d'alertes ponctuelles?

3. Combien d'agents de liaison impliqués dans la lutte contre le trafic de drogue ont ou vont être envoyés par la Belgique et vers quelles destinations?

4. Une collaboration structurelle est-elle prévue sur place avec des agents de liaison d'autres pays européens?

Réponse du ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de Beliris du 12 novembre 2025, à la question n° 596 de Monsieur le député Xavier Dubois du 14 octobre 2025 (Fr.):

En sus des réponses communiquées durant le débat d'actualité du 1er octobre 2025 en commission Intérieur, je peux cependant déjà vous mentionner que la police belge est représentée auprès d'Europol, d'Interpol, du *Maritime Analysis and Operations Center* (Narcotics) à Lisbonne et du *National Targeting Center du US Customs and Border Protection* en Virginie.

En concertation avec la Justice et les Affaires étrangères, nous tâchons de les placer là où l'on observe des départs de transport de drogues vers l'Europe.

De bilaterale verbindingsofficieren van de Belgische politie, die voor een periode van zes jaar worden benoemd, hebben drie hoofdtaken:

- het faciliteren van de uitwisseling van politionele informatie met hun werklanden, en dit op alle domeinen waarvoor de Belgische politie bevoegd is;
- het faciliteren van de justitiële samenwerking met hun werklanden, met name in het kader van de uitvoering van verzoeken om rechtshulp of uitlevering;
- het adviseren van de Belgische diplomatieke posten in hun werklanden.

De verbindingsofficieren van de Belgische politie in het buitenland staan in nauw contact met hun collega's uit andere landen die ter plaatse actief zijn, met wie zij ervaringen uitwisselen en, wanneer de situatie dat toelaat, operationele informatie delen.

DO 2025202606273

Vraag nr. 602 van De heer volksvertegenwoordiger Anthony Dufrane van 16 oktober 2025 (Fr.) aan de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met Beliris:

Cijfers over de aanvalsacties tegen bankkantoren van BNP Paribas Fortis. (MV 009021C)

De voorbije maanden werden er verschillende bankkantoren, waaronder die van BNP Paribas Fortis in Gent, Luik en Brussel, beschadigd tijdens acties van pro-Palestijnse betogers. Niet alleen werden er graffiti aangebracht, maar sommige medewerkers van die kantoren hebben nu ook gemeld dat ze terwijl ze aan het werk waren rechtstreeks bedreigd of geïntimideerd werden wegens de financiële banden die hun bank met Israël zou onderhouden.

Deze gebeurtenissen, die zowel voor de openbare veiligheid als voor de vrijheid van arbeid van de werknemers zorgwekkend zijn, doen de vraag rijzen of het noodzakelijk is om de bestaande preventie- en ordehandhavingsmaatregelen te versterken. Men kan zich eveneens afvragen welke specifieke bescherming er geboden kan worden aan de geviseerde financiële instellingen en hun personeelsleden, in een context waarin de betogingen steeds gewelddadiger worden.

Het is dan ook van essentieel belang te weten hoe de autoriteiten op dit fenomeen willen reageren en welke cijfers er bestaan over het aantal tot nu toe geregistreerde incidenten.

Ces officiers de liaison bilatéraux de la police belge, qui sont nommés pour une période de six ans, ont trois missions principales:

- faciliter l'échange d'informations policières avec leurs pays de travail, ceci dans tous les domaines pour lesquels la police belge est compétente;
- faciliter la coopération judiciaire avec leurs pays de travail, notamment dans le cadre de l'exécution de demandes d'entraide judiciaire ou d'extradition;
- faire office de conseiller pour les postes diplomatiques belges dans leurs pays de travail.

Les officiers de liaison de la police belge à l'étranger sont en contact étroit avec leurs homologues d'autres pays actifs sur place, avec lesquels ils échangent des expériences et, lorsque la situation le permet, des informations opérationnelles.

DO 2025202606273

Question n° 602 de Monsieur le député Anthony Dufrane du 16 octobre 2025 (Fr.) au ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de Beliris:

Les statistiques des attaques contre les agences BNP (QO 009021C).

Ces derniers mois, plusieurs agences bancaires, dont celles de BNP Paribas Fortis à Gand, Liège et Bruxelles, ont fait l'objet de dégradations lors d'actions menées par des manifestants propalestiniens. Au-delà des graffitis, certains employés de ces établissements ont désormais rapporté être directement menacés ou intimidés dans l'exercice de leur travail en raison des liens financiers que leur banque entretiendrait avec Israël.

Ces événements, préoccupants tant pour la sécurité publique que pour la liberté de travail des employés, interrogent sur le besoin de renforcer les mesures de prévention et de maintien de l'ordre actuellement mises en place. Ils posent également la question de la protection spécifique qui peut être assurée aux institutions financières ciblées, et aux membres de leur personnel, dans un contexte où les manifestations prennent de plus en plus une tournure violente.

Il est dès lors essentiel de savoir comment les autorités entendent répondre à ce phénomène et quelles statistiques existent quant au nombre d'incidents recensés à ce jour.

1. Hoeveel van dit soort incidenten werden er de voorbije maanden geregistreerd in de grote steden van het land, en meer in het bijzonder hoeveel kantoren van BNP Paribas Fortis werden er gevisiteerd?

2. Welke preventieve en reactieve veiligheidsmaatregelen worden er door de politiediensten genomen om de bankinstellingen en hun werknemers te beschermen tegen deze bedreigingen en daden van vandalisme?

3. Hoe denkt u de escalatie van deze acties te voorkomen en een veilig klimaat voor de betrokken burgers te waarborgen, zonder het recht op betogen aan te tasten?

Antwoord van de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met Beliris van 12 november 2025, op de vraag nr. 602 van De heer volksvertegenwoordiger Anthony Dufrane van 16 oktober 2025 (Fr.):

Het antwoord op deze vraag werd rechtstreeks naar het geachte Kamerlid gestuurd. Door de omvang ervan werd het antwoord niet opgenomen in het *Bulletin van Vragen en Antwoorden*. Op verzoek zal de griffie van de Kamer van volksvertegenwoordigers de documenten bezorgen (*schriftelijke.vragen@dekamer.be*).

DO 2025202606311

Vraag nr. 604 van De heer volksvertegenwoordiger Hervé Cornillie van 20 oktober 2025 (Fr.) aan de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met Beliris:

Ambtshalve schrapping en inschrijving van burgers. (MV 007568C)

In België is elke burger verplicht om bij het bevoegde gemeentebestuur zijn domicilie te vestigen op het adres van zijn hoofdverblijfplaats. In de meeste gemeenten moet er voor die inschrijving een vergoeding of een administratief recht betaald worden, waarvan het bedrag en de modaliteiten (minima/maxima) door de gewesten bepaald worden. De burger die met andere woorden netjes zijn plicht vervult door zelf stappen te ondernemen voor zijn woonplaatsverklaring moet die vergoeding betalen.

In situaties waarin een politieonderzoek echter uitwijst dat een ambtshalve inschrijving of schrapping noodzakelijk is, neemt het college van burgemeester en schepenen hiervan akte alvorens over te gaan tot een administratieve regularisatie. In dat geval wordt de burger ambtshalve ingeschreven op zijn werkelijke adres zonder dat hij de gemeentelijke vergoeding hoeft te betalen.

1. Combien d'incidents de ce type ont été enregistrés ces derniers mois dans les grandes villes du pays, et plus particulièrement dans les agences de BNP Paribas Fortis?

2. Quelles mesures de sécurité préventives et réactives sont mises en place par les services de police afin de protéger les établissements bancaires ainsi que leurs employés face à ces menaces et actes de vandalisme?

3. Comment envisagez-vous de prévenir l'escalade de ces actions et d'assurer un climat de sécurité pour les citoyens concernés, tout en garantissant le respect du droit de manifester?

Réponse du ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de Beliris du 12 novembre 2025, à la question n° 602 de Monsieur le député Anthony Dufrane du 16 octobre 2025 (Fr.):

La réponse à cette question a été transmise directement à l'honorable membre. Étant donné son ampleur, cette réponse n'a pas été insérée dans le *Bulletin des Questions et Réponses*. Sur simple demande, le greffe de la Chambre des représentants transmettra les documents (*questions.ecrites@lachambre.be*).

DO 2025202606311

Question n° 604 de Monsieur le député Hervé Cornillie du 20 octobre 2025 (Fr.) au ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de Beliris:

Radiation d'office et inscription d'office des citoyens. (QO 007568C).

En Belgique, chaque citoyen a l'obligation légale de se domicilier à l'adresse de sa résidence principale, auprès de l'administration communale compétente. Cette inscription est soumise, dans la plupart des communes, à une redevance ou un droit administratif, dont le montant et les modalités (minima/maxima) sont déterminés par les régions. En d'autres termes, le citoyen qui accomplit correctement son devoir en procédant lui-même à sa déclaration de domicile est tenu d'acquitter cette redevance.

Toutefois, dans les situations où une enquête de police conclut à la nécessité d'une inscription ou d'une radiation d'office, le collège communal prend acte et procède à la régularisation administrative. Dans ce cas, le citoyen est inscrit d'office à son adresse réelle sans avoir à s'acquitter de la redevance communale.

Dat verschil in behandeling lijkt me een vorm van onrechtvaardigheid: de burger die zich aan de wet houdt, moet betalen, terwijl iemand die zijn verblijfplaats niet correct aangeeft en wiens keuze van een domicilie door de gemeente gecorrigeerd moet worden, kosteloos wordt geregulariseerd.

1. Bent u het eens met de vaststelling dat een dergelijke situatie leidt tot een ongelijke behandeling van burgers die de wet in acht nemen en degenen die zich er niet aan houden?

2. Beschikt u op het federale niveau over cijfergegevens over of becijferde analyses van de financiële impact van die ambtshalve inschrijvingen en schrappingen op de gemeenten en onrechtstreeks op de overheidsfinanciën?

3. Bent u bereid om in overleg met uw collega's van de deelgebieden een aanpassing van de wettelijke regeling te overwegen teneinde paal en perk te stellen aan die ongelijke behandeling en het principe van een gelijke behandeling van alle burgers te garanderen wat de gemeentelijke vergoeding voor de inschrijving op de hoofdverblijfplaats betreft?

4. Wordt er een boete opgelegd aan burgers die weigeren om die som te betalen? Zou het niet mogelijk zijn om er bij de actualisering voor te zorgen dat het bedrag alsnog geïnd wordt?

Antwoord van de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met Beliris van 12 november 2025, op de vraag nr. 604 van De heer volksvertegenwoordiger Hervé Cornillie van 20 oktober 2025 (Fr.):

Ik begrijp dat dit als onrechtvaardig kan worden ervaren wanneer een burger die zich spontaan aanmeldt een gemeentelijke retributie moet betalen, terwijl een ambtshalve inschrijving of schrapping, na onderzoek, niet tot dezelfde betaling leidt. Juridisch gezien legt de federale wet van 19 juli 1991 betreffende de bevolkingsregisters, die onder mijn verantwoordelijkheid valt, echter geen vergoeding op, noch voor de spontane aangifte, noch voor de ambtshalve inschrijving of schrapping. Deze wet bepaalt de verplichting tot domiciliekeuze en de mechanismen voor actualisering om de juistheid van de registers te waarborgen en fictieve domicilies te voorkomen.

Cette différence de traitement me semble constituer une forme d'injustice: le citoyen qui respecte la loi paie, tandis que celui qui ne déclare pas correctement sa résidence, et dont la domiciliation doit être corrigée par la commune, bénéficie d'une régularisation sans frais.

1. Partagez-vous le constat qu'une telle situation crée une inégalité de traitement entre citoyens respectueux de la loi et ceux qui ne s'y conforment pas?

2. Disposez-vous, au niveau fédéral, de données ou d'analyses chiffrées sur l'impact financier de ces domiciliations et radiations d'office pour les communes et, indirectement, pour les finances publiques?

3. Êtes-vous prêt à envisager, en concertation avec vos collègues des entités fédérées, une adaptation du cadre légal afin de mettre fin à cette différence de traitement et de garantir un principe d'égalité entre citoyens face à la redevance communale liée à la domiciliation?

4. Une amende est-elle prévue en cas de refus de s'acquitter de cette somme? Ne pourrait-on pas la récupérer lors de l'actualisation?

Réponse du ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de Beliris du 12 novembre 2025, à la question n° 604 de Monsieur le député Hervé Cornillie du 20 octobre 2025 (Fr.):

Je comprends la perception d'injustice lorsque le citoyen qui se présente spontanément s'acquitte d'une redevance communale, tandis qu'une inscription/radiation d'office décidée après enquête ne donne pas lieu au même paiement. Juridiquement, toutefois, la loi fédérale du 19 juillet 1991 (registres de la population) qui est sous ma responsabilité n'institue aucune redevance ni pour la déclaration spontanée, ni pour l'inscription/radiation d'office: elle fixe l'obligation de domiciliation et les mécanismes de mise à jour pour assurer l'exactitude des registres et lutter contre les domiciliations fictives.

Het verschil in behandeling dat u aanhaalt, vloeit voort uit de gewestelijke en gemeentelijke bevoegdheden inzake belastingen en retributies. Een retributie vergoedt een dienst die "op verzoek" van de burger wordt verleend, terwijl een belasting dient ter financiering van de gemeente, ongeacht of er sprake is van een individuele dienst. Het gaat dus niet om een "voordeel" dat aan de onregelmatige burger wordt toegekend, maar om de logica die eigen is aan het type heffing dat door de gemeente wordt toegepast en door het gewest is goedgekeurd.

Mijn diensten beschikken niet over geconsolideerde statistieken betreffende de financiële impact van ambtshalve inschrijvingen en schrappingen voor de gemeenten. De gemeentelijke belastingen en retributies zijn bovendien onderworpen aan het bijzonder goedkeuringsrecht van het gewest. Dit betekent dat een belasting of retributie slechts aan een belastingplichtige kan worden opgelegd indien zij door het gewest werd goedgekeurd.

Mijn diensten zullen binnenkort overleg plegen met de gewesten, onder meer over de aspecten domiciliëring en retributies, met het oog op een verduidelijking van de desbetreffende regelgeving.

DO 2025202606312

Vraag nr. 605 van De heer volksvertegenwoordiger Hervé Cornillie van 20 oktober 2025 (Fr.) aan de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met Beliris:

Zorgwekkende toename van het aantal gevallen van gevaarlijk rijgedrag in België. (MV 007138C)

De gemeente Leuze-en-Hainaut wordt sinds kort geconfronteerd met een zorgwekkende toename van het aantal gevallen van gevaarlijk rijgedrag, met name in de vorm van snelheidsovertredingen en geïmproviseerde straatraces in de bebouwde kom, veelal 's nachts maar soms ook tijdens de spitsuren. Dit fenomeen, dat doet denken aan de illegale straatraces die ook al in andere Belgische gemeenten vastgesteld werden, brengt het leven van de omwonenden in gevaar, verstoort de openbare rust en baart terecht bezorgdheid.

Uit de getuigenissen van burgers blijkt dat de snelheid waarmee er geracet wordt niet moet onderdoen voor wat men op een echt racecircuit ziet, dat er via de sociale netwerken bijeenkomsten georganiseerd worden en dat de lokale besturen klaarblijkelijk moeite hebben om dit gedrag te voorkomen.

Deze situatie noopt ons tot een bredere reflectie over de omvang van dit fenomeen op nationaal niveau.

La différence de traitement que vous pointez découle des compétences régionales/communales en matière de taxes et redevances: une redevance rémunère un service rendu "à la demande" de l'administré, tandis qu'une taxe finance la commune indépendamment d'un service individualisé. Il ne s'agit donc pas d'un "avantage" octroyé au citoyen irrégulier, mais de la logique propre au type de prélèvement retenu par la commune et approuvé par la région.

Mes services ne disposent pas de statistiques consolidées sur l'impact financier, pour les communes, des inscriptions/radiations d'office. Les taxes et redevances communales sont par ailleurs soumises à la tutelle spéciale d'approbation de la région. Cela signifie qu'une taxe ou une redevance ne peut être demandée à un redevable que si elle a été approuvée par la région.

Mes services organiseront prochainement une concertation avec les régions concernant notamment les aspects domiciliation et redevances afin de clarifier les législations s'y rapportant.

DO 2025202606312

Question n° 605 de Monsieur le député Hervé Cornillie du 20 octobre 2025 (Fr.) au ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de Beliris:

La recrudescence inquiétante de comportements routiers à risque en Belgique (QO 007138C).

La commune de Leuze-en-Hainaut est récemment confrontée à une recrudescence inquiétante de comportements routiers à risque, notamment des excès de vitesse et des courses improvisées en pleine agglomération, souvent la nuit mais parfois également aux heures de pointe. Ce phénomène qui rappelle les "rodéos urbains" déjà observés dans d'autres communes de Belgique, met en danger la vie des riverains, trouble la tranquillité publique et suscite une légitime inquiétude.

Les témoignages de citoyens évoquent des allures dignes de circuits automobiles, des rassemblements organisés via les réseaux sociaux, et une difficulté évidente des autorités locales à prévenir ces comportements.

Cette situation invite à une réflexion plus large sur l'ampleur de ce phénomène à l'échelle du pays.

1. Beschikt u op nationaal niveau over recente cijfergegevens over het aantal snelheidsovertredingen en illegale races die in een stedelijke of landelijke omgeving georganiseerd worden? Kan men een inschatting maken van de evolutie van dit fenomeen in de loop van de voorbije jaren?

2. Welke gemeenten of politiezones worden op dit moment het meest getroffen door dit deviante gedrag? Werd er een geografische (stedelijke of landelijke gebieden) of temporele (seizoenen, tijdstippen) typologie vastgesteld?

3. Wat is het typische profiel van de overtredders die geïdentificeerd werden als plegers van deze feiten? Beschikt men over gegevens met betrekking tot hun leeftijd, verblijfplaats, gerechtelijke of administratieve antecedenten?

4. Welke gerechtelijke vervolging wordt er overwogen of werd er recent ingesteld om dit soort overtreddingen te bestraffen? Kunnen wij op de hoogte gebracht worden van het aantal opgelegde straffen en de aard ervan (intrekking van het rijbewijs, inbeslagname van het voertuig, boetes, gevangenisstraffen, enz.)?

5. Over welke instrumenten beschikken de politiezones momenteel om deze illegale straatraces en snelheidsovertredingen op te sporen, te voorkomen en te beteugelen?

6. Worden er specifieke maatregelen overwogen om de politiezones die met deze problematiek geconfronteerd worden beter te ondersteunen, met name op het vlak van de personele en materiële middelen of via de wetgevende autoriteit?

7. Hoe overweegt u om de coördinatie tussen de beleidsniveaus (gemeenten, gewesten, politiezones, parket) te versterken teneinde sneller tussenbeide te kunnen komen, met name op de (gewest- en provinciale) wegen, die geen eigendom zijn van de gemeenten?

Antwoord van de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met Beliris van 12 november 2025, op de vraag nr. 605 van De heer volksvertegenwoordiger Hervé Cornillie van 20 oktober 2025 (Fr.):

De gegevens voor het jaar 2024 zijn helaas nog niet beschikbaar. In 2023 heeft de geïntegreerde politie echter 199 overtreddingen van deze wetgeving vastgesteld. Dit betekent een stijging van 28 % ten opzichte van 2022, maar een daling van 43 % ten opzichte van 2021. Bovendien heeft de geïntegreerde politie in 2023 36.550 snelheidsovertredingen van meer dan 40 km/u vastgesteld. Deze vertegenwoordigen 0,54 % van alle snelheidsovertredingen.

1. Disposez-vous, à l'échelle nationale, de données chiffrées récentes sur les excès de vitesse et les courses illégales organisées en milieu urbain ou rural? Peut-on estimer l'évolution du phénomène ces dernières années?

2. Quelles sont, à l'heure actuelle, les communes ou zones de police les plus touchées par ces comportements déviants? Existe-t-il une typologie géographique (zones urbaines ou rurales), ou temporelle (saisons, horaires) identifiée?

3. Quel est le profil-type des contrevenants identifiés dans ces infractions? Dispose-t-on de données sur leur âge, leur lieu de résidence, leurs antécédents judiciaires ou administratifs?

4. Quelles poursuites judiciaires sont envisagées ou ont été menées récemment pour sanctionner ce type d'infractions? Peut-on en connaître le nombre ou la nature (retrait de permis, saisie du véhicule, amendes, peines de prison, etc.)?

5. Quels outils sont actuellement à disposition des zones de police pour détecter, prévenir et réprimer ces courses illégales et les excès de vitesse?

6. Des mesures spécifiques sont-elles envisagées pour soutenir davantage les zones de police locales confrontées à cette problématique, notamment en matière de moyens humains, de matériel ou d'autorité législative?

7. Comment envisagez-vous de renforcer la coordination entre les niveaux de pouvoir (communes, régions, zones de police, parquet) afin d'accélérer les interventions, notamment sur les voiries (régionales, provinciales) qui n'appartiennent pas aux communes?

Réponse du ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de Beliris du 12 novembre 2025, à la question n° 605 de Monsieur le député Hervé Cornillie du 20 octobre 2025 (Fr.):

Les informations pour l'année 2024 ne sont malheureusement pas encore disponibles. En 2023 par contre, la police intégrée a constaté 199 infractions à cette législation. Cela représente une augmentation de 28 % par rapport à 2022, mais une baisse de 43 % par rapport à 2021. En outre, la police intégrée a constaté 36.550 infractions pour excès de vitesse supérieur à 40 km/h en 2023. Celles-ci représentent 0,54 % de toutes les infractions pour excès de vitesse.

Op wegen met een maximumsnelheid van 50 km/u of minder reed 0,46 % van de bestuurders meer dan 40 km/u boven de toegestane snelheid.

Het is echter onbekend hoeveel van deze snelheidsovertredingen verband houden met illegale snelheidswedstrijden of sportwedstrijden.

In de periode 2021-2023 werden in 133 verschillende gemeenten overtredingen in verband met illegale snelheidswedstrijden of sportwedstrijden vastgesteld. De vijf gemeenten met het grootste aantal overtredingen waren Antwerpen, Brussel, Namen, Beringen en Sint-Jans-Molenbeek. In 2021 werden 115 overtredingen vastgesteld in Antwerpen, maar slechts drie in 2022 en drie in 2023. In 2023 waren Brussel, Ronse, Namen, Meise en Beringen de gemeenten met het grootste aantal overtredingen.

In de periode 2021-2023 werd 18 % van de overtredingen vastgesteld op autosnelwegen of ringwegen, 35 % op gemeentewegen en 46 % op gewestwegen.

Deze overtredingen worden vooral in de lente en de zomer vastgesteld, maar komen het hele jaar door voor. In maart 2021 werd een uitzonderlijk hoog aantal overtredingen vastgesteld (140). 57 % van de overtredingen werd tijdens het weekend vastgesteld. Proportioneel gezien werd vooral op vrijdagavond en zaterdag (overdag) een hoog aantal overtredingen vastgesteld.

In de periode 2021-2023 waren de deelnemers aan illegale snelheidswedstrijden of sportwedstrijden afkomstig uit 216 verschillende gemeenten. De vijf gemeenten waar de meeste overtreders wonen, zijn Antwerpen, Brussel, Namen, Charleroi en Sint-Jans-Molenbeek. 87 % zijn mannen en 68 % zijn tussen 18 en 30 jaar oud. 66 % zijn mannen tussen 18 en 30 jaar oud.

Naast strafrechtelijke procedures zijn er ook belangrijke administratieve procedures, zoals die welke worden opgesomd in artikel 135 van de nieuwe gemeentewet (NGW), waarop de administratieve overheden eveneens een beroep kunnen doen.

Artikel 50 van de wegcode verbiedt op de openbare weg, behoudens speciale toelating van de wettelijke gemachtigde overheid, alle snelheids- en sportwedstrijden, inzonderheid snelheids-, regelmatigheids- of behendigheidsritten of -wedstrijden.

Sur les routes où la vitesse est limitée à 50 km/h ou moins, 0,46 % des conducteurs roulaient à plus de 40 km/h au-dessus de la vitesse autorisée.

On ignore toutefois combien de ces excès de vitesse sont liés à des luttes de vitesse ou épreuves sportives illégales.

Au cours de la période 2021-2023, des infractions liées à des luttes de vitesse ou épreuves sportives illégales ont été constatées dans 133 communes différentes. Les cinq communes enregistrant le plus grand nombre d'infractions étaient Anvers, Bruxelles, Namur, Beringen et Molenbeek-Saint-Jean. En 2021, 115 infractions ont été constatées à Anvers, mais seulement trois en 2022 et trois en 2023. En 2023, Bruxelles, Renaix, Namur, Meise et Beringen étaient les communes ayant enregistré le plus grand nombre d'infractions.

Au cours de la période 2021-2023, 18 % des infractions ont été constatées sur des autoroutes ou des rings, 35 % sur des routes communales et 46 % sur des routes régionales.

Ces infractions sont principalement constatées au printemps et en été, mais elles se produisent tout au long de l'année. En mars 2021, un nombre exceptionnellement élevé d'infractions a été constaté (140). 57 % des infractions ont été constatées pendant le week-end. Proportionnellement, un nombre élevé d'infractions a été constaté surtout le vendredi soir et le samedi (pendant la journée).

Au cours de la période 2021-2023, les participants à des luttes de vitesse ou épreuves sportives illégales provenaient de 216 communes différentes. Les cinq communes où résident le plus grand nombre de ces contrevenants sont Anvers, Bruxelles, Namur, Charleroi et Molenbeek-Saint-Jean. 87 % sont des hommes et 68 % ont entre 18 et 30 ans. 66 % sont des hommes âgés de 18 à 30 ans.

Outre les procédures pénales, il existe également d'importantes procédures administratives, telles que celles énumérées à l'article 135 de la nouvelle loi communale (NLC), auxquelles les autorités administratives peuvent également avoir recours.

L'article 50 du Code de la route interdit, sauf autorisation spéciale de l'autorité légalement habilitée, d'organiser ou de participer à des luttes de vitesse et à des épreuves sportives, en particulier des courses ou des compétitions de vitesse, de régularité ou d'adresse.

Overtredingen van deze bepaling vormen overtredingen van de vierde graad, die als volgt worden bestraft: enerzijds een boete van 320 tot 4.000 euro, anderzijds het verlies van het recht om een motorvoertuig te besturen voor een periode van minimaal acht dagen en maximaal vijf jaar. Wanneer de bestuurder wordt staande gehouden, neemt de politie contact op met de parketmagistraat met het oog op een onmiddellijke intrekking van het rijbewijs voor een periode van 15 dagen.

Artikel 30 van de wet op het politieambt voorziet in de mogelijkheid om een voertuig dat een gevaar vormt voor het leven en de lichamelijke integriteit van personen en de veiligheid van goederen, bestuurlijk in beslag te nemen, overeenkomstig de richtlijnen en onder de verantwoordelijkheid van een officier van de bestuurlijke politie.

Ik wil nogmaals benadrukken dat het organiseren van en deelnemen aan sportwedstrijden of -competities op de openbare weg zonder voorafgaande toestemming verboden is door de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer, de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen en het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg.

Het antwoord op punt 4 valt onder de bevoegdheid van de minister van Justitie. De politie heeft geen nationaal overzicht van de vervolgingen door het parket en de straffen die door de rechtbanken worden opgelegd. Ik ben overigens bereid u alle door u gevraagde statistieken en wettelijke grondslagen schriftelijk mee te delen.

Ik kan u echter wel mijn pleidooi voor een constructieve en doeltreffende samenwerking tussen de gerechtelijke autoriteiten, de administratieve autoriteiten, de politie en het departement Mobiliteit meedelen.

In dit kader dragen de politiediensten actief bij aan een lopend initiatief om alle controlemiddelen te verduidelijken en, in samenwerking met het College van procureurs-generaal, een uniform beleid inzake onderzoek en vervolging vast te stellen.

Les infractions à cette disposition constituent des contraventions du quatrième degré, punies comme suit: une amende allant de 320 euros à 4.000 euros, d'une part; la perte du droit de conduire un véhicule à moteur pour une durée minimale de huit jours et maximale de cinq ans, d'autre part. En cas d'interception, les services de police contactent le magistrat du parquet en vue d'un retrait immédiat du permis de conduire pour une durée de 15 jours.

L'article 30 de la loi sur la fonction de police prévoit la possibilité de saisir administrativement le véhicule qui constitue un danger pour la vie et l'intégrité physique des personnes et la sécurité des biens, conformément aux directives et sous la responsabilité d'un officier de police administrative.

Je tiens à préciser une fois encore que l'organisation de et la participation à des épreuves ou compétitions sportives sur la voie publique, sans autorisation préalable, sont interdites par la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière, la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs et 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.

La réponse au point 4 relève de la compétence du ministre de la Justice. La police n'a pas de vue d'ensemble nationale sur les poursuites engagées par les parquets et les peines prononcées par les tribunaux. Je suis par ailleurs prêt à vous communiquer par écrit l'ensemble des statistiques et bases légales que vous avez demandé.

Je peux toutefois vous partager mon plaidoyer envers une coopération constructive et efficace entre les autorités judiciaires, les autorités administratives, la police et le département de la Mobilité.

Dans ce cadre, les services de police contribuent activement à une initiative en cours afin de clarifier tous les moyens de contrôle et de définir, en collaboration avec le Collège des procureurs généraux, une politique uniforme en matière d'enquête et de poursuites.

DO 2025202606313

Vraag nr. 606 van De heer volksvertegenwoordiger Hervé Cornillie van 20 oktober 2025 (Fr.) aan de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met Beliris:

Federale hulp bij het beheer van de vestiging van woonwagengebwoners in België zonder overleg. (MV 007158C)

Onlangs werden verscheidene gemeenten geconfronteerd met de ongeoorloofde vestiging van woonwagengebwoners op terreinen die daarvoor niet geschikt zijn en zonder dat de eigenaar hiervoor toestemming gaf of dat er overleg met de lokale besturen plaatsvond. Dat gebeurde onder meer in Hotton, Geldenaken, Grez-Doiceau, Hensies, Ham-sur-Heure, Nalinnes, Chastres, Jamioulx, enz.

Hierdoor ontstaan er grote problemen op het gebied van de openbare orde, de volksgezondheid en de inachtneming van de stedenbouwkundige voorschriften. De terreinen zijn helemaal niet uitgerust met de minimale sanitaire voorzieningen (drinkwater, elektriciteit, afvalbeheer) en voldoen niet aan de veiligheidsvoorwaarden.

De burgemeesters staan machteloos: honderden caravans, 800 mensen, wat soms meer is dan de totale bevolking van de gemeente in kwestie, af en toe ook geweldsvertoon.

Dergelijke incidenten leiden tot grote spanningen met de omwonenden en vergen veel inzet van de gemeentediensten en de politie.

1. Beschikt uw kabinet over nauwkeurige gegevens? In welke gemeenten hebben deze feiten zich voorgedaan? Wat waren de kenmerken van de locaties?

2. Hoe verplaatsten deze groepen zich? Met welke middelen en naar welke plaatsen?

3. Wat is het profiel van deze groepen (geografische herkomst, leeftijd, gezinssamenstelling, enz.)? Betreft het rondtrekkende groepen die bij de diensten bekend zijn? Hoe voorzien zij in hun levensonderhoud? Waar is de wettige woonplaats van deze mensen?

4. Bestaat er op federaal niveau enige coördinatie wat hun registratie en begeleiding betreft? Hoe gaat de federale regering met deze situaties om? Worden er richtlijnen voorgesteld aan de gemeenten om dit soort bezettingen aan te pakken?

5. Biedt de federale overheid logistieke of juridische ondersteuning?

6. Wat is de gemiddelde aanrijtijd wanneer er federale politieversterking aangevraagd wordt? Zijn deze aanrijtijden afgestemd op de urgentie ter plaatse?

DO 2025202606313

Question n° 606 de Monsieur le député Hervé Cornillie du 20 octobre 2025 (Fr.) au ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de Beliris:

Installation non concertée des gens du voyage en Belgique. - Appui fédéral (QO 007158C).

Récemment, plusieurs communes ont été confrontées à des installations non autorisées de gens du voyage sur des terrains inadaptés, sans accord du propriétaire ni concertation avec les autorités: Hotton, Jodoigne, Grez-Doiceau, Hensies, Ham-sur-Heure, Nalinnes, Chastres, Jamioulx, etc.

Cela pose de sérieux problèmes d'ordre public, de sécurité sanitaire et de respect des règles urbanistiques. Les terrains ne disposent d'aucune infrastructure sanitaire minimale (eau potable, électricité, gestion des déchets), ni de conditions de sécurité suffisantes.

Les bourgmestres sont démunis: des centaines de caravanes, 800 personnes; soit parfois davantage que la population totale du territoire concerné, parfois avec violence.

De tels épisodes créent des tensions vives avec les riverains et mobilisent de manière importante les services communaux et policiers.

1. Votre cabinet dispose-t-il de données précises? Dans quelles communes ces faits ont-ils eu lieu? Quelles étaient les caractéristiques des sites?

2. Quelles ont été les modalités de déplacement de ces groupes? Par quels moyens et vers quels lieux?

3. Quels est le profil de ces groupes (provenance géographique, âge, composition des familles, etc.)? S'agit-il de groupes itinérants connus des services? Quels sont leurs moyens de subsistances? Où sont-ils domiciliés?

4. Existe-t-il une coordination au niveau fédéral pour leur recensement et accompagnement? Comment le gouvernement fédéral appréhende-t-il ces situations? Des lignes directrices sont-elles proposées aux communes pour gérer ce type d'occupation?

5. Le fédéral intervient-il en appui logistique ou juridique?

6. Quel est le délai moyen d'intervention des renforts de police fédérale sollicités? Ces délais sont-ils compatibles avec l'urgence sur le terrain?

Antwoord van de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met Beliris van 12 november 2025, op de vraag nr. 606 van De heer volksvertegenwoordiger Hervé Cornillie van 20 oktober 2025 (Fr.):

Allereerst wil ik eraan herinneren dat de organisatie van de opvang van woonwagenbewoners een aangelegenheid is die op het niveau van de gemeenschappen wordt behandeld.

1 tot 5. Er is geen nationale opvolging, noch een gecentraliseerde registratie van deze gebeurtenissen of van de verplaatsingsmodaliteiten van deze groepen bij de bevoegde federale politie (DAO).

Bij gebrek aan een wettelijk mandaat worden deze groepen niet beschouwd als groeperingen die van bijzonder belang zijn voor de openbare orde.

6. De gemiddelde interventietermijnen van de politieversterking variëren naargelang de context:

- in geval van een dringende interventie kan de federale reserve (FERES) onmiddellijk worden gemobiliseerd. Zo werd op 1 juni 2025 in Grez-Doiceau de FERES opgeroepen naar aanleiding van de installatie van ongeveer 80 caravans op een voetbalveld;

- voor geplande uitzettingen schrijft richtlijn MFO-2 een mobilisatietermijn van 24 uur voor, waarbij soms gespecialiseerde middelen van de federale politie (bijv. een waterkanon) worden ingezet. In de praktijk verlaten de betrokken groepen echter vaak spontaan de locatie vóór de geplande uitzetting, waardoor de aangevraagde versterking doorgaans wordt geannuleerd.

DO 2025202606369

Vraag nr. 616 van De heer volksvertegenwoordiger Niels Tas van 20 oktober 2025 (N.) aan de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met Beliris:

Fietsdiefstal rond stations.

De combinatie fiets en trein is populair in België, maar brengt ook uitdagingen met zich mee, zoals fietsdiefstal.

1. Hoeveel meldingen van fietsdiefstallen waren er rond treinstations tijdens de afgelopen vijf jaar?

2. Hoeveel fietsen zijn terug gebracht kunnen worden naar hun rechtmatige eigenaar? Kan dit gelinkt worden aan diefstal rond treinstations?

Réponse du ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de Beliris du 12 novembre 2025, à la question n° 606 de Monsieur le député Hervé Cornillie du 20 octobre 2025 (Fr.):

Je souhaite tout d'abord rappeler que l'organisation de l'accueil des gens du voyage est une matière qui se traite au niveau des communautés.

1 à 5. Il n'y a pas de suivi national, ni d'enregistrement centralisé de ces événements ni des modalités de déplacement de ces groupes au sein de la police fédérale compétente (DAO).

En l'absence de mandat légal, ces groupes ne sont pas considérés comme des groupements présentant un intérêt particulier pour l'ordre public.

6. Les délais moyens d'intervention des renforts de police varient selon le contexte:

- en cas d'intervention urgente, la réserve fédérale (FERES) peut être mobilisée immédiatement. P. ex., le 1er juin 2025 à Grez-Doiceau, environ 80 caravanes installées sur un terrain de football ont nécessité l'appel de la FERES;

- Pour les expulsions planifiées, la directive MFO-2 impose un délai de mobilisation de 24 heures, incluant parfois des moyens spécialisés de la police fédérale (arroseuse p. ex.). En pratique, les groupes concernés quittent souvent spontanément les lieux avant l'expulsion, ce qui entraîne l'annulation des renforts prévus.

DO 2025202606369

Question n° 616 de Monsieur le député Niels Tas du 20 octobre 2025 (N.) au ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de Beliris:

Vols de vélos aux abords des gares.

La combinaison vélo-train est populaire en Belgique, mais elle pose également des problèmes, comme le vol de vélos.

1. Combien de vols de vélos ont-ils été signalés aux abords des gares au cours des cinq dernières années?

2. Combien de vélos ont-ils pu être restitués à leur propriétaire légitime? Ces restitutions peuvent-elles être reliées à des vols aux abords des gares?

3. Hoeveel mensen zijn bestraft voor fietsdiefstal? Kan dit gelinkt worden aan diefstal rond treinstations?

4. Zijn er indicaties dat fietsdieven vooral rond treinstations werken? Zijn er indicaties dat maatregelen zoals veilige fietsparkings van de NMBS opvallend werken om dieven tegen te houden en/of af te schrikken?

Antwoord van de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met Beliris van 12 november 2025, op de vraag nr. 616 van De heer volksvertegenwoordiger Niels Tas van 20 oktober 2025 (N.):

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

De fietsdiefstallen staan niet als dusdanig in de ANG geregistreerd, maar aan de hand van een parametrische bevraging is het mogelijk om cijfers te verstrekken inzake het criminele fenomeen "Fietsdiefstal". Dit wordt gedefinieerd als de diefstal of afpersing van een fiets, met of zonder geweld, op eender welke plaats.

De tabel in bijlage bevat het aantal door de politiediensten geregistreerde feiten inzake "Fietsdiefstal" waarbij een bestemming van de pleegplaats "Spoorwegstation/stopplaats trein" werd geregistreerd op het nationale niveau.

Deze gegevens worden weergegeven voor de volledige jaren 2020 tot en met 2024. Deze gegevens zijn afkomstig van de databankafsluiting van 25 april 2025.

3. Combien de personnes ont été sanctionnées pour vol de vélo? Ces sanctions peuvent-elles être reliées à des vols aux abords des gares?

4. Existe-t-il des indications selon lesquelles les voleurs de vélos opèrent principalement autour des gares? Existe-t-il des indications selon lesquelles des mesures telles que l'aménagement de parkings sécurisés pour vélos par la SNCB ont un effet dissuasif notable et /ou empêchent les voleurs d'opérer?

Réponse du ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de Beliris du 12 novembre 2025, à la question n° 616 de Monsieur le député Niels Tas du 20 octobre 2025 (N.):

1. La Banque de données nationale générale (BNG) est une base de données policières dans laquelle sont enregistrés les faits sur base de procès-verbaux résultant des missions de police judiciaire et administrative. Elle permet de réaliser des comptages sur différentes variables statistiques telles que le nombre de faits enregistrés, les modus operandi, les objets liés à l'infraction, les moyens de transport utilisés, les destinations de lieu, etc.

Les vols de vélos ne sont pas enregistrés en tant que tels dans la BNG, mais, à l'aide d'une requête paramétrique, il est possible de fournir des chiffres sur le phénomène criminel "Vol de vélo". Le vol de vélo est défini comme étant le vol ou l'extorsion d'un vélo, avec ou sans violence, peu importe le lieu.

Le tableau en annexe reprend le nombre de faits enregistrés par les services de police en matière de "Vol de vélo" pour lesquels une destination de lieu "Gare/arrêt de chemin de fer" a été enregistrée, au niveau national.

Les données figurant dans le tableau ci-dessous sont présentées pour les années complètes 2020 à 2024. Ces données sont issues de la banque de données clôturée à la date du 25 avril 2025.

Aantal geregistreerde feiten inzake "Fietsdiefstal" met bestemming van de pleegplaats "Spoorwegstation/stopplaats trein" - Nationaal niveau/
Nombre de faits enregistrés en matière de «Vol de vélo» couplés à une destination de lieu de perpétration «Gare/arrêt de chemin de fer» - Niveau national

	2020	2021	2022	2023	2024
Fietsdiefstal/Vol de vélo	871	1.070	1.309	1.209	1.088
Bron: Federale Politie/ Source: Police Fédérale					

2 tot 4. Deze gegevens zijn niet beschikbaar op federaal niveau.

2 à 4. Ces données ne sont pas disponibles au niveau fédéral.

DO 2025202606453

Vraag nr. 626 van De heer volksvertegenwoordiger Ortwin Depoortere van 22 oktober 2025 (N.) aan de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met Beliris:

Moord op een OCMW-medewerker in Gent (MV 007339C).

Op 14 augustus 2025 werd in de sociale woonwijk Nieuw Gent een 56-jarige OCMW-medewerker, de heer Erik Boone, op gruwelijke wijze vermoord tijdens een huisbezoek. De verdachte, Anasse S., een 38-jarige Syriër met een uitgebreid psychiatrisch verleden, werd ondertussen aangehouden.

De man kwam reeds tien jaar geleden aan in ons land. Na de gruweldaad werd hij al dolend gearresteerd in de Gentse binnenstad, en volgens beelden van de arrestatie riep hij de agenten op om hem neer te schieten.

Deze OCMW-medewerker is lang niet de eerste hulpverlener die in gevaar kwam op dergelijke wijze.

1. Welke concrete maatregelen plant u om de veiligheid van hulpverleners, en in het bijzonder OCMW-medewerkers, tijdens huisbezoeken te verbeteren?

2. Is er overleg gepland met de betrokken diensten om een betere risico-inschatting mogelijk te maken voorafgaand aan huisbezoeken?

3. Maakt u werk van volwaardige daderprofilering ten einde risico-inschattingen te verbeteren?

4. Overweegt u politiebegeleiding bij bezoeken in risicogebieden?

5. Hoe verklaart u dat een dergelijk persoon zonder adequate opvolging in onze samenleving verbleef?

6. Hadden de veiligheidsdiensten enige aanwijzing van zijn instabiele staat, en zo niet, waarom niet?

Antwoord van de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met Beliris van 12 november 2025, op de vraag nr. 626 van De heer volksvertegenwoordiger Ortwin Depoortere van 22 oktober 2025 (N.):

Ik deel het geachte lid mee dat de onderstaande gedetailleerde antwoorden hem schriftelijk zijn overgemaakt in de marge van de commissie Binnenlandse Zaken van 8 oktober 2025.

DO 2025202606453

Question n° 626 de Monsieur le député Ortwin Depoortere du 22 octobre 2025 (N.) au ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de Beliris:

Le meurtre d'un collaborateur du CPAS de Gand (QO 007339C).

Le 14 août 2025, un travailleur du CPAS âgé de 56 ans, M. Erik Boone, a été brutalement tué lors d'une visite chez un bénéficiaire dans le quartier Nieuw Gent. Le suspect, Anasse S., un Syrien de 38 ans au lourd passé psychiatrique, a été arrêté.

L'homme est arrivé dans notre pays voici dix ans. Après son acte ignoble, il a été arrêté alors qu'il errait dans le centre-ville de Gand, et l'on peut voir sur les images de son arrestation qu'il criait aux agents de l'abattre.

Le collaborateur du CPAS en question n'est pas le premier intervenant à avoir été mis en danger de cette manière.

1. Quelles mesures concrètes prévoyez-vous pour améliorer la sécurité des intervenants qui viennent en aide à des personnes, en particulier les collaborateurs des CPAS, lors de visites à domicile?

2. Une concertation est-elle prévue avec les services concernés afin de permettre une meilleure évaluation des risques préalablement aux visites à domicile?

3. Vous attentez-vous à un véritable profilage d'auteurs de tels faits afin d'améliorer l'évaluation des risques qu'ils présentent?

4. Envisagez-vous un accompagnement policier pour les visites effectuées dans les zones à risque?

5. Comment expliquez-vous qu'une telle personne séjournait dans notre société sans faire l'objet d'un suivi adéquat?

6. Les services de sécurité disposaient-ils du moindre indice concernant l'instabilité mentale de ce Syrien, et dans la négative, pourquoi pas?

Réponse du ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de Beliris du 12 novembre 2025, à la question n° 626 de Monsieur le député Ortwin Depoortere du 22 octobre 2025 (N.):

J'informe l'honorable membre que les réponses détaillées ci-dessous lui ont été transmises par écrit en marge de la commission Intérieur du 8 octobre 2025.

In de eerste plaats wil ik het geachte lid er attent op maken dat de wet op de geïntegreerde politie voorziet dat "de politiediensten worden georganiseerd en gestructureerd op twee niveaus: het federale niveau en het lokale niveau, die samen de geïntegreerde politiezorg verzekeren. Deze niveaus zijn autonoom en hangen van verschillende overheden af".

Ik heb echter contact met de lokale politie Gent genomen.

Belangrijk basiselement is dat het om hulpverlening gaat. Het is niet de bedoeling dat de politie alle informatie uit het dossier heeft.

Er bestond wel al een eerdere afspraak tussen OCMW en politie om, wanneer er in een dossier problemen verwacht kunnen worden, de ontmoeting kan plaatsvinden in het politiekantoor, en dit na een risicoanalyse.

Naar aanleiding van de feiten in de Kikvorsstraat op 13 augustus 2025, waarbij een hulpverlener van het OCMW betrokken was, werd intern de politiezone Gent een soort *how to*-gids opgesteld waarmee hulpverleningsorganisaties die met vragen rond veiligheid zitten, risicoanalyses kunnen opstellen.

Het OCMW kan dus, net zoals de deurwaarders, na een eigen risicoanalyse, bijstand vragen voor een thuisbezoek.

Ik heb geen informatie over hoe stabiel deze persoon vooraf werd ingeschat door de diensten die voor zijn opvolging instaan.

DO 2025202606457

Vraag nr. 627 van De heer volksvertegenwoordiger Jeroen Bergers van 22 oktober 2025 (N.) aan de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met Beliris:

Aankoopcentrale voor brandweer (MV 008249C).

De brandweer is één van de belangrijkste pijlers van het binnenlandse beleid. Om die reden is een performante dienst, vaak letterlijk, van levensbelang. Gebruik van het beste materiaal is zowel voor henzelf als voor de veiligheid van de burger niet minder dan het minimum. Iedere zone beheert momenteel zelf de aankoop van haar materiaal.

Tout d'abord, je tiens à attirer l'attention de l'honorable membre sur le fait que la loi sur la police intégrée prévoit que "les services de police sont organisés et structurés à deux niveaux: le niveau fédéral et le niveau local, lesquels assurent ensemble la fonction de police intégrée. Ces niveaux sont autonomes et dépendent d'autorités distinctes".

J'ai toutefois pris contact avec la police locale de Gand.

Il est essentiel de rappeler qu'il s'agit d'une mission d'assistance. L'objectif n'est pas que la police dispose de l'ensemble des informations contenues dans le dossier.

Il existait déjà un accord entre le CPAS et la police prévoyant que, lorsqu'un dossier pouvait présenter des difficultés, la rencontre pouvait se tenir au commissariat, après réalisation d'une analyse des risques.

À la suite des événements survenus dans la Kikvorsstraat le 13 août 2025, impliquant un travailleur social du CPAS, la police locale de Gand a élaboré en interne une sorte de "guide pratique" destiné aux organisations d'aide sociale confrontées à des questions de sécurité, afin de leur permettre de réaliser leurs propres analyses des risques.

Le CPAS peut donc, tout comme les huissiers de justice, demander une assistance pour une visite à domicile, après avoir effectué sa propre analyse des risques.

Je ne dispose d'aucune information sur la manière dont la stabilité de cette personne avait été évaluée au préalable par les services chargés de son suivi.

DO 2025202606457

Question n° 627 de Monsieur le député Jeroen Bergers du 22 octobre 2025 (N.) au ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de Beliris:

Centrale d'achat pour les services d'incendie (QO008249C).

Les services d'incendie constituent l'un des principaux piliers de la politique intérieure. Pour cette raison, un service performant s'avère - souvent au sens littéral du terme - vital. L'utilisation d'un matériel performant est indispensable pour la sécurité tant des pompiers que des citoyens. Actuellement, chaque zone gère elle-même l'achat de son matériel.

Het lijkt ons dat een centrale dienst dit op een meer gestructureerde, efficiëntere en kosten sparende manier zou kunnen doen, uiteraard rekening houdend met de verschillende specifieke noden van de centrales. Zo kunnen verschillende hulpverleningszones samen materiaal aankopen, waar ze ook effectief noden hebben en zo de kostprijzen drukken.

1. Denkt u dat de huidige manier van werken waar elke hulpverleningszone apart materiaal moet aankopen nog aan de eisen van de moderne, hedendaagse samenleving voldoet?

2. Denkt u dat het niet veel efficiënter zou zijn om één aankoopcentrale te voorzien die alle aankopen beheert in plaats van elke hulpverleningszone apart te laten onderhandelen?

3. Hebt u reeds initiatieven genomen om een gemeenschappelijke aankoopcentrale te realiseren?

Antwoord van de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met Beliris van 12 november 2025, op de vraag nr. 627 van De heer volksvertegenwoordiger Jeroen Bergers van 22 oktober 2025 (N.):

Hulpverleningszones beslissen, conform de wet, volledig autonoom over de manier waarop ze zich organiseren. Elke zone heeft immers specifieke behoeften en risico's. Elke zone schrijft zelf overheidsopdrachten uit om aan haar eigen behoeften te voldoen.

De FOD Binnenlandse Zaken treedt wel al op als aankoopcentrale voor de hulpverleningszones in het kader van de aankoop van gespecialiseerd operationeel materieel. De zones maken echter niet systematisch gebruik van deze opdrachten.

We zien ook dat verschillende hulpverleningszones onderling samenwerken bij aanbestedingen, bijv. voor meettoestellen en recent ook voor blusrobots.

Ik heb Brandweer België (BBSPB) de opdracht gegeven om te onderzoeken hoe we de technische expertise van de hulpverleningszones kunnen bundelen met de aanbestedingsexpertise van de FOD Binnenlandse Zaken.

Dit moet uitmonden in de oprichting van een federale aankoopcentrale voor veiligheid.

Dit systeem heeft al bestaan, maar de aankoopcentrale onder de algemene directie civiele veiligheid van de FOD werd toen stopgezet wegens beperkt gebruik van de raamcontracten. Het is dus cruciaal dat de inspanningen die in deze nieuwe structuur worden geïnvesteerd, maximaal rendement opleveren voor zowel de hulpverleningszones als de overheid.

Il nous semble qu'un service central pourrait s'en charger de manière plus structurée, plus efficace et plus économique, tout en tenant compte, bien sûr, des besoins spécifiques des différentes centrales. Cela permettrait à plusieurs zones de secours de regrouper les achats de matériel dont elles ont effectivement besoin tout en réduisant les coûts.

1. Pensez-vous que le mode de fonctionnement actuel, qui consiste à ce que chaque zone de secours procède elle-même à l'acquisition du matériel dont elle a besoin, répond encore aux exigences de la société moderne d'aujourd'hui?

2. Ne pensez-vous pas qu'il serait beaucoup plus efficace de prévoir une centrale d'achat qui gèrerait tous les achats, plutôt que de laisser chaque zone de secours les négocier séparément?

3. Avez-vous déjà pris des initiatives pour créer une centrale d'achat commune?

Réponse du ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de Beliris du 12 novembre 2025, à la question n° 627 de Monsieur le député Jeroen Bergers du 22 octobre 2025 (N.):

Conformément à la loi, les zones de secours décident en toute autonomie de la manière dont elles s'organisent. Chaque zone a en effet des besoins et des risques spécifiques. Chaque zone lance ses propres marchés publics afin de répondre à ses besoins.

Le SPF Intérieur agit toutefois déjà en tant que centrale d'achat pour les zones de secours dans le cadre de l'acquisition de matériel opérationnel spécialisé. Les zones ne recourent cependant pas systématiquement à ces marchés.

Nous constatons également que différentes zones de secours collaborent entre elles pour le lancement d'appels d'offres, p. ex. pour des appareils de mesure et, récemment, pour des robots pompiers.

J'ai chargé les Sapeurs-Pompiers de Belgique (BBSPB) d'étudier comment nous pouvons mutualiser l'expertise technique des zones de secours avec l'expertise du SPF Intérieur en matière de marchés publics.

Cela devrait aboutir à la création d'une centrale d'achat fédérale pour la sécurité.

Ce système a déjà existé, mais la centrale d'achat relevant de la Direction générale Sécurité civile du SPF Intérieur a alors été supprimée en raison de l'utilisation limitée des marchés-cadres. Il est donc essentiel que les efforts investis dans cette nouvelle structure produisent un rendement maximal tant pour les zones de secours que pour les autorités publiques.

Daarnaast moet deze federale aankoopcentrale kunnen samenwerken met de aankoopcentrales van de geïntegreerde politie, de Civiele Bescherming en, waar mogelijk, Defensie. Zo kunnen gezamenlijke aanbestedingen worden opgezet voor producten die door alle diensten worden gebruikt - bijv. veiligheidsschoenen - om zo dienstoverschrijdende efficiëntiewinsten te realiseren.

DO 2025202606458

Vraag nr. 628 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Maaïke De Vreese van 22 oktober 2025 (N.) aan de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met Beliris:

FIOD, drugs- en crimorgfonds (MV 008976C).

Het regeerakkoord voorziet in de strijd tegen drugs en de georganiseerde misdaad in de oprichting van een multidisciplinaire fiscale en financiële opsporingsdienst (FIOD), onder co-bevoegdheid van de ministers van Financiën en Justitie. Van een drugsfonds is geen sprake. We hebben u daar op 2 april 2025 al op gewezen.

Tot onze verbazing kondigde u tijdens het actualiteitsdebat plots een wetsontwerp aan ter oprichting van een drugsfonds (of impulsfonds) in het kader van *follow the value* en de financiering van de diensten die zich met die strijd bezig houden. Dat is exact de doelstelling van de FIOD.

Het voorontwerp van wet voor het drugsfonds werd volgens u nog niet voorgelegd aan de Ministerraad omdat er nog discussie is over de modaliteiten van de *governance*, het beheer en de herverdeling van de criminele vermogens om een robuust juridisch en operationeel kader te garanderen.

U verwees ook naar de initiatieven uit de vorige regeerperiode en een advies van de Raad van State. Die hebben reeds een advies verstrekt op een wetsvoorstel tot oprichting van een begrotingsfonds ten bate van de federale gerechtelijke politie, het zogenaamde *crimorgfonds* (*Parl. St. 56 0242/002*).

Hoewel de FIOD, het drugsfond en het *crimorgfonds* dezelfde doelstelling nastreven, zij dat wel drie verschillende dingen. Dat verschil zit hem wel degelijk bij de *governance* en het beheer. Het betreft niet alleen de politieke verantwoordelijkheid, maar ook de discussie over welk departement zal instaan van het beheer. In het regeerakkoord is wel enkel sprake van de FIOD.

En outre, cette centrale d'achat fédérale doit pouvoir collaborer avec les centrales d'achat de la police intégrée, de la Protection civile et, dans la mesure du possible, de la Défense. Cela permettra de lancer des marchés communs pour des produits utilisés par l'ensemble des services - p. ex. des chaussures de sécurité - afin de réaliser des synergies et des gains d'efficacité interservices.

DO 2025202606458

Question n° 628 de Madame la députée Maaïke De Vreese du 22 octobre 2025 (N.) au ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de Beliris:

Le SRFF, le fonds drogue et le fonds CrimOrg (QO 008976C).

Dans le cadre de la lutte contre la drogue et la criminalité organisée, l'accord de gouvernement prévoit la création d'un service de recherche pluridisciplinaire fiscal et financier (SRFF) qui sera placé sous la compétence des ministres des Finances et de la Justice. Il n'est pas question d'un fonds drogue. Nous vous l'avons déjà signalé le 2 avril 2025.

À notre surprise, vous avez soudainement annoncé lors du débat d'actualité un projet de loi visant la création d'un fonds drogue (ou fonds d'impulsion) dans le cadre du principe *follow the value* et le financement des services chargés de cette lutte. C'est précisément l'objectif du SRFF.

Selon vous, l'avant-projet de loi visant la création du fonds drogue n'a pas encore été présenté au Conseil des ministres parce que les modalités de gouvernance, la gestion et la réaffectation des avoirs criminels font encore l'objet de discussions pour garantir un cadre juridique et opérationnel solide.

Vous avez également évoqué les initiatives entamées sous la précédente législature et un avis du Conseil d'État. Ce dernier a déjà rendu un avis sur une proposition de loi visant à instaurer un fonds budgétaire au profit de la police judiciaire fédérale, le fonds dit *CrimOrg* (*Doc. parl. 56 0242/002*).

Bien que le SRFF, le fonds drogue et le fonds *CrimOrg* visent le même objectif, il s'agit de trois éléments différents. La différence réside dans leur gouvernance et leur gestion. Il ne s'agit pas uniquement de la responsabilité politique, mais également de la discussion portant sur le département qui sera chargé de la gestion. Dans l'accord de gouvernement, il est uniquement fait mention du SRFF.

1. Erkent u dat in het regeerakkoord enkel sprake is van de FIOD en niet van een drugs- of *crimorgfonds*?

2. Waarom werken uw diensten dan actief aan de creatie van een drugsfonds?

3. Hoe ruimt u dat met de ambitie uit het regeerakkoord tot oprichting van de FIOD?

4. Kunt u duiden wat de verschillen zijn in de governance en het beheer van de FIOD, een drugs- en *crimorgfonds*?

5. Kunt u aanduiden welke bronnen zullen zorgen voor de inkomsten van de FIOD en van het door u vooropgestelde drugsfonds?

6. Hoe zullen de opbrengsten worden verdeeld over welke diensten?

Antwoord van de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met Beliris van 12 november 2025, op de vraag nr. 628 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Maaïke De Vreese van 22 oktober 2025 (N.):

Ik deel het geachte lid mee dat de onderstaande gedetailleerde antwoorden haar schriftelijk zijn overgemaakt in de marge van de commissie Binnenlandse Zaken van 8 oktober 2025.

Ik dank u voor uw vraag die me de gelegenheid biedt om verduidelijking te verschaffen over het verschil tussen de fiscale en financiële opsporingsdienst (FIOD), en het drugsfonds, twee complementaire instrumenten in de strijd tegen georganiseerde criminaliteit.

Laat me duidelijk zijn. Het drugsfonds is geen alternatief voor de FIOD, maar een noodzakelijke aanvulling. De FIOD en het drugsfonds vervullen fundamenteel verschillende functies die elkaar versterken.

De FIOD is een operationeel opsporingsinstrument: een multidisciplinaire dienst die criminele geldstromen opspoort, analyseert en lamlegt. Het is de motor die moet zorgen voor de daadwerkelijke vervolging en recuperatie van criminele vermogens. De oprichting van de FIOD valt onder de co-bevoegdheid van de minister van Financiën en de minister van Justitie.

Het drugsfonds is een budgettair financieringsmechanisme: het kanaal waardoor de gerecupereerde criminele vermogens op een gestructureerde, gecontroleerde en impactgerichte manier worden geherinvesteerd in de strijd tegen criminaliteit.

1. Reconnaissez-vous qu'il est uniquement question du SRFF dans l'accord de gouvernement et non d'un fonds drogue ou d'un fonds *CrimOrg*?

2. Pourquoi vos services s'attellent-ils activement à la création d'un fonds drogue?

3. Comment conciliez-vous cela avec l'ambition exprimée dans l'accord de gouvernement de créer le SRFF?

4. Pouvez-vous préciser quelles sont les différences dans la gouvernance et la gestion du SRFF, d'un fonds drogue et d'un fonds *CrimOrg*?

5. Pouvez-vous préciser quelles seront les sources de financement du SRFF et du fonds drogue que vous envisagez?

6. Comment les recettes seront-elles réparties entre les services, et lesquels?

Réponse du ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de Beliris du 12 novembre 2025, à la question n° 628 de Madame la députée Maaïke De Vreese du 22 octobre 2025 (N.):

J'informe l'honorable membre que les réponses détaillées ci-dessous lui ont été transmises par écrit en marge de la commission Intérieur du 8 octobre 2025.

Je vous remercie pour votre question, qui me donne l'occasion d'apporter des précisions sur la différence entre le service de recherche pluridisciplinaire fiscal et financier (SRFF) et le Fonds drogue, deux instruments complémentaires dans la lutte contre la criminalité organisée.

Permettez-moi d'être clair: le Fonds drogue n'est pas une alternative au SRFF, mais un complément nécessaire. Le SRFF et le Fonds drogue remplissent des fonctions fondamentalement différentes, mais qui se renforcent mutuellement.

Le SRFF est un instrument d'enquête opérationnel: un service multidisciplinaire qui traque, analyse et neutralise les flux financiers criminels. Il constitue le moteur de la poursuite effective et de la récupération des avoirs criminels. La création du SRFF relève de la compétence conjointe du ministre des Finances et de la ministre de la Justice.

Le Fonds drogue est un mécanisme de financement budgétaire: le canal par lequel les avoirs criminels récupérés sont réinvestis de manière structurée, contrôlée et à fort impact dans la lutte contre la criminalité.

Het regeerakkoord stelt immers dat "de meeropbrengsten die deze efficiëntere vervolging en inning teweegbrengen, worden bij de jaarlijkse begrotingsopmaak prioritair ingezet om de budgettaire noden en investeringen bij de veiligheidsdepartementen Binnenlandse Zaken en Justitie op te vangen". Het drugsfonds is de concrete uitwerking van dit principe.

Kortom: de FIOD zorgt ervoor dat we meer crimineel vermogen recupereren. Het drugsfonds zorgt ervoor dat deze meeropbrengsten op een slimme, innovatieve manier worden geherinvesteerd, bovenop de reguliere middelen. Zonder de FIOD geen extra opbrengsten; zonder een gestructureerd fonds verdwijnen die opbrengsten in de algemene begroting zonder gerichte impact.

Tot slot het volgende. Samen met mijn collega minister Verlinden werken we momenteel aan de verdere uitwerking van de modaliteiten inzake *governance*, beheer en herverdeling van het drugsfonds. Het is voor ons van essentieel belang dat wij een robuust juridisch en operationeel kader kunnen voorleggen aan de Ministerraad en vervolgens aan het Parlement. Zodra deze modaliteiten zijn afgerond, zal het voorontwerp van wet worden ingediend.

DO 2025202606462

Vraag nr. 630 van De heer volksvertegenwoordiger Ortwin Depoortere van 22 oktober 2025 (N.) aan de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met Beliris:

Rapporten over toxische sfeer en wangedrag bij AIG (MV 008299C).

Volgens persberichtgeving voert het Comité P een onderzoek naar wantoestanden bij de Algemene Inspectie van de federale politie (AIG). Zowel Comité P als AIG bevestigen dit.

Getuigenissen van personeelsleden wijzen op een toxische werksfeer, structurele vriendjespolitiek en een interne "roepcultuur". Alle personeelsleden zouden ondervraagd worden.

Het is niet de eerste keer dat er binnen de federale politie sprake is van toxische omstandigheden.

1. Kunt u toelichten welke concrete klachten of signalen aanleiding gaven tot dit grootschalige onderzoek?

2. Hoe beoordeelt u deze getuigenissen over een toxische werksfeer, vriendjespolitiek en een roepcultuur binnen een dienst die toezicht moet houden op politiewerking?

L'accord de gouvernement stipule en effet que "les recettes supplémentaires générées par cette poursuite et perception plus efficaces seront prioritairement affectées à l'élaboration du budget annuel afin de répondre aux besoins budgétaires et aux investissements des départements de l'Intérieur et de la Justice". Le Fonds drogue en constitue la mise en oeuvre concrète.

En résumé: le SRFF veille à ce que nous récupérons davantage d'avoirs criminels, tandis que le Fonds drogue veille à ce que ces recettes supplémentaires soient réinvesties de manière intelligente et innovante, en plus des ressources ordinaires. Sans le SRFF, il n'y aurait pas de recettes supplémentaires; sans un fonds structuré, ces recettes seraient versées dans le budget général sans produire d'effet ciblé.

Enfin, avec ma collègue la ministre Verlinden, nous travaillons actuellement à la mise au point des modalités de gouvernance, de gestion et de redistribution du Fonds drogue. Il est essentiel pour nous de pouvoir présenter au Conseil des ministres, puis au Parlement, un cadre juridique et opérationnel solide. Dès que ces modalités seront finalisées, le projet de loi sera déposé.

DO 2025202606462

Question n° 630 de Monsieur le député Ortwin Depoortere du 22 octobre 2025 (N.) au ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de Beliris:

Rapports concernant une atmosphère toxique et des comportements inappropriés au sein de l'AIG (QO 008299C).

Selon les informations publiées dans la presse, le Comité P mène une enquête sur des dérives au sein de l'Inspection générale de la police fédérale et de la police locale (AIG). Le Comité P et l'AIG le confirment.

Des témoignages de membres du personnel font état d'une atmosphère toxique, de connivences structurelles et d'une culture interne de "l'engueulade". Tous les membres du personnel seraient interrogés.

Ce n'est pas la première fois que des conditions toxiques sont signalées au sein de la police fédérale.

1. Pouvez-vous expliquer quelles plaintes ou quels signaux concrets ont donné lieu à cette vaste enquête?

2. Comment évaluez-vous ces témoignages faisant état d'une atmosphère toxique, de connivences et d'une culture de l'engueulade au sein d'un service chargé de contrôler le fonctionnement de la police?

3. Welke maatregelen zullen genomen worden om de geloofwaardigheid van de AIG te vrijwaren en structureel te herstellen, indien er problemen blijken te zijn?

4. Overweegt u hervormingen in de organisatie of het toezichtskader van de AIG, zodat interne wantoestanden sneller kunnen worden opgespoord en verholpen?

5. Wat doet u concreet voor de betrokken politiemedewerkers op het terrein?

Antwoord van de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met Beliris van 13 november 2025, op de vraag nr. 630 van De heer volksvertegenwoordiger Ortwin Depoortere van 22 oktober 2025 (N.):

Het Comité P voert inderdaad een toezichtsonderzoek met als titel *De uitvoering door de AIG van de taken waarvoor ze verantwoordelijk is alsook de uitvoering van het leiderschap op alle niveaus binnen de AIG*.

Zoals gebruikelijk kan er geen inhoudelijke commentaar worden gegeven zolang het onderzoek niet is afgerond en het verslag niet is besproken in de parlementaire begeleidingscommissie, die vervolgens beslist of en in welke vorm het verslag openbaar kan worden gemaakt. Ik ben hier zelf dus niet aan zet.

België kent twee complementaire toezichtsniveaus op de politiediensten: een extern, onafhankelijk en parlementair toezicht (Comité P) en een intern/uitvoerend toezicht (AIG), geen dubbele controle maar een bewust gekozen evenwicht dat een onafhankelijke blik koppelt aan een operationeel mechanisme voor inspectie en correctie.

Voor wat de opleiding van de directie kader binen de AIG betreft, kan ik u meedelen dat binnen de Algemene Inspectie alle operationele leden, in het kader van hun basisopleiding tot commissaris, een vorming rond leiderschap en omgang met medewerkers hebben gevolgd, waarbij een mensgerichte benadering als fundament van het professioneel handelen centraal stond.

3. Quelles mesures seront prises pour préserver et rétablir structurellement la crédibilité de l'AIG en cas de constatation de problèmes?

4. Envisagez-vous de mettre en oeuvre des réformes au niveau de l'organisation ou du cadre de surveillance de l'AIG afin de pouvoir détecter et pallier plus rapidement les dérives internes?

5. Quelles mesures concrètes prenez-vous pour les policiers concernés sur le terrain?

Réponse du ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de Beliris du 13 novembre 2025, à la question n° 630 de Monsieur le député Ortwin Depoortere du 22 octobre 2025 (N.):

Le Comité P mène effectivement une enquête de contrôle intitulée *L'exécution par l'Inspection générale de la police fédérale et de la police locale (AIG) des missions qui lui incombent ainsi que l'exercice du leadership à tous les niveaux au sein de l'AIG*.

Comme il est d'usage, aucun commentaire de fond ne peut être formulé tant que l'enquête n'est pas clôturée et que le rapport n'a pas été examiné par la commission parlementaire d'accompagnement, qui décide ensuite si, et sous quelle forme, le rapport peut être rendu public. Je ne suis donc pas compétent à ce stade de la procédure.

La Belgique connaît deux niveaux de contrôle complémentaires sur les services de police: un contrôle externe, indépendant et parlementaire (le Comité P) et un contrôle interne/exécutif (l'AIG). Il ne s'agit pas d'un double contrôle, mais d'un équilibre délibérément recherché, associant un regard indépendant à un mécanisme opérationnel d'inspection et de correction.

En ce qui concerne la formation de la direction au sein de l'AIG, je peux vous indiquer que tous les membres opérationnels de l'Inspection générale ont suivi, dans le cadre de leur formation de base de commissaire, un module consacré au leadership et à la gestion des collaborateurs. Cette formation met l'accent sur une approche centrée sur l'humain comme fondement de l'action professionnelle.

Met betrekking tot de bestaande procedures van klachten: bij de Algemene Inspectie kunnen de personeelsleden intern terecht bij de vertrouwenspersonen, de preventieadviseurs én bij de leidinggevendenden van de Algemene Inspectie wanneer zij vragen hebben over de werking van dit controleorgaan. Daarnaast kunnen zij zich wenden via de syndicale afgevaardigden tot het basis overlegcomité, die op hun beurt bijkomende inlichtingen kunnen vragen aan de leidinggevendenden van de AIG. De personeelsleden kunnen zich ook richten tot het Comité P, dat toezicht houdt op de Algemene Inspectie.

Dit kan gebeuren via de klassieke klachtenprocedure of via een melding op basis van de wet van 8 december 2022 betreffende de meldingskanalen en de bescherming van de melders van integriteitsschendingen binnen de federale overheidsinstanties en de geïntegreerde politie, waarbij het Comité P optreedt als extern meldingskanaal voor meldingen met betrekking tot de Algemene Inspectie.

Wat het juridische en organisatorische kader betreft, herinner ik eraan dat de werking van de Algemene Inspectie (AIG) wordt geregeld door het koninklijk besluit van 20 juli 2001 betreffende de werking en het personeel van de Algemene Inspectie. De personeelsformatie is daarin vastgesteld op 95 leden, aangevuld met een inspecteur-generaal en twee adjunct-inspecteurs-generaal. Op dit moment telt de Algemene Inspectie 79 personeelsleden.

Tot slot bevestig ik dat de heer Olivier Libois op 1 oktober de eed heeft afgelegd als nieuwe inspecteur-generaal van de federale en lokale politie.

Hij moet nu de nodige tijd en ruimte krijgen om zich een volledig beeld te vormen van de organisatie en, in overleg met zijn teams, de prioriteiten van zijn mandaat te bepalen. Dankzij zijn ruime ervaring op het vlak van leiderschap en organisatieontwikkeling, en zijn verbindende stijl, zal hij kunnen voortbouwen op de bestaande sterke punten van de dienst en bijdragen aan een cultuur van vertrouwen, samenwerking en professionaliteit binnen de Algemene Inspectie. Zodra het rapport beschikbaar is en de commissie zich heeft uitgesproken, zal ik de conclusies in overleg met de inspecteur-generaal evalueren en zullen wij, indien nodig, de gepaste maatregelen voorbereiden.

En ce qui concerne les procédures de plainte existantes : au sein de l'Inspection générale, les membres du personnel peuvent s'adresser en interne aux personnes de confiance, aux conseillers en prévention et aux dirigeants de l'Inspection générale s'ils ont des questions sur le fonctionnement de cet organe de contrôle. Ils peuvent également s'adresser, par l'intermédiaire des délégués syndicaux, au comité de concertation de base, qui peut à son tour demander des informations complémentaires aux dirigeants de l'AIG. Les membres du personnel peuvent également s'adresser au Comité P, qui supervise l'Inspection générale.

Cela peut se faire soit via la procédure de plainte classique, soit par le biais d'un signalement fondé sur la loi du 8 décembre 2022 relative aux canaux de signalement et à la protection des lanceurs d'alerte en matière d'atteintes à l'intégrité au sein des instances fédérales et de la police intégrée, le Comité P agissant alors comme canal de signalement externe pour les signalements concernant l'Inspection générale.

En ce qui concerne le cadre juridique et organisationnel, nous rappelons que le fonctionnement de l'Inspection générale (AIG) est régi par l'arrêté royal du 20 juillet 2001 relatif au fonctionnement et au personnel de l'Inspection générale. Le cadre du personnel y est fixé à 95 membres, auquel s'ajoutent un inspecteur général et deux inspecteurs généraux adjoints. À ce jour, l'Inspection générale compte 79 membres du personnel.

Pour terminer, je confirme que monsieur Olivier Libois a prêté serment le 1er octobre en tant que nouvel inspecteur général de la police fédérale et locale.

Il doit désormais disposer du temps et de l'espace nécessaires pour se forger une vision complète de l'organisation et, en concertation avec ses équipes, définir les priorités de son mandat. Grâce à sa vaste expérience en matière de leadership et de développement organisationnel, ainsi qu'à son style fédérateur, il pourra s'appuyer sur les forces existantes du service et contribuer à une culture de confiance, de collaboration et de professionnalisme au sein de l'Inspection générale. Dès que le rapport sera disponible et que la commission se sera prononcée, j'évaluerai les conclusions en concertation avec l'Inspecteur général et nous préparerons, le cas échéant, les mesures appropriées.

DO 2025202606463

Vraag nr. 631 van De heer volksvertegenwoordiger Franky Demon van 22 oktober 2025 (N.) aan de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met Beliris:

Steekincidenten (MV 008613C).

Mol, Roeselare, Antwerpen, Zeebrugge, Oostende, Anderlecht, Geetbets enz. en zoveel andere gemeenten. Alleen al in de maand september 2025 werden deze steden en gemeenten geconfronteerd met één of meerdere steekpartijen.

Voor mij, en voor zoveel burgers, is het duidelijk: geweld met messen is een structureel en groeiend probleem. Uit recente cijfers die ik bij u opvroeg blijkt dat Brussel al jaren de koppositie inneemt, maar ook in de andere provincies blijven de incidenten zich opstapelen. Dit brengt een onveiligheidsgevoel met zich mee.

We moeten alles in het werk stellen om het messentrekken een halt toe te roepen. Er is dringend nood aan een proactief beleid dat voorkomt dat België dezelfde escalaties van *knife crime* kent zoals we bijv. in het Verenigd Koninkrijk hebben gezien.

1. Hoe verklaart u de stijging en het aanhoudend hoog aantal steekincidenten in Brussel en andere provincies?

2. Welke preventieve maatregelen worden genomen om de escalatie van conflicten met messen te voorkomen? In welke mate baseert u zich hierbij op goede praktijken uit het buitenland, zoals bijv. het Verenigd Koninkrijk?

3. Overweegt u een nationaal preventieplan of een sensibiliseringscampagne om steekincidenten tegen te gaan en burgers te beschermen?

4. In juni 2025 voerde politiezone VLAS, samen met de federale spoorwegpolitie en de Dienst Vreemdelingenzaken een grootschalige controleactie uit in het station van Kortrijk. Daar werden ook verboden wapens in beslag genomen en werd een betrokkene bij een eerder steekincident opgepakt. Dergelijke goed gecoördineerde acties werpen duidelijk hun vruchten af; daar zal nu verder op ingezet moeten worden om het aantal incidenten te doen afnemen. Ziet u een bredere uitrol voor dergelijke controleacties?

DO 2025202606463

Question n° 631 de Monsieur le député Franky Demon du 22 octobre 2025 (N.) au ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de Beliris:

Agressions à l'arme blanche (QO 008613C).

Mol, Roulers, Anvers, Zeebrugge, Ostende, Geetbets et tant d'autres communes ont été confrontées, rien qu'au mois de septembre 2025, à un ou plusieurs cas d'agressions à l'arme blanche.

Pour moi, comme pour de nombreux citoyens, il est clair que la violence à l'arme blanche constitue un problème structurel et croissant. Les chiffres récents que je vous ai demandés montrent que Bruxelles occupe depuis des années la tête du classement, mais les agressions continuent également de s'accumuler dans d'autres provinces. Cette situation engendre un sentiment d'insécurité.

Nous devons tout mettre en oeuvre pour mettre un terme à ces agressions. Il est urgent de mettre en place une politique proactive afin d'éviter que la Belgique ne connaisse la même escalade de criminalité à l'arme blanche que celle observée au Royaume-Uni, par exemple.

1. Comment expliquez-vous l'augmentation et le nombre constamment élevé d'agressions à l'arme blanche à Bruxelles et dans d'autres provinces?

2. Quelles mesures préventives sont prises pour éviter l'escalade de conflits impliquant des armes blanches? Dans quelle mesure vous inspirez-vous, à cet égard, des bonnes pratiques étrangères, comme celles du Royaume-Uni?

3. Envisagez-vous de mettre en place un plan national de prévention ou une campagne de sensibilisation pour lutter contre les agressions à l'arme blanche et protéger les citoyens?

4. En juin 2025, la zone de police VLAS a mené une vaste opération de contrôle dans la gare de Courtrai, en collaboration avec la police fédérale des chemins de fer et l'Office des étrangers. À cette occasion, des armes interdites ont été saisies et une personne impliquée dans une précédente agression à l'arme blanche a été arrêtée. De telles opérations policières bien coordonnées portent clairement leurs fruits. Il faut dès à présent poursuivre dans cette voie afin de réduire le nombre d'agressions à l'arme blanche. Envisagez-vous un déploiement plus large de telles opérations de contrôle?

Antwoord van de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met Beliris van 12 november 2025, op de vraag nr. 631 van De heer volksvertegenwoordiger Franky Demon van 22 oktober 2025 (N.):

Ons land wordt momenteel inderdaad geconfronteerd met een stijging van het aantal ernstige gewelddaden (of het nu gaat om schiet- of steekpartijen, bomaanslagen of mishandeling) in de openbare ruimte. Deze ontwikkeling is bijzonder verontrustend en kan voornamelijk door twee factoren worden verklaard. Ten eerste een zekere vorm van banalisering van extreem geweld in onze samenleving waarbij er meer wapens gebruikt worden.

Ten tweede leert de analyse van de georganiseerde misdaad dat er gespecialiseerde diensten voor het plegen van gewelddadige handelingen worden opgezet (*Crime as a Service*) ten dienste van andere criminele organisaties.

De regering is zich goed bewust van deze alarmerende veiligheidssituatie. De wapenproblematiek in het algemeen heeft dan ook al onze aandacht.

Ik verwijs naar de taskforce van de premier waar de aanpak rond georganiseerde criminaliteit verder besproken wordt.

Het regeerakkoord voorziet dan ook in een toolbox *proactieve politie*. Hiermee willen we lokale overheden toelaten om de lokale politie te vragen om preventieve fouilleringen te organiseren, die zijn afgestemd op terugkerende klachten en/of incidenten.

Het organiseren van gerichte controles op het bezit of de teruggave van blanke wapens behoort ook tot de mogelijkheden.

Daarnaast heb ik natuurlijk ook net het plan voor grote steden uitgewerkt. Dit plan voorziet in een versterking van het criminele beeld, maar zal zich uiteraard ook richten op het versterken van de veiligheidsaanwezigheid in de openbare ruimte.

Op het gebied van preventie zijn onze veiligheidsdiensten beschikbaar om bij te dragen aan de preventiemechanismen die door de gemeenschappen of op het niveau van de lokale autoriteiten worden ingesteld.

DO 2025202606465

Vraag nr. 632 van De heer volksvertegenwoordiger Ortwin Depoortere van 22 oktober 2025 (N.) aan de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met Beliris:

Dodelijke mesaanval in uitgaansbuurt Mol (MV 008606C).

Réponse du ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de Beliris du 12 novembre 2025, à la question n° 631 de Monsieur le député Franky Demon du 22 octobre 2025 (N.):

Notre pays est actuellement confronté à une hausse du nombre d'actes de violence graves (qu'il s'agisse de fusillades, d'agressions à l'arme blanche, d'attentats à l'explosif ou de faits de maltraitance) dans l'espace public. Cette évolution est particulièrement préoccupante et s'explique principalement par deux facteurs. Premièrement, une certaine banalisation de la violence extrême dans notre société, accompagnée d'une utilisation accrue des armes.

Deuxièmement, l'analyse de la criminalité organisée révèle que des services spécialisés dans la commission d'actes violents (*Crime as a Service*) sont créés au profit d'autres organisations criminelles.

Le gouvernement est pleinement conscient de cette situation sécuritaire alarmante. La problématique des armes, dans son ensemble, retient donc toute notre attention.

Je renvoie à la *task force* du premier ministre, au sein de laquelle l'approche de la criminalité organisée est examinée de manière approfondie.

L'accord de gouvernement prévoit ainsi une boîte à outils *police proactive*, destinée à permettre aux autorités locales de solliciter la police locale pour organiser des fouilles préventives adaptées aux plaintes et/ou incidents récurrents.

L'organisation de contrôles ciblés portant sur la possession ou la restitution d'armes blanches fait également partie des possibilités.

En outre, je viens d'élaborer le Plan Grandes Villes, qui prévoit un renforcement de la connaissance criminelle, mais visera également à accroître la présence policière et le sentiment de sécurité dans l'espace public.

Enfin, en matière de prévention, nos services de sécurité se tiennent prêts à contribuer aux mécanismes de prévention mis en place par les Communautés ou les autorités locales.

DO 2025202606465

Question n° 632 de Monsieur le député Ortwin Depoortere du 22 octobre 2025 (N.) au ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de Beliris:

L'attaque au couteau meurtrière commise à Mol (QO 008606C).

In de nacht van 27 op 28 september 2025 is in de Corbiestraat (uitgaansbuurt) in Mol een 18-jarige jongere overleden na een steekpartij. Een 17-jarige raakte zwaargewond. De politie arresteerde drie minderjarige verdachten van 15 en 16 jaar. Volgens het parket ging een eerdere ruzie aan de feiten vooraf.

1. Voorziet u extra steun voor Mol en andere Vlaamse steden die kampen met zowel een onderbemand politiekorps als steeds toenemend geweld?

2. Welke federale richtlijnen gelden vandaag voor lik-op-stuk bij wapenbezit door minderjarigen, inclusief onmiddellijke dagvaarding en bestuurlijke maatregelen?

3. Welke afspraken zijn gemaakt met justitie en het parket Antwerpen om bij zware jeugdgeweldfeiten snel te reageren?

4. Welk plan heeft u om de zichtbare politieaanwezigheid te verhogen en administratieve ballast te verlagen, zodat meer blauw effectief op straat is?

Antwoord van de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met Beliris van 12 november 2025, op de vraag nr. 632 van De heer volksvertegenwoordiger Ortwin Depoortere van 22 oktober 2025 (N.):

Ik deel het geachte lid mee dat de onderstaande gedetailleerde antwoorden hem schriftelijk zijn overgemaakt in de marge van de commissie Binnenlandse Zaken van 8 oktober 2025.

Specifiek voor wat Mol betreft, is er momenteel geen specifieke federale bijstand voorzien.

U had ook vragen met betrekking tot het beleid voor wapenbezit. Deze vallen niet onder mijn bevoegdheden maar behoren tot die van de minister van Justitie.

Meer algemeen, heb ik ook verschillende maatregelen genomen om zowel de zichtbaarheid van de politie te vergroten als de administratieve lasten te verlichten.

Enerzijds voorziet het Grootstedenplan in meer dan 66 miljoen euro voor de huidige legislatuur, met als doel de politieaanwezigheid in de openbare ruimte te versterken, vooral in stedelijke gebieden die geconfronteerd worden met toenemende criminaliteit.

Ten slotte verwijs ik naar de kerntaken reflectie die ik deze zomer heb opstart. Een mogelijke vereenvoudiging en rationalisering van administratieve operationele werkprocessen maken hier ook het voorwerp van uit.

Dans la nuit du 27 au 28 septembre 2025, un jeune de 18 ans est décédé à la suite d'une attaque au couteau dans la Corbiestraat, un lieu de sortie à Mol. Un autre jeune de 17 ans a été grièvement blessé. La police a arrêté trois suspects mineurs, âgés de 15 à 16 ans. Selon le parquet, une altercation a précédé les faits.

1. Prévoyez-vous un appui supplémentaire pour Mol et les autres villes flamandes confrontées à la fois à un corps de police en sous-effectifs et à une hausse continue de la violence?

2. Quelles directives fédérales sont-elles actuellement d'application en ce qui concerne la politique de sanction immédiate en cas de détention d'arme par des mineurs, y compris la comparution immédiate et des mesures administratives?

3. Quels accords ont-ils été conclus avec la Justice et le parquet d'Anvers afin de réagir rapidement en cas de faits de violence graves commis par des jeunes?

4. Quel est votre plan pour accroître la présence policière visible et réduire la charge administrative, afin d'avoir effectivement "plus de bleu dans les rues"?

Réponse du ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de Beliris du 12 novembre 2025, à la question n° 632 de Monsieur le député Ortwin Depoortere du 22 octobre 2025 (N.):

J'informe l'honorable membre que les réponses détaillées ci-dessous lui ont été transmises par écrit en marge de la commission Intérieur du 8 octobre 2025.

En ce qui concerne spécifiquement Mol, aucune aide fédérale spécifique n'est actuellement prévue.

Vous avez également posé des questions concernant la politique en matière de possession d'armes. Celles-ci ne relèvent pas de mes compétences, mais bien de celles de la ministre de la Justice.

De manière plus générale, j'ai également pris plusieurs mesures visant à accroître la visibilité de la police et à alléger ses charges administratives.

D'une part, le Plan Grandes Villes prévoit plus de 66 millions d'euros pour la législature actuelle, dans le but de renforcer la présence policière dans l'espace public, notamment dans les zones urbaines confrontées à une criminalité en hausse.

Enfin, je me réfère à la réflexion sur les missions essentielles que j'ai lancée cet été. Une simplification et une rationalisation éventuelles des processus administratifs et opérationnels y sont également envisagées.

DO 2025202606467

Vraag nr. 633 van De heer volksvertegenwoordiger Ortwin Depoortere van 22 oktober 2025 (N.) aan de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met Beliris:

Gewelddadige incidenten op Druivenfestival Hoeilaart (MV 008607C).

In de week van 15 september 2025 in Hoeilaart is het Druivenfestival op vrijdagavond ontspoord. Een bende van naar schatting vijftien jongeren viel bezoekers zomaar aan. De politie onderzoekt, maar het kwaad is aangericht.

Volgens onze bronnen waren de aanvallers geen lokale inwoners, en past dit in een gekend fenomeen waarbij bendes van buiten de regio, veelal en vermoedelijk uit Brussel, doelbewust naar de stad komen om amok te maken.

1. Bevestigt u de aard van de aanval, het aantal geïdentificeerden en de leeftijdscategorie?
2. Werd een fenomeenanalyse gemaakt om te toetsen of er georganiseerde verplaatsing van dadergroepen is, al dan niet uit Brussel?
3. Welke federale ondersteuning is (of wordt) voorzien voor publieke-ordehandhaving bij lokale evenementen in de regio?
4. Komt er een gerichte actie tegen recidiverende jongerenbendes die zich organiseren om amokbezoek te plegen aan recreatie- en kermisgebeurtenissen in Vlaanderen?

5. Hoe garandeert u meer blauw op straat op piekmomenten, zonder de lokale korpsen administratief te verlammen? Dit nu en in de toekomst, met oog op de uitwerking van uw beleidsnota.

Antwoord van de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met Beliris van 12 november 2025, op de vraag nr. 633 van De heer volksvertegenwoordiger Ortwin Depoortere van 22 oktober 2025 (N.):

Ik deel het geachte lid mee dat de onderstaande gedetailleerde antwoorden hem schriftelijk zijn overgemaakt in de marge van de commissie Binnenlandse Zaken van 8 oktober 2025.

Het is uit uw vraag niet af te leiden welke cijfers of leeftijden u bedoelt. Hier valt dan ook weinig te bevestigen.

DO 2025202606467

Question n° 633 de Monsieur le député Ortwin Depoortere du 22 octobre 2025 (N.) au ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de Beliris:

Les incidents violents survenus lors du Druivenfestival à Hoeilaart (QO 008607C).

Au cours de la semaine du 15 septembre 2025 à Hoeilaart, le *Druivenfestival* a dégénéré le vendredi soir. Une bande d'une quinzaine de jeunes s'en est pris à des visiteurs, sans raison apparente. La police mène l'enquête, mais le mal est fait.

Selon nos sources, les agresseurs n'étaient pas des habitants de la localité. Cet incident illustre un phénomène connu: des bandes venues de l'extérieur, principalement et probablement de Bruxelles, viennent délibérément semer la pagaille dans d'autres villes.

1. Confirmez-vous la nature de l'agression, le nombre d'auteurs identifiés et leur tranche d'âge?
2. Ce phénomène a-t-il été analysé pour vérifier si des groupes d'auteurs organisaient leurs déplacements et s'ils venaient ou non de Bruxelles?
3. Quel appui fédéral est (ou sera) mis en place afin de maintenir l'ordre public lors d'événements locaux dans la région?
4. Des actions ciblées sont-elles prévues contre les bandes de jeunes récidivistes qui s'organisent pour semer la pagaille lors d'événements récréatifs ou de kermesses en Flandre?
5. Comment comptez-vous garantir une présence policière plus importante dans les rues lors des moments de forte affluence, sans paralyser les corps de la police locale sur le plan administratif, tant dans le cas présent qu'à l'avenir, dans la perspective d'appliquer votre note de politique générale?

Réponse du ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de Beliris du 12 novembre 2025, à la question n° 633 de Monsieur le député Ortwin Depoortere du 22 octobre 2025 (N.):

J'informe l'honorable membre que les réponses détaillées ci-dessous lui ont été transmises par écrit en marge de la commission Intérieur du 8 octobre 2025.

Votre question ne précise pas les données chiffrées ou les tranches d'âge auxquelles vous faites référence. Il est donc difficile de vous apporter des éléments précis à ce sujet.

Ik verneem van mijn diensten dat de Druiven feesten een lokaal dorpsfeest zijn dat doorgaans in een gemoedelijke sfeer verloopt, zonder noemenswaardige problemen inzake de openbare orde. Zoals bij vele dorpsfeesten kunnen er zich occasioneel incidenten voordoen, vaak gerelateerd aan overmatig alcoholgebruik of opstootjes tussen aanwezigen. Er waren volgens de lokale politie tijdens deze editie niet meer incidenten dan de vorige jaren.

Tijdens het festival werden drie oproepen geregistreerd naar aanleiding van meldingen over slagen en verwondingen, waarbij telkens sprake was van een groep jongeren. Op basis van getuigenverklaringen kon op 21 september 2025 een groep van tien jongeren, allen tussen 15 en 19 jaar en afkomstig uit de regio van de Druivenstreek, geïdentificeerd worden als mogelijk betrokken partij bij mogelijk één van de incidenten.

De precieze omstandigheden zijn momenteel niet gekend. Wat betreft het lopende onderzoek, verzoek ik u zich te wenden tot de minister van Justitie.

Het is dan ook speculatief te stellen dat Brusselse bendes naar Hoeilaart zijn afgezakt om er amok te maken. De vraag of dit fenomeen in kaart wordt gebracht en of er gerichte acties tegen jeugdbendes in Vlaanderen worden ingezet is dan ook zonder voorwerp.

Zoals in voorgaande jaren wordt voor dit evenement een beroep gedaan op interzonale versterking (*HyCap*) om een continue en zichtbare politieaanwezigheid tijdens het festival te garanderen.

Voor uw laatste vraag kan ik dan ook bevestigen dat de huidige procedures om steun te vragen goed gekend zijn overheen de geïntegreerde politie. Uiteraard zijn de politiemiddelen beperkt maar wordt naar bestvermogen ingespeeld op de noden van alle politiezones. De federale reserve (FERES) is het laatste middel dat last minute steeds in steun gevraagd kan worden bij onverwachte gebeurtenissen.

Mes services m'ont informé que les *Druivenfeesten* sont une fête de village locale qui se déroule généralement dans une ambiance conviviale, sans problèmes notables d'ordre public. Comme lors de nombreuses fêtes de village, des incidents peuvent parfois se produire, souvent liés à une consommation excessive d'alcool ou à des altercations entre participants. Selon la police locale, il n'y a pas eu plus d'incidents lors de cette édition que les années précédentes.

Au cours du festival, trois appels ont été enregistrés à la suite de signalements de coups et blessures, impliquant à chaque fois un groupe de jeunes. Sur la base des témoignages, un groupe de dix jeunes, tous âgés de 15 à 19 ans et originaires de la région des *Druivenfeesten*, a pu être identifié le 21 septembre 2025 comme étant potentiellement impliqué dans l'un des incidents.

Les circonstances exactes ne sont pas connues à l'heure actuelle. En ce qui concerne l'enquête en cours, je vous invite à vous adresser à la ministre de la Justice.

Il est donc purement spéculatif d'affirmer que des gangs bruxellois se seraient rendus à Hoeilaart pour y semer le désordre. La question de savoir si ce phénomène est suivi de manière spécifique et si des actions ciblées sont menées contre les bandes de jeunes en Flandre est donc sans objet.

Comme les années précédentes, un renfort interzonal (*HyCap*) est sollicité pour cet événement, afin de garantir une présence policière continue et visible pendant le festival.

En ce qui concerne votre dernière question, je peux confirmer que les procédures actuelles pour demander de l'aide sont bien connues de l'ensemble des services de la police intégrée. Bien entendu, les moyens policiers sont limités, mais nous veillons à répondre au mieux aux besoins de toutes les zones de police. La Réserve fédérale (FERES) constitue le dernier recours mobilisable en cas d'événements imprévus.

Minister van Defensie, belast met Buitenlandse Handel**DO 2024202505229**

Vraag nr. 190 van De heer volksvertegenwoordiger Stéphane Lasseaux van 12 augustus 2025 (Fr.) aan de minister van Defensie, belast met Buitenlandse Handel:

Beveiliging van de digitale torens en de weerbaarheid van de kritieke infrastructuur.

1. Welke concrete maatregelen overweegt u te nemen om, gelet op de context waarin aanvallen steeds waarschijnlijker worden, de gebouwen waarin de kritieke infrastructuur ondergebracht is te beveiligen? Het betreft gebouwen zoals:

- de gebouwen waarin digitale torens ondergebracht zijn, die essentieel zijn voor de luchtverkeersleiding, met inbegrip van de militaire luchtverkeersleiding;
- plaatsen als de gemeente Lessive, die een zenuwknoppunt voor de telecommunicatie herbergt;
- de centrale gebouwen van de FOD Financiën;
- de pensioentorens;
- de privébedrijven voor gegevensopslag, waar de servers opgesteld staan;
- de energienetbeheerders, zoals Elia;
- of nog alle andere voorzieningen die nodig zijn voor de goede werking van onze samenleving.

Die voorzieningen, of het nu private, publieke of publiek-private zijn, maken hoe dan ook deel uit van de essentiële voorzieningen, die vanzelfsprekend het doelwit kunnen zijn van een cyberaanval. Wat me echter vooral zorgen baart, is de bescherming ervan teneinde de weerbaarheid tegen alle andere aanvallen te garanderen.

Deze voorzieningen zouden inderdaad het doelwit kunnen zijn van fysieke aanvallen, met name via de lucht, zoals met droneaanvallen.

2. Welke middelen zullen er ingezet worden om deze sites te beschermen en welke strategie zal er ontwikkeld worden?

Antwoord van de minister van Defensie, belast met Buitenlandse Handel van 13 november 2025, op de vraag nr. 190 van De heer volksvertegenwoordiger Stéphane Lasseaux van 12 augustus 2025 (Fr.):

Ministre de la Défense, chargé du Commerce extérieur**DO 2024202505229**

Question n° 190 de Monsieur le député Stéphane Lasseaux du 12 août 2025 (Fr.) au ministre de la Défense, chargé du Commerce extérieur:

Sécurisation des tours numériques et résilience des infrastructures critiques.

1. Dans un contexte où les menaces d'attaques sont de plus en plus sérieuses, quelles mesures concrètes envisagez-vous de mettre en place pour sécuriser les bâtiments abritant des infrastructures critiques comme p. ex:

- les bâtiments abritant les tours numériques, infrastructures essentielles pour le contrôle aérien, y compris militaire;
- des lieux tels que Lessive, centre névralgique de télécommunications;
- les bâtiments centraux du SPF Finances;
- la tour des pensions;
- les sociétés privées de stockage de données hébergeant les serveurs;
- les distributeurs d'énergie, tel que Elia;
- soit toutes autres infrastructures nécessaires au bon fonctionnement de notre société.

Bien qu'il s'agisse d'infrastructures privées, publiques ou privées publiques, elles font partie des infrastructures essentielles qui peuvent être attaquées certes de manière cyber, mais ce qui me préoccupe c'est leur protection afin de garantir leur résilience face aux autres attaques.

En effet, celles-ci pourraient être victimes d'attaques physiques, notamment par les airs, telles que celles menées par des drones.

2. Quels moyens seront mis en place pour protéger ces sites et quelle sera la stratégie qui sera développée?

Réponse du ministre de la Défense, chargé du Commerce extérieur du 13 novembre 2025, à la question n° 190 de Monsieur le député Stéphane Lasseaux du 12 août 2025 (Fr.):

1. Volgens de Belgische en Europese regelgeving zijn uitbaters van kritieke infrastructuur in de eerste plaats zelf verantwoordelijk voor het opstellen van beveiligingsplannen. Deze plannen worden gecontroleerd door de bevoegde sectorale overheden. In België legt de wet van 1 juli 2011 betreffende de beveiliging en de bescherming van de kritieke infrastructuur, de verplichting op om zowel publieke als private kritieke infrastructuur adequaat te beschermen.

Het Nationaal Crisiscentrum (NCCN) coördineert de risicoanalyses, de sectorale beveiligingsplannen en de samenwerking tussen overheden, veiligheidsdiensten en private actoren. Defensie vervult hierbij een ondersteunende rol.

2. Voor de betrokken sites worden maatregelen getroffen op drie niveaus:

- fysieke beveiliging: perimetercontrole, toegangsbeheer, detectie en bescherming tegen drones;
- operationele samenwerking: tussen politie, Defensie en private bewakingsdiensten;
- continuïteit: via noodplannen, oefeningen en audits.

Daarnaast wordt ingezet op technologische ondersteuning, waaronder detectie- en neutralisatiesystemen.

De strategie is opgebouwd volgens een gelaagd model: preventie, detectie, reactie en herstel. Het NCCN fungeert als centrale coördinator om een uniforme en veerkrachtige bescherming van deze infrastructuur te waarborgen.

Elke minister die bevoegd is voor een bepaalde sector speelt een rol in de aanduiding en opvolging van kritieke infrastructuur binnen zijn domein. De sectorale overheidsdiensten vormen een schakel tussen het NCCN en de uitbaters, die verantwoordelijk blijven voor het opstellen van hun specifieke veiligheidsplan.

DO 2024202505456

Vraag nr. 200 van De heer volksvertegenwoordiger Koen Metsu van 09 september 2025 (N.) aan de minister van Defensie, belast met Buitenlandse Handel:

Nationaal Geografisch Instituut.

De samenwerking tussen het Nationaal Geografisch Instituut (NGI) en Defensie in België is van strategisch belang en werd formeel bekrachtigd op 5 december 2023. Deze overeenkomst markeert een belangrijke stap in het versterken van de geografische en geostrategische capaciteiten van het Belgische leger.

1. Conformément à la réglementation belge et européenne, les exploitants d'infrastructures critiques sont en premier lieu responsables de l'élaboration des plans de sécurité, lesquels sont contrôlés par les autorités sectorielles compétentes. En Belgique, la loi du 1er juillet 2011 relative à la sécurité et la protection des infrastructures critiques impose l'obligation de protéger les infrastructures critiques, qu'elles soient publiques ou privées.

Le Centre de crise National (NCCN) coordonne les analyses de risques, les plans de sécurité sectoriels ainsi que la coopération entre les autorités, les services de sécurité et les acteurs privés. La Défense joue un rôle de soutien dans ce cadre.

2. Des mesures sont mises en oeuvre pour les sites concernés, selon trois axes principaux:

- sécurité physique: contrôle des périmètres, gestion des accès, détection et protection contre les drones;
- coopération opérationnelle: entre la police, la Défense et les services de sécurité privés;
- continuité: plans d'urgence, exercices et audits.

Un soutien technologique est également prévu, notamment via des systèmes de détection et de neutralisation.

La stratégie repose sur un modèle en couches: prévention, détection, réaction et rétablissement. Le NCCN agit comme coordinateur central afin d'assurer une protection uniforme et résiliente de ces infrastructures.

Chaque ministre compétent pour un secteur joue un rôle dans la désignation et le suivi des infrastructures critiques relevant de son domaine. Les services publics sectoriels servent d'intermédiaires entre le NCCN et les exploitants, qui restent responsables de l'élaboration de leur plan de sécurité spécifique.

DO 2024202505456

Question n° 200 de Monsieur le député Koen Metsu du 09 septembre 2025 (N.) au ministre de la Défense, chargé du Commerce extérieur:

Institut géographique national.

La coopération entre l'Institut géographique national (IGN) et la Défense en Belgique, qui revêt une importance stratégique, a été confirmée officiellement le 5 décembre 2023. Cet accord marque une étape importante dans le renforcement des capacités géographiques et géostratégiques de l'armée belge.

1. Welke strategische doelstellingen beoogt Defensie in de toekomst met de samenwerkingsovereenkomst met het Nationaal Geografisch Instituut?

2. Hoe draagt deze samenwerking bij aan de versterking van de geostrategische capaciteiten van het Belgische leger, zowel nationaal als internationaal?

3. Welke concrete opdrachten of projecten zijn reeds geïntegreerd binnen het NGI ten behoeve van Defensie?

4. Wordt het NGI betrokken bij operationele planning of militaire oefeningen, en zo ja, op welke manier?

5. Welke budgettaire middelen worden voorzien voor deze samenwerking, en hoe worden deze verdeeld tussen Defensie en het NGI?

6. Welke Defensie-infrastructuur wordt ter beschikking gesteld aan het NGI, en onder welke voorwaarden?

7. Is er een evaluatiekader voorzien om de samenwerking periodiek te beoordelen op effectiviteit en efficiëntie?

8. Hoe wordt de samenwerking afgestemd op bredere Europese of NAVO-initiatieven inzake geospatiale informatie en defensieplanning?

Antwoord van de minister van Defensie, belast met Buitenlandse Handel van 13 november 2025, op de vraag nr. 200 van De heer volksvertegenwoordiger Koen Metsu van 09 september 2025 (N.):

1. De overeenkomst tussen het Nationaal Geografisch Instituut (NGI) en het Ministerie van Landsverdediging werd op de Ministerraad van 17 november 2023 goedgekeurd en formeel bekrachtigd op 5 december 2023.

Deze samenwerking beoogt een duurzame, strategische en structurele relatie tussen Defensie en het NGI, met als doel geoinformatie optimaal in te zetten als een strategische hefboom voor militaire operaties. Defensie beoogt de volgende doelstellingen met de samenwerkingsovereenkomst:

- Strategische inzet van geoinformatie ten voordele van Defensie: geografische informatie wordt erkend als een strategische hefboom voor militaire operaties (*Strategy for geospatial information to support Belgian Defence operations*, goedgekeurd door de Chef Defensie in 2017). Het NGI fungeert hierin als structurele partner, niet louter als uitvoerder.

- Structurele ondersteuning bij het beheer van geoinformatie: het NGI ondersteunt Defensie in domeinen zoals expertise awareness, *geo skills development*, *skilled personnel*, *IT geo software support*, *services provision*, *geobroker* en *common management*.

1. Quels objectifs stratégiques la Défense vise-t-elle à atteindre à l'avenir grâce à l'accord de coopération conclu avec l'Institut géographique national?

2. Comment cette coopération contribue-t-elle au renforcement des capacités géostratégiques de l'armée belge, tant au niveau national qu'international?

3. Quelles missions ou projets concrets ont déjà été intégrés au sein de l'IGN au profit de la Défense?

4. L'IGN est-il associé à la planification opérationnelle ou aux exercices militaires et, dans l'affirmative, de quelle manière?

5. Quels moyens budgétaires ont été prévus pour cette coopération, et comment sont-ils répartis entre la Défense et l'IGN?

6. Quelles infrastructures de la Défense sont mises à la disposition de l'IGN, et sous quelles conditions?

7. Un cadre d'évaluation a-t-il été prévu pour évaluer périodiquement l'efficacité et l'efficience de cette coopération?

8. Comment cette coopération est-elle coordonnée avec les initiatives européennes ou otaniennes plus larges en matière d'informations géospatiales et de planification de la défense?

Réponse du ministre de la Défense, chargé du Commerce extérieur du 13 novembre 2025, à la question n° 200 de Monsieur le député Koen Metsu du 09 septembre 2025 (N.):

1. L'accord entre l'Institut géographique national (IGN) et le Ministère de la Défense a été approuvé lors du Conseil des ministres du 17 novembre 2023 et formellement ratifié le 5 décembre 2023.

Cette coopération vise à établir une relation durable, stratégique et structurelle entre la Défense et l'IGN dans le but d'utiliser de manière optimale les informations géographiques comme levier stratégique pour les opérations militaires. Au travers de l'accord de coopération, la Défense poursuit les objectifs suivants.

- Utilisation stratégique des informations géographiques au profit de la Défense: l'information géographique est reconnue comme levier stratégique pour les opérations militaires (*Strategy for geospatial information to support Belgian Defence operations*, approuvé par le Chef de la Défense en 2017). L'IGN agit ici en tant que partenaire structurel et pas simplement comme exécutant.

- Soutien structurel à la gestion des informations géographiques: l'IGN soutient la Défense dans des domaines tels que expertise awareness, *geo skills development*, *skilled personnel*, *IT geo software support*, *services provision*, *geobroker* et *common management*.

- Voldoen aan NAVO- en EU-verplichtingen: het NGI levert digitale geodata en kaarten die vereist zijn voor NAVO- en EU-samenwerkingen, inclusief kaartondersteuning voor buitenlandse interessegebieden.

- Maximale synergie en efficiëntie: de samenwerking bevordert efficiëntie en vermijdt duplicaties in bijvoorbeeld personeels- en databeheer door gezamenlijk gebruik van kennis en middelen.

- Kostenefficiëntie en administratieve vereenvoudiging: dankzij de *geobroker*-rol van het NGI ontstaan mogelijkheden om budgetten optimaal te benutten en processen te vereenvoudigen.

- Innovatie en gezamenlijke ontwikkeling: via samenwerking met militaire onderzoeksinstituten (zoals het KHID en de KMS) draagt het NGI bij aan innovatie en technologische vooruitgang in het domein van geoinformatie.

2. Geografische informatie en diensten vormen vandaag een essentiële pijler van moderne militaire operaties. De integratie van nauwkeurige, actuele en interoperabele geodata in de planning en uitvoering van operaties verhoogt de slagkracht, reactietijd en situational awareness van onze strijdkrachten.

De samenwerking met het NGI draagt bij aan de versterking van de geostrategische capaciteiten van het Belgische leger op nationaal en internationaal niveau.

- Nationaal niveau:

° permanente toegang tot kwalitatieve geodata over het Belgische grondgebied, noodzakelijk voor onder meer training, planning, civiel-militaire samenwerking en ondersteuning bij binnenlandse operaties;

° efficiëntie en synergie tussen civiele en militaire instanties door het gezamenlijk gebruik van data en expertise;

° ondersteuning van innovatie via gezamenlijke onderzoeksprojecten.

- Internationaal niveau:

° voldoen aan NAVO- en EU-verplichtingen inzake geodata en cartografische ondersteuning. België moet binnen deze samenwerkingsverbanden accurate en gestandaardiseerde geodata leveren;

° bijdragen aan coalitieoperaties door middel van interoperabele systemen en kaarten die compatibel zijn met die van onze bondgenoten;

° in kaart brengen van buitenlandse interessegebieden, ter ondersteuning van buitenlandse operaties en capaciteitsopbouw in internationale contexten.

- Respect des obligations de l'OTAN et de l'UE: l'IGN fournit les géodonnées et les cartes numériques nécessaires aux coopérations dans le cadre de l'OTAN et de l'UE, y compris le soutien cartographique pour les zones d'intérêt à l'étranger.

- Synergie et efficacité maximales: la coopération favorise l'efficacité et évite les doublons, par exemple dans la gestion du personnel et des données, grâce à l'utilisation commune des connaissances et des ressources.

- Rentabilité et simplification administrative: le rôle de *geobroker* joué par l'IGN crée des possibilités d'utilisation optimale des budgets et de simplification des processus.

- Innovation et développement conjoint: grâce à sa collaboration avec des instituts de recherche militaires (tels que l'IRSD et l'ERM), l'IGN contribue à l'innovation et au progrès technologique dans le domaine des informations géographiques.

2. Les informations et services géographiques constituent aujourd'hui un pilier essentiel des opérations militaires modernes. L'intégration de géodonnées précises, actuelles et interoperables dans la planification et l'exécution des opérations améliore la puissance de frappe, le temps de réaction et la connaissance situationnelle de nos forces armées.

La coopération avec l'IGN contribue à renforcer les capacités géostratégiques de l'armée belge au niveau national et international.

- Niveau national:

° accès permanent à des géodonnées de qualité sur le territoire belge, nécessaires notamment pour l'entraînement, la planification, la coopération civilo-militaire et l'appui lors d'opérations nationales;

° efficacité et synergie entre les instances civiles et militaires grâce à l'utilisation conjointe des données et de l'expertise;

° soutien à l'innovation par le biais de projets de recherche commun.

- Niveau international:

° respecter les obligations dans le cadre de l'OTAN et de l'UE en matière de géodonnées et de soutien cartographique. La Belgique doit fournir des géodonnées précises et normalisées dans le cadre de ces partenariats

° contribuer aux opérations de coalition grâce à des systèmes interoperables et à des cartes compatibles avec celles de nos alliés;

° cartographier les zones d'intérêt à l'étranger, à l'appui des opérations étrangères et du renforcement des capacités dans des contextes internationaux.

3. Het NGI is al sinds zijn oprichting verantwoordelijk voor het beschikbaar stellen van digitale geodata en kaarten ten behoeve van Defensie, in het kader van militaire samenwerkingsinitiatieven van de NAVO en Europa.

Het NGI staat in voor het beschikbaar stellen van diverse geodata voor het Belgische grondgebied: orthofoto's, militaire topografische kaarten 1:50 000 (M737) en 1:250 000 (M534), thematische kaarten zoals de trainingszones 1:25 000 (TRZ), luchtvaartkaarten (LowAir, TFCL), het meten van luchtvaarthindernissen in en rond militaire vliegvelden en het beheer van de LowAir database.

Daarnaast ondersteunt het NGI de productie van geodata en kaarten voor buitenlandse gebieden. Voor de regio van de Grote Meren in Centraal-Afrika wordt geodata geproduceerd op basis van satelliet- en radarbeelden, onder meer in het kader van de projecten CityMap, MGCP, TREx en MDG. Het NGI stelt daartoe een team van gespecialiseerde personeelsleden ter beschikking van Defensie.

Als geo-expertisecentrum vervult het NGI een centrale rol in de ondersteuning van Defensie. Het vertegenwoordigt Defensie in internationale werkgroepen rond geoinformatie, draagt bij aan onderzoek en ontwikkeling ter optimalisatie van productieprocessen, en biedt zoals hierboven geschetst gespecialiseerde consultancy. Daarnaast staat het in voor het beheer van geo-abonnementen die essentieel zijn voor operationele en strategische toepassingen en kan het bijdragen aan de opleiding van Defensiepersoneel in het geodomein.

4. Het NGI wordt niet rechtstreeks betrokken bij de operationele planning of de uitvoering van militaire oefeningen. Wel levert het, in zijn rol als geo-expertisecentrum, ondersteunende geodata en kaarten die kunnen worden aangewend ter voorbereiding van operaties of oefeningen. De specifieke activiteiten van het gedetacheerde personeel van het NGI, binnen de krijtlijnen van de overeenkomst, vallen onder de rechtstreekse verantwoordelijkheid van Defensie. Hun vaste plaats van tewerkstelling is het Kwartier Koningin Elisabeth in Evere. De concrete inzet en planning blijven de verantwoordelijkheid van Defensie zelf.

3. Depuis sa création, l'IGN est chargé de mettre à disposition des géodonnées et des cartes numériques au service de la Défense, dans le cadre des initiatives de coopération militaire de l'OTAN et de l'Europe.

L'IGN assure la mise à disposition de diverses géodonnées pour le territoire belge : orthophotos, cartes topographiques militaires 1:50 000 (M737) et 1:250 000 (M534), cartes thématiques telles que les zones d'entraînement 1:25 000 (TRZ), cartes aériennes (LowAir, TFCL), mesure des obstacles à la navigation aérienne dans et autour des aéroports militaires et gestion de la base de données LowAir.

En outre, l'IGN soutient la production de géodonnées et de cartes pour des régions étrangères. Pour la région des Grands Lacs, en Afrique centrale, des géodonnées sont produites sur la base d'images satellites et radar, notamment dans le cadre des projets CityMap, MGCP, TREx et MDG. À cette fin, l'IGN met une équipe de collaborateurs spécialisés à la disposition de la Défense.

En tant que centre d'expertise géographique, l'IGN remplit en outre un rôle central dans le soutien à la Défense. Il représente la Défense dans des groupes de travail internationaux sur l'information géographique, contribue à la recherche et au développement visant à optimiser les processus de production et offre, comme indiqué ci-dessus, des services de conseil spécialisés. Il est également responsable de la gestion des abonnements géographiques qui sont essentiels pour les applications opérationnelles et stratégiques et peut contribuer à la formation du personnel de la Défense dans le domaine géographique.

4. L'IGN n'est pas directement impliqué dans la planification opérationnelle ou l'exécution d'exercices militaires. Cependant, en tant que centre d'expertise géographique, il fournit des géodonnées d'appui et des cartes pouvant être utilisées pour préparer des opérations ou des exercices. Les activités spécifiques du personnel détaché de l'IGN, dans le cadre de l'accord, relèvent de la responsabilité directe de la Défense. Leur lieu de travail permanent est le Quartier Reine Elisabeth à Evere. La mise en oeuvre et la planification concrètes restent de la responsabilité de la Défense même.

5. In het kader van deze samenwerking heeft de strategische stuurgroep in april 2025 het voorlopige activiteitenplan voor 2025 goedgekeurd, voor een totaalbedrag van 3,5 miljoen euro. Het betreft opdrachten die door Defensie in 2025 worden besteld, met uitvoering door het NGI in 2025 en de daaropvolgende jaren, onder voorbehoud van budgettaire goedkeuring door de bevoegde autoriteiten. De nodige kredieten worden op de Defensie begroting ingeschreven op de basisallocatie 16-5003-121101.

6. In uitvoering van het samenwerkingsakkoord is het NGI gehuisvest in blok R en op de vierde verdieping van blok K op de Campus Renaissance (CaRe). De basisinfrastructuur blijft eigendom van Defensie, dat instaat voor het structurele eigenaarsonderhoud. Het NGI draagt de kosten voor de inrichting van de ruimtes en voor het gebruik van de locatie, waaronder elektriciteit, gas, water en het onderhoud van de liften. Binnen de CaRe maakt het NGI gebruik van gedeelde faciliteiten zoals het restaurant en de cafetaria, diverse sportinstallaties, alsook auditoria. Het gebruik van parkeerplaatsen gebeurt in overleg met de andere entiteiten op de campus. Deze beschikbaarstelling vervangt de overeenkomst uit 1976 die ten voordele van het NGI was afgesloten voor de site van Ter Kameren.

Daarnaast beschikt het NGI over een klassieke concessie voor bijkomende opslagfaciliteiten bij Defensie, in Peutie voor archiefopslag en in Evere voor de opslag van kaarten, tentoonstellingsmateriaal en landmeetkundige apparatuur.

7. Er is een formeel evaluatiekader voorzien om de samenwerking tussen het NGI en Defensie periodiek te beoordelen op effectiviteit en efficiëntie.

De strategische stuurgroep, samengesteld uit de Chef Defensie en de administrateur-generaal of hun vertegenwoordigers, komt jaarlijks samen en staat in voor de goedkeuring van het activiteitenplan en het vereiste budget, en eventuele wijzigingen ervan. In dit kader wordt jaarlijks een evaluatieverslag van de samenwerking opgesteld en neergelegd bij de minister van Defensie. Dit verslag vormt een essentieel onderdeel van de strategische evaluatie en biedt inzicht in de mate waarin de vooropgestelde doelstellingen werden bereikt, evenals in de algemene effectiviteit van de samenwerking.

Daarnaast vindt er via de operationele stuurgroep, die trimestrieel samenkomt en samengesteld is uit medewerkers van het NGI en Defensie, een meer regelmatige opvolging plaats.

5. Dans le cadre de cette coopération, le comité de pilotage stratégique a approuvé en avril 2025 le plan d'activités provisoire pour 2025, pour un montant total de 3,5 millions d'euros. Il s'agit de missions commandées par la Défense en 2025, exécutées par l'IGN en 2025 et les années suivantes, sous réserve de l'approbation du budget par les autorités compétentes. Les crédits nécessaires sont inscrits au budget de la Défense sous l'allocation de base 16-5003-121101.

6. En exécution de l'accord de coopération, l'IGN est établi dans le bloc R et au quatrième étage du bloc K sur le Campus Renaissance (CaRe). L'infrastructure de base reste la propriété de la Défense, qui en assure l'entretien structurel en tant que propriétaire. L'IGN supporte les frais d'aménagement et d'utilisation des locaux, y compris l'électricité, le gaz, l'eau et l'entretien des ascenseurs. Au sein du CaRe, l'IGN utilise des infrastructures partagées telles que le restaurant et la cafétéria, diverses installations sportives, ainsi que les auditoriums. L'utilisation des places de parking se fait en concertation avec les autres entités du campus. Cette mise à disposition remplace l'accord de 1976 qui avait été conclu en faveur de l'IGN pour le site de La Cambre.

L'IGN dispose en outre d'une concession classique pour des installations de stockage supplémentaires à la Défense, à Peutie pour le stockage des archives et à Evere pour celui des cartes, du matériel d'exposition et des appareils de géodésie.

7. Un cadre d'évaluation formel est prévu afin d'évaluer périodiquement l'efficacité et l'efficience de la coopération entre l'IGN et la Défense.

Le comité de pilotage stratégique, composé du Chef de la Défense et de l'administrateur général ou de leurs représentants, se réunit chaque année et est chargé d'approuver le plan d'activités et le budget requis, ainsi que leurs modifications éventuelles. Dans ce cadre, un rapport d'évaluation de la coopération est établi chaque année et remis au ministre de la Défense. Ce rapport constitue un élément essentiel de l'évaluation stratégique et donne un aperçu du degré de réalisation des objectifs fixés, ainsi que de l'efficacité globale de la coopération.

En outre, un suivi plus régulier est assuré par le groupe de pilotage opérationnel, qui se réunit tous les trimestres et est composé de collaborateurs de l'IGN et de la Défense.

Deze stuurgroep staat in voor het opstellen, aanpassen en coördineren van het activiteitenplan op basis van operationele noden. Hierbij wordt eveneens toegezien op de correcte uitvoering van het plan, wat toelaat om tussentijds bij te sturen en knelpunten vroegtijdig te detecteren.

Tot slot worden er tweewekelijkse interne opvolgmomenten met alle betrokken diensten georganiseerd binnen het NGI, wat een aanvullende laag van monitoring en kwaliteitsbewaking verzekert.

8. Binnen de samenwerking wordt de afstemming op Europese en NAVO-initiatieven op het vlak van geospa-tiale informatie georganiseerd als volgt:

- Het NGI draagt substantieel bij aan de harmonisatie, standaardisatie en het gebruik van geografische data op internationaal niveau. Het NGI is actief vertegenwoordigd in diverse internationale comités, werkgroepen en netwerken binnen Europa en bij de Verenigde Naties.

- Defensie volgt met bijzondere aandacht de initiatieven van NAVO-instellingen en lidstaten, onder meer via deelname aan NAVO-conferenties, DGIWG-plenaire vergaderingen en de bijbehorende technische werkgroepen.

De afstemming tussen Defensie en het NGI gebeurt op regelmatige basis binnen de operationele stuurgroep die in het kader van de samenwerking is opgezet. Zo wordt gegarandeerd dat België op een samenhangende en goed afgestemde manier voldoet aan zijn Europese verplichtingen, en dat geo-informatie efficiënt en doelgericht wordt ingezet ter ondersteuning van internationale militaire operaties.

Een recent voorbeeld hiervan is het aanpassen van de NGI-producten aan de NGIF-specificaties (NATO Geospatial Information Framework), op verzoek van Defensie, om de uitwisseling van geospa-tiale producten binnen de NAVO te vergemakkelijken.

DO 2024202505457

Vraag nr. 201 van De heer volksvertegenwoordiger Koen Metsu van 09 september 2025 (N.) aan de minister van Defensie, belast met Buitenlandse Handel:

Inzet en veiligheid Landcomponent.

De Landcomponent is het grootste onderdeel van de Belgische Defensie en speelt ook een belangrijke rol in onze Belgische provincies en lokale besturen.

Ce groupe de pilotage est chargé d'élaborer, d'adapter et de coordonner le plan d'activités sur la base des besoins opérationnels. À cet égard, il veille également à la bonne exécution du plan, ce qui permet d'apporter des ajustements en cours de route et de détecter les problèmes à un stade précoce.

Enfin, des réunions de suivi interne sont organisées toutes les deux semaines avec tous les services concernés au sein de l'IGN, ce qui garantit un niveau supplémentaire de contrôle et d'assurance qualité.

8. Dans le cadre de la coopération, la coordination avec les initiatives européennes et de l'OTAN dans le domaine de l'information géospatiale est organisée comme suit:

- L'IGN contribue de manière substantielle à l'harmonisation, à la normalisation et à l'utilisation des données géographiques au niveau international. L'IGN est activement représenté dans divers comités, groupes de travail et réseaux internationaux en Europe et aux Nations unies.

- La Défense suit avec une attention particulière les initiatives des institutions et des États membres de l'OTAN, notamment en participant aux conférences de l'OTAN, aux réunions plénières du DGIWG et aux groupes de travail techniques associés.

La coordination entre la Défense et l'IGN est assurée régulièrement au sein du groupe de pilotage opérationnel mis en place dans le cadre de la coopération. Cela permet de garantir que la Belgique respecte ses obligations européennes de manière cohérente et coordonnée, et que les informations géographiques sont utilisées de manière efficace et ciblée pour soutenir les opérations militaires internationales.

Un exemple récent en est l'adaptation des produits de l'IGN aux spécifications NGIF (NATO Geospatial Information Framework), à la demande de la Défense, afin de faciliter l'échange de produits géospatiaux au sein de l'OTAN.

DO 2024202505457

Question n° 201 de Monsieur le député Koen Metsu du 09 septembre 2025 (N.) au ministre de la Défense, chargé du Commerce extérieur:

Déploiement de la Force Terrestre et sécurité.

La Force Terrestre est la plus grande composante de la Défense belge et joue également un rôle important dans nos provinces et nos administrations locales belges.

Zo is de Landcomponent onder andere verantwoordelijk voor de verdediging van het Belgische grondgebied, vredeshandhaving en internationale operaties, steun aan de natie bij crisissituaties, zoals evacuaties of hulp bij rampen en beveiliging van vitale infrastructuur in samenwerking met de politie (zoals in Operatie *Vigilant Guardian*).

1. Bij welke initiatieven en activiteiten is de Landcomponent momenteel actief betrokken en in welke provincies? Kunt u hiervan een overzicht bezorgen?

2. Ziet u een uitbreiding of modernisering van de activiteiten en initiatieven van de Landcomponent? Zo ja, welke en waar?

3. Waar bevinden zich momenteel kazernes en oefenterreinen die actief worden gebruikt door de Landcomponent? Kunt u hiervan een overzicht bezorgen?

4. Hoe verloopt de coördinatie en de samenwerking met lokale besturen bij rampenplanning en civiele noodhulp?

5. Hoe verloopt het structureel overleg tussen de provinciaal militair commandant en de gouverneurs of burgemeesters?

6. Welke rol speelt de Landcomponent momenteel in de beveiliging van vitale infrastructuren in de provincies?

7. Welke maatregelen neemt Defensie om de paraatheid van eenheden te garanderen bij crisissituaties zoals natuurbanden, oorlog- en terreurdreiging?

8. Zijn er in de nabije toekomst investeringen gepland in militaire infrastructuur zoals kazernes, oefenterreinen of logistieke hubs? Zo ja, welke?

9. Hoe worden militaire domeinen onderhouden en benut? Zijn er plannen voor *dual-use* met civiele partners?

10. Welke Belgische eenheden zijn recent ingezet in internationale operaties en wat zijn de resultaten?

11. Hoe draagt de Landcomponent bij aan NAVO-verplichtingen en Europese defensiesamenwerking?

Antwoord van de minister van Defensie, belast met Buitenlandse Handel van 13 november 2025, op de vraag nr. 201 van De heer volksvertegenwoordiger Koen Metsu van 09 september 2025 (N.):

Ainsi, la Force Terrestre est notamment responsable de la défense du territoire belge, du maintien de la paix et d'opérations internationales ainsi que du soutien à la nation dans des situations de crise comme les évacuations ou l'aide apportée lors de catastrophes, mais aussi de la sécurisation des infrastructures essentielles, en collaboration avec la police (comme dans le cadre de l'opération *Vigilant Guardian*).

1. À quelles initiatives et activités la Force Terrestre participe-t-elle activement à l'heure actuelle et dans quelles provinces? Pouvez-vous en fournir un relevé?

2. Envisagez-vous une extension ou une modernisation des activités et des initiatives de la Force Terrestre? Dans l'affirmative, lesquelles et où?

3. Où se trouvent actuellement les casernes et les terrains d'entraînement utilisés activement par la Force Terrestre? Pouvez-vous en fournir un relevé?

4. Comment se déroulent la coordination et la coopération avec les administrations locales en cas de plan d'urgence et d'aide civile d'urgence?

5. Comment se déroule la concertation structurelle entre le commandement militaire provincial et les gouverneurs ou les bourgmestres?

6. Quel rôle la Force Terrestre joue-t-elle actuellement dans la sécurisation des infrastructures essentielles situées dans les provinces?

7. Quelles mesures la Défense prend-elle pour garantir la disponibilité des unités dans des situations de crise comme les incendies de forêt, les menaces de guerre et les menaces terroristes?

8. Envisage-t-on de réaliser dans un avenir proche des investissements dans des infrastructures militaires comme des casernes, des terrains d'entraînement ou des hubs logistiques? Dans l'affirmative, lesquels?

9. Comment les domaines militaires sont-ils entretenus et utilisés? Envisage-t-on un double usage de ceux-ci avec des partenaires civils?

10. Quelles unités belges ont participé récemment à des opérations internationales et quels en ont été les résultats?

11. Comment la Force Terrestre contribue-t-elle aux obligations à l'égard de l'OTAN et à la coopération européenne en matière de défense?

Réponse du ministre de la Défense, chargé du Commerce extérieur du 13 novembre 2025, à la question n° 201 de Monsieur le député Koen Metsu du 09 septembre 2025 (N.):

Het antwoord op deze vraag werd rechtstreeks naar het geachte Kamerlid gestuurd. Door de omvang ervan werd het antwoord niet opgenomen in het *Bulletin van Vragen en Antwoorden*. Op verzoek zal de griffie van de Kamer van volksvertegenwoordigers de documenten bezorgen (*schriftelijke.vragen@dekamer.be*).

DO 2024202505458

Vraag nr. 202 van De heer volksvertegenwoordiger Koen Metsu van 09 september 2025 (N.) aan de minister van Defensie, belast met Buitenlandse Handel:

Investeren in datacenters.

Onlangs lasen we in *De Tijd* dat de regering-De Wever een investering plant van 965 miljoen euro in militaire datacenters tegen 2029.

Deze centra zullen:

- data verwerken voor militaire operaties, zoals van drones en satellieten;
- andere federale overheidsdiensten ondersteunen bij veilige dataopslag;
- bijdragen aan digitale soevereiniteit, door minder afhankelijk te worden van buitenlandse aanbieders.

De datacenters maken deel uit van een breder technologiepakket van 1,6 miljard euro voor digitale weerbaarheid, inclusief:

- een geëncrypteerd netwerk (*Defence Classified Network*);
- IT-beveiliging en cyberveiligheid;
- fysieke beveiliging zoals noodstroom en onafhankelijke communicatielijnen.

1. Over hoeveel militaire datacenters beschikt ons land momenteel? Betreft het *dedicated* of *shared* datacenters?

2. Hoeveel militaire datacenters zullen in 2029 operationeel zijn?

3. Wat zijn de verwachte voordelen van deze datacenters? Indien deze *shared* zijn, hoe wordt er gewaakt over de schotten tussen de verschillende centra?

4. Hoe verhoudt deze investering zich tot andere Defensie-investeringen en andere prioriteiten binnen Defensie, zoals munitie, luchtverdediging of gevechtsvliegtuigen, voertuigen en andere materialen?

La réponse à cette question a été transmise directement à l'honorable membre. Étant donné son ampleur, cette réponse n'a pas été insérée dans le *Bulletin des Questions et Réponses*. Sur simple demande, le greffe de la Chambre des représentants transmettra les documents (*questions.ecrites@lachambre.be*).

DO 2024202505458

Question n° 202 de Monsieur le député Koen Metsu du 09 septembre 2025 (N.) au ministre de la Défense, chargé du Commerce extérieur:

Investissement dans les centres de données.

On a pu lire récemment dans le quotidien *De Tijd* que le gouvernement De Wever prévoit d'investir 965 millions d'euros dans des centres de données militaires d'ici 2029.

Ces centres auront pour mission:

- de traiter les données pour des opérations militaires, telles que celles provenant de drones et de satellites;
- d'aider d'autres services publics fédéraux à stocker les données en toute sécurité;
- de contribuer à la souveraineté numérique, en réduisant la dépendance à l'égard des fournisseurs étrangers.

Les centres de données feront partie d'un ensemble technologique plus large de 1,6 milliard d'euros destiné à la résilience numérique, comprenant les mesures suivantes:

- réseau crypté (*Defence Classified Network*);
- sécurité informatique et cybersécurité;
- sécurité physique, comme des systèmes d'alimentation électrique de secours et des lignes de communication indépendantes.

1. Combien de centres de données militaires notre pays possède-t-il actuellement? S'agit-il de centres de données dédiés ou partagés?

2. Combien de centres de données militaires seront opérationnels en 2029?

3. Quels sont les avantages attendus de ces centres de données? S'il s'agit de centres partagés, comment le cloisonnement entre les différents centres sera-t-il contrôlé?

4. Comment cet investissement s'articule-t-il par rapport aux autres investissements de la Défense et aux autres priorités au sein de la Défense, comme les munitions, la défense aérienne, les avions de combat, les véhicules et autres matériels?

5. Is er garantie dat deze datacenters bestand zijn tegen zowel cyberaanvallen als fysieke sabotage? Welke rol spelen de partners en Defensie in deze beveiliging?

6. Hoe draagt dit project bij aan het verminderen van de afhankelijkheid van buitenlandse cloudproviders?

7. Wordt er ook geïnvesteerd in Belgische technologiebedrijven of andere instellingen om deze infrastructuur te bouwen en te beheren?

8. Wordt de privacy van burgers gewaarborgd als ook andere overheidsdiensten hun data in militaire infrastructuur opslaan en verwerken?

9. Welke rol zullen de nieuwe datacenters krijgen in de Belgische strategie rond "digitale soevereiniteit"?

10. Hoe ziet u de timing en uitvoering van de bouw van deze datacenters? Zijn er risico's voor vertraging hiervan? Hoe wilt u de mogelijkheden tot spionage door andere mogendheden tijdens de bouw en opzet van deze datacenters beperken?

11. Is er al een (indicatieve) concrete planning en lopen er reeds aanbestedingen?

Antwoord van de minister van Defensie, belast met Buitenlandse Handel van 13 november 2025, op de vraag nr. 202 van De heer volksvertegenwoordiger Koen Metsu van 09 september 2025 (N.):

1. België beschikt momenteel over een aantal militaire datacenters waarover we omwille van operationele veiligheid niet in detail kunnen communiceren. Deze datacentra zijn voornamelijk geïntegreerd binnen bestaande infrastructuur en zijn hoofdzakelijk bestemd voor Defensie gebruik. Een beperkt deel wordt gedeeld met andere overheidsdiensten, afhankelijk van de veiligheidsclassificatie van de gegevens.

2. Tegen 2029 voorziet Defensie de start van de bouw van meerdere nieuwe datacenters op beveiligde locaties verspreid over het land. Het aantal en de locaties kan niet gecommuniceerd worden. Deze datacenters vormen een uitbreiding van het netwerk van redundante datacentra om de continuïteit te garanderen.

3. De datacenters zullen realtime data verwerken van Defensie, de digitale soevereiniteit versterken en de mogelijkheid bieden om andere federale overheidsdiensten te ondersteunen bij het veilig verwerken en opslaan van gevoelige, doorgaans geclassificeerde data.

5. Existe-t-il une garantie que ces centres de données résisteront à la fois aux cyberattaques et au sabotage physique? Quel rôle jouent les partenaires et la Défense dans cette sécurité?

6. Comment ce projet contribue-t-il à réduire la dépendance à l'égard des fournisseurs de cloud étrangers?

7. Des investissements seront-ils également réalisés dans des entreprises technologiques ou d'autres organismes belges pour la construction et la gestion de ces infrastructures?

8. La protection de la vie privée des citoyens est-elle garantie lorsque d'autres services publics stockent et traitent leurs données dans des infrastructures militaires?

9. Quel rôle les nouveaux centres de données joueront-ils dans la stratégie belge en matière de "souveraineté numérique"?

10. Comment envisagez-vous le calendrier et la mise en oeuvre de la construction de ces centres de données? Existe-t-il des risques de retard à cet égard? Comment comptez-vous limiter les possibilités d'espionnage par d'autres puissances pendant la construction et la mise en place de ces centres de données?

11. Existe-t-il déjà un planning concret (indicatif) et des appels d'offres sont-ils déjà en cours?

Réponse du ministre de la Défense, chargé du Commerce extérieur du 13 novembre 2025, à la question n° 202 de Monsieur le député Koen Metsu du 09 septembre 2025 (N.):

1. La Belgique dispose actuellement d'un certain nombre de centres de données militaires dont nous ne pouvons pas communiquer les détails pour des raisons de sécurité opérationnelle. Ces centres de données sont principalement intégrés dans l'infrastructure existante et sont principalement destinés à un usage militaire. Une partie limitée est partagée avec d'autres services publics, en fonction du niveau de classification de sécurité des données.

2. D'ici 2029, la Défense prévoit le lancement de la construction de plusieurs nouveaux centres de données sur des sites sécurisés répartis à travers le pays. Le nombre et les emplacements ne peuvent être communiqués. Ces centres de données constituent une extension du réseau de centres de données redondants afin de garantir la continuité.

3. Les centres de données traiteront en temps réel les données de la Défense, renforceront la souveraineté numérique et offriront la possibilité d'aider d'autres services publics fédéraux à traiter et à stocker en toute sécurité des données sensibles, généralement classifiées.

De nodige vereisten worden geïmplementeerd om zowel op fysiek als digitaal niveau de segmentatie te garanderen en dit volgens alle vigerende NATO, EU en nationale vereisten.

4. De investering van 965 miljoen euro maakt deel uit van een breder technologiepakket van 1,6 miljard euro voor digitale weerbaarheid, dit op een totaal van 33,8 miljard euro investeringen voorzien in de nieuwe strategische visie. De digitalisatie gaat hand in hand met de investeringen in andere wapensystemen. Beiden zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Zonder weerbare digitale backbone kunnen de nieuwe wapensystemen niet ten volle benut worden.

5. De datacenters worden op een allround manier beveiligd. Deze beveiliging zal fysieke beschermingsmaatregelen omvatten (perimeterbeveiliging, redundante noodstroomvoorziening, geavanceerde digitale beveiligingsmaatregelen (encryptie, firewalls), evenals onafhankelijke communicatielijnen en isolatie van kritieke systemen. De uitbating en beveiliging van datacenters zal gebeuren door zowel diensten van Defensie als door gespecialiseerde externe partners.

6. De bouw van bijkomende datacenters voor gevoelige, overwegend geclassificeerde data, laat toe de beschikbaarheid, integriteit en vertrouwelijkheid van deze gegevens te garanderen, zonder afhankelijk te worden van commerciële cloudproviders, die bovendien op vandaag nog niet of slechts beperkt beschikken over gecertificeerde cloud oplossingen voor geclassificeerde data. Dit is een fundamenteel onderdeel van de Belgische strategie voor digitale soevereiniteit. Voor niet gevoelige data zal nog steeds beroep gedaan worden op commerciële cloudproviders.

7. Volgens een recente bevraging van Agoria en BSDI willen minstens 195 Belgische technologiebedrijven defensie-activiteiten opstarten. Zij richten zich op productie, RD, cybersecurity en *dual-use* toepassingen. Defensie zal de bedrijven die actief zijn in het kader van datacenters actief betrekken via aanbestedingen en informatiesessies.

8. De verwerking van gegevens van andere overheidsdiensten gebeurt conform de GDPR. Er worden strikte scheidingen en toegangscontroles toegepast om de privacy van burgers te waarborgen.

Les exigences nécessaires seront mises en oeuvre afin de garantir la segmentation tant au niveau physique que numérique, conformément à toutes les exigences en vigueur de l'OTAN, de l'UE et des autorités nationales.

4. L'investissement de 965 millions d'euros s'inscrit dans le cadre d'un programme technologique plus large de 1,6 milliard d'euros consacré à la résilience numérique, sur un total de 33,8 milliards d'euros d'investissements prévus dans la nouvelle vision stratégique. La numérisation va de pair avec les investissements dans d'autres systèmes d'armes. Les deux sont indissociables. Sans une infrastructure numérique résiliente, les nouveaux systèmes d'armes ne peuvent être pleinement exploités.

5. Les centres de données seront sécurisés de manière globale. Cette sécurité comprendra des mesures de protection physique (sécurisation du périmètre, alimentation électrique de secours redondante, mesures de sécurité numérique avancées (cryptage, pare-feu), ainsi que des lignes de communication indépendantes et l'isolation des systèmes critiques. L'exploitation et la sécurité des centres de données seront assurées à la fois par les services de la Défense et par des partenaires externes spécialisés.

6. La construction de centres de données supplémentaires pour les données sensibles, principalement classifiées, permet de garantir la disponibilité, l'intégrité et la confidentialité de ces données, sans dépendre des fournisseurs de cloud commerciaux, qui, à l'heure actuelle, ne disposent pas encore ou seulement de manière limitée de solutions cloud certifiées pour les données classifiées. Il s'agit là d'un élément fondamental de la stratégie belge en matière de souveraineté numérique. Pour les données non sensibles, on continuera à faire appel à des fournisseurs de services cloud commerciaux.

7. Selon une récente enquête menée par Agoria et BSDI, au moins 195 entreprises technologiques belges souhaitent se lancer dans des activités liées à la défense. Elles se concentrent sur la production, la RD, la cybersécurité et les applications à double usage. La Défense impliquera activement les entreprises actives dans le domaine des centres de données par le biais d'appels d'offres et de séances d'information.

8. Le traitement des données provenant d'autres services publics s'effectue conformément au RGPD. Des séparations strictes et des contrôles d'accès sont appliqués afin de garantir la confidentialité des citoyens.

9. De datacenters vormen een kerncomponent van de Belgische strategie rond digitale soevereiniteit. Ze zorgen ervoor dat strategische en operationele geclassificeerde data volledig onder nationale controle blijven. Dit sluit niet uit dat er in de toekomst bijkomend beroep gedaan wordt op cloudproviders om de beschikbaarheid van de data verder te verhogen.

10. De start van de bouw is voorzien in 2029. Risico's op vertraging worden gemitigeerd via gefaseerde planning, redundantie en strikte veiligheidsprotocollen tijdens de bouw. Spionage wordt tegengegaan door een gemengde aanpak van screening van partners aannemers en hun personeel alsook door het in plaats stellen van digitale en fysieke beveiliging tijdens het ontwerp en de bouw van de sites.

11. De eerste aanbestedingen zijn gepland vanaf 2029. Conform de strategische visie is de realisatie van het programma gepland tegen 2035.

DO 2024202505460

Vraag nr. 204 van De heer volksvertegenwoordiger Koen Metsu van 09 september 2025 (N.) aan de minister van Defensie, belast met Buitenlandse Handel:

Cyberdefensiebeleid.

In het kader van het Defensieplan 2025 stel ik u graag nog wat vragen over cyberveiligheid wat een strategische prioriteit vormt binnen het Belgische Defensieapparaat.

Het Belgisch *Cyber Command* werkt intensief samen met NAVO, EU-partners en bilaterale bondgenoten. Deze samenwerking omvat informatie-uitwisseling, gezamenlijke oefeningen en technologische ontwikkeling.

Innovatie en weerbaarheid worden bevorderd via partnerschappen met kennisinstellingen, technologiebedrijven en het Vlaams Centrum voor Digitale Veiligheid waarin Defensie actief investeert, onder andere in onderzoek en ontwikkeling.

Defensie bouwt het *Cyber Command* verder uit, investeert in artificiële intelligentie (AI) en elektronische oorlogsvoering en verhoogt de interoperabiliteit met NAVO-partners.

Belangrijke kernprioriteiten zijn de bescherming van kritieke infrastructuur, versterking van nationale weerbaarheid en bestrijding van desinformatie.

1. Hoe verloopt de samenwerking met NAVO, EU-partners en bilaterale bondgenoten?

9. Les centres de données constituent un élément central de la stratégie belge en matière de souveraineté numérique. Ils garantissent que les données classifiées stratégiques et opérationnelles restent entièrement sous contrôle national. Cela n'exclut pas la possibilité de faire appel à l'avenir à des fournisseurs de services cloud afin d'accroître encore la disponibilité des données.

10. Le début des travaux est prévu pour 2029. Les risques de retard sont atténués grâce à une planification par étapes, à la redondance et à des protocoles de sécurité stricts pendant la construction. L'espionnage est combattu par une approche mixte de screening des partenaires entrepreneurs et de leur personnel, ainsi que par la mise en place de mesures de sécurité numériques et physiques pendant la conception et la construction des sites.

11. Les premiers appels d'offres sont prévus à partir de 2029. Conformément à la vision stratégique, la réalisation du programme est prévue d'ici 2035.

DO 2024202505460

Question n° 204 de Monsieur le député Koen Metsu du 09 septembre 2025 (N.) au ministre de la Défense, chargé du Commerce extérieur:

La politique de cyberdéfense.

Dans le contexte du plan Défense 2025, je voudrais encore vous poser quelques questions sur la cybersécurité, priorité stratégique au sein de la Défense belge.

Le *Cyber Command* belge collabore intensivement avec l'OTAN, les partenaires de l'UE et les alliés bilatéraux. Cette coopération comprend l'échange d'informations, des exercices conjoints et le développement technologique.

L'innovation et la résilience sont encouragées par des partenariats avec des centres de connaissance, des entreprises technologiques et le Centre flamand pour la sécurité numérique où la Défense investit activement, notamment dans la recherche et le développement.

La Défense poursuit l'expansion du *Cyber Command*, investit dans l'intelligence artificielle (IA) et la guerre électronique et accroît l'interopérabilité avec les partenaires de l'OTAN.

Parmi les priorités, citons la protection des infrastructures critiques, le renforcement de la résilience nationale et la lutte contre la désinformation.

1. Comment se déroule la coopération avec l'OTAN, les partenaires de l'UE et les alliés bilatéraux?

2. Hoe verhoudt het Belgische cyberdefensiebeleid zich tot de NAVO *Cyber Defence Policy* en de EU *Cybersecurity Act*?

3. a) Met welke EU-partners en bilaterale bondgenoten wordt er samengewerkt op vlak van innovatie en weerbaarheid?

b) Hoe verloopt deze samenwerking?

c) Wordt er een (periodieke) evaluatie van deze samenwerking voorzien?

d) Hoe wordt deze samenwerking bijgestuurd en op welke termijn kan deze bijsturing gebeuren?

4. a) Met welke Belgische universiteiten en technologie-bedrijven wordt er samengewerkt inzake cyberdefensie?

b) Hoe verloopt deze samenwerking?

c) Welke concrete samenwerkingen bestaan er? Kunt u hiervan een overzicht bezorgen?

d) Wordt er een (periodieke) evaluatie van deze samenwerking voorzien?

e) Hoe wordt deze samenwerking bijgestuurd en op welke termijn kan deze bijsturing gebeuren?

f) Hoe wordt vertrouwelijkheid in deze samenwerking gegarandeerd?

5. Welke rol ziet u voor België in het versterken van de Europese cyberweerbaarheid tegen hybride dreigingen?

6. Worden er in 2025 voldoende budgettaire middelen voorzien voor cyberdefensie? Kunt u een overzicht bezorgen hoeveel daarvan voorzien is voor operationele capaciteiten, opleiding, infrastructuur en *Research and Development* (R and D)?

7. Hoeveel internationale cyberoefeningen heeft België de afgelopen drie jaar bijgewoond? Kunt u hiervan een overzicht bezorgen?

8. Hoeveel samenwerkingsakkoorden of contracten zijn er momenteel actief tussen Defensie en civiele/industriële partners inzake cyberveiligheid?

9. Hoeveel cyberincidenten zijn er van 2022 tot op heden geregistreerd binnen Defensie? Hoeveel daarvan vereisten tussenkomst van het *Cyber Command*? Kunt u hiervan een overzicht bezorgen?

10. Welke middelen zijn voorzien voor de ontwikkeling van offensieve cybercapaciteiten? Kunt u een raming geven van het aandeel binnen het totale cyberbudget dat hiervoor wordt aangewend?

11. a) Hoeveel militairen hebben van 2023 tot op heden een cyberopleiding gevolgd binnen Defensie?

2. Comment la politique de cyberdéfense de la Belgique s'articule-t-elle avec la politique de cyberdéfense de l'OTAN et la loi sur la cybersécurité de l'UE?

3. a) Avec quels partenaires de l'UE et alliés bilatéraux coopérons-nous en matière d'innovation et de résilience?

b) Comment cette coopération se déroule-t-elle?

c) Une évaluation (périodique) de cette coopération est-elle prévue?

d) Comment cette coopération est-elle ajustée et dans quel délai cet ajustement peut-il avoir lieu?

4. a) Avec quelles universités et entreprises technologiques belges collaborez-vous en matière de cyberdéfense?

b) Comment cette collaboration se déroule-t-elle?

c) Quelles sont les collaborations spécifiques existantes? Pouvez-vous en fournir la liste?

d) Une évaluation (périodique) de cette collaboration est-elle prévue?

e) Comment cette collaboration est-elle ajustée et dans quel délai cet ajustement peut-il avoir lieu?

f) Comment la confidentialité est-elle garantie dans le cadre de cette collaboration?

5. Selon vous, quel rôle la Belgique peut-elle jouer dans le renforcement de la cyberrésilience européenne contre les menaces hybrides?

6. Des moyens budgétaires suffisants sont-ils prévus en 2025 pour la cyberdéfense? Pouvez-vous fournir un aperçu de la part de ces moyens consacrée aux capacités opérationnelles, à la formation, à l'infrastructure et à la recherche et au développement (RD)?

7. À combien d'exercices de cybersécurité internationaux la Belgique a-t-elle participé au cours des trois dernières années? Pouvez-vous en fournir la liste?

8. Combien d'accords de coopération ou de contrats sont actuellement en vigueur entre la Défense et des partenaires civils/industriels en matière de cybersécurité?

9. Depuis 2022, combien de cyberincidents ont-ils été enregistrés au sein de la Défense? Combien d'entre eux ont-ils nécessité l'intervention du *Cyber Command*? Pouvez-vous en fournir la liste?

10. Quelles sont les ressources allouées au développement des cybercapacités offensives? Pouvez-vous fournir une estimation de la part du budget de cybersécurité total allouée à cette fin?

11. a) De 2023 à ce jour, combien de militaires ont-ils suivi une formation sur la cybersécurité au sein de la Défense?

b) Hoeveel daarvan behaalden een internationaal erkende certificering (bijv. CISSP, CEH, CompTIA)?

c) Hoe voorziet u in het up-to-date blijven van de *skillset* van deze militairen?

Antwoord van de minister van Defensie, belast met Buitenlandse Handel van 13 november 2025, op de vraag nr. 204 van De heer volksvertegenwoordiger Koen Metsu van 09 september 2025 (N.):

1. De samenwerking met de NAVO, EU-partners en bilaterale bondgenoten verloopt constructief en goed afgestemd. We werken nauw samen op verschillende gebieden van informatie-uitwisseling, gezamenlijke oefeningen en strategische planning.

2. Het Belgische cyberdefensiebeleid is afgestemd op de NAVO Cyber Defence Policy en op de bredere internationale cybernormen. Defensie zet zich bovendien ten volle in om de door de NAVO vastgelegde *capacity Targets* 2025 te realiseren, inclusief de doelstellingen op het vlak van cyberspacecapaciteiten.

Wat de *EU-Cybersecurity Act* betreft, geldt deze wetgeving primair voor commerciële ICT-producten en -diensten en voor entiteiten die onder de NIS2-richtlijn vallen. Defensie valt doorgaans buiten dit toepassingsgebied. Desondanks neemt België binnen Defensie zelf de nodige maatregelen en volgt het interne richtlijnen om een robuuste en veilige cyberomgeving te garanderen, in lijn met internationale standaarden.

3. a) Binnen de innovatiecel werd een internationale samenwerking met het Groot-Hertogdom Luxemburg en ESA opgestart

b) De samenwerking met Luxemburg verloopt zeer goed maar de behoefte aan voldoende personeel en middelen blijft een aandachtspunt om de samenwerking verder te optimaliseren.

c) Gezien het recente karakter, staat een periodieke evaluatie van deze samenwerkingsverbanden nog niet op de agenda.

d) Om dezelfde redenen staat een aanpassing van de samenwerkingsverbanden ook nog niet op de agenda.

b) Combien d'entre eux ont-ils obtenu une certification reconnue au niveau international (p. ex., CISSP, CEH, CompTIA)?

c) Comment assurez-vous la mise à jour des compétences en la matière de ce personnel militaire?

Réponse du ministre de la Défense, chargé du Commerce extérieur du 13 novembre 2025, à la question n° 204 de Monsieur le député Koen Metsu du 09 septembre 2025 (N.):

1. La coopération avec l'OTAN, les partenaires de l'UE et les alliés bilatéraux se déroule de manière constructive et bien coordonnée. Nous travaillons en étroite collaboration dans divers domaines d'échange d'informations, d'exercices conjoints et de planification stratégique.

2. La politique belge en matière de cyberdéfense est alignée sur la politique de cyberdéfense de l'OTAN et sur les normes cyber internationales plus larges. La Défense s'engage en outre pleinement à réaliser les objectifs de capacité 2025 fixés par l'OTAN, y compris ceux en cybernétiques.

Le *Cybersecurity Act*, celui-ci s'applique principalement aux produits et services ICT commerciaux et aux entités relevant de la directive NIS2. La Défense ne relève généralement pas de ce champ d'application. Néanmoins, la Belgique prend les mesures nécessaires au sein même de la Défense et suit des directives internes afin de garantir un environnement cyber robuste et sûr, conformément aux normes internationales

3. a) Au sein de la cellule innovation une collaboration au niveau international avec le Grand-Duché de Luxembourg et l'ESA a été initiée.

b) La collaboration avec le Luxembourg se déroule très bien mais le besoin en personnel et ressources suffisants reste un point d'attention pour optimiser davantage la coopération.

c) Vu leur caractère récent, une évaluation périodique de ces collaborations n'est pas encore à l'ordre du jour.

d) Pour les mêmes raisons, une adaption des collaborations n'est pas encore à l'ordre du jour non plus.

4. a) Op academisch vlak is de belangrijkste partner de Koninklijke Militaire School (KMS), waarmee een samenwerkingsovereenkomst bestaat die onder meer betrekking heeft op kunstmatige intelligentie en kwantumfysica. Daarnaast bestaat er een partnerschap met de ULB en HOWEST in het kader van cursussen over cyberveiligheid en zijn er twee *Cyber Defense Factories* geopend in Charleroi, op de site van A6K en op de campus van HOWEST. Deze kantoren fungeren als ontmoetingsplaats voor de academische wereld, onderzoek en innovatie. Wat bedrijven betreft, is er samen met Agoria, de federatie van technologiebedrijven, een forum over cyberveiligheid ontwikkeld (CMiB4Def).

b) Deze samenwerking verloopt over het algemeen zeer goed.

c) De meeste projecten die uit deze samenwerkingen voortkomen, vallen onder een geheimhoudingsclausule (*Non Disclosure Agreement* - NDA). Het is daarom niet mogelijk om informatie over de inhoud van de projecten te verstrekken.

d) De evaluatie gebeurt project per project.

e) Aangezien het om uiteenlopende projecten gaat, kan ook hier een aanpassing per geval nodig zijn. In dit kader wordt een beroep gedaan op de flexibiliteit van de partners.

f) De meeste personen betrokken in het project beschikken over de nodige veiligheidsmachtiging en/of zijn aan een veiligheidscontrole onderworpen. Bovendien moeten ze een NDA ondertekenen die de vertrouwelijkheid van lopende projecten garandeert.

5. Dit jaar bekleedde de Cyber Force het voorzitterschap van de European Union Cyber Rapid Response Teams (CRRT). De eerste inzet van een CRRT-team vond plaats in februari 2022 in de context van de oorlog in Oekraïne. Zijn missie was het beschermen van de kritieke infrastructuur van het land, dat te kampen had met cyberaanvallen. In 2025 heeft Defensie personeel van deze teams ingezet voor de militaire missie in Somalië en de civiele missie in Moldavië.

De Cyber Force heeft ook de leiding over de ADIV Interdepartementale Werkgroep Information Manipulation (SIIMI). Deze werkgroep fungeert als een structureel en intergouvernementeel platform voor de opvolging van Foreign Information Manipulation and Interference (FIMI) en desinformatie, wat cruciaal is om hybride dreigingen op gecoördineerde wijze aan te pakken. Via SIIMI worden de meldingen (alerts) van het EU Rapid Alert System (RAS) gedeeld door het NCCN.

4. a) Sur le plan académique, le premier partenaire est l'Ecole Royale Militaire (ERM) avec laquelle un accord de coopération existe, portant entre autres sur l'intelligence artificielle et la physique quantique. De plus, un partenariat est en place avec l'ULB et HOWEST dans le cadre des cours consacrés à la cybersécurité et deux *Cyber Defense Factories* ont été ouverts à Charleroi sur le site d'A6K et sur le campus d'HOWEST. Ces bureaux servent de point de rencontre entre le monde académique, de la recherche et de l'innovation. En ce qui concerne les entreprises un forum consacré à la cybersécurité a été mis en place avec Agoria, la fédération des entreprises technologiques (CMiB4Def).

b) Cette coopération se déroule très bien dans l'ensemble.

c) La plupart des projets issus de ces collaborations font l'objet d'une clause de confidentialité (*Non Disclosure Agreement* - NDA). Une communication n'est donc pas possible sur le contenu des projets.

d) L'évaluation se passe au projet par projet.

e) Comme il est question de projets divers et variés, un ajustement peut être nécessaire au cas par cas. Il est dans ce cadre fait appel à la flexibilité des partenaires.

f) La plupart des personnes impliquées dans les projets en l'espèce sont munis de l'habilitation de sécurité nécessaire et/ou ont fait l'objet d'une vérification de sécurité. En outre ils doivent signer un NDA qui garantit la confidentialité des projets en cours.

5. Cette année, la Cyber Force a assuré la présidence des European Union Cyber Rapid Response Teams (CRRT). Le premier déploiement d'une équipe CRRT remonte à février 2022 dans le contexte de la guerre en Ukraine. Sa mission était de protéger les infrastructures critiques du pays en proie à des cyberattaques. En 2025, la Défense a déployé du personnel membre de ces équipes au profit de la mission militaire en Somalie et de la mission civile en Moldavie.

En outre, la Cyber Force dirige également le groupe de travail interministériel SGRS sur la manipulation de l'information (SIIMI). Ce groupe de travail fait office de plateforme structurelle et intergouvernementale pour le suivi de la manipulation et de l'ingérence étrangères en matière d'information (FIMI) et de la désinformation, ce qui est essentiel pour lutter de manière coordonnée contre les menaces hybrides. Via le SIIMI, les alertes du système d'alerte rapide de l'UE (RAS) sont partagées par le NCCN.

Voorts bestaat er ook een nauwe samenwerking met het PESCO-project Cyber and Information Domain Coordination Center (CIDCC) om de informatie-uitwisseling en situational awareness verder te versterken.

6. De middelen die nodig zijn om de taken op het gebied van cyberdefensie uit te voeren, zijn beschikbaar. Wat de rekrutering betreft, blijft Defensie aantrekkelijk vanwege het unieke karakter van de inlichtingen-, veiligheids-, en beschermingsopdrachten voor nieuwe wapensystemen, ook al zijn bepaalde specifieke profielen op het gebied van cyberveiligheid zeer moeilijk te vinden op de arbeidsmarkt. De verdeling van de budgetten kan niet worden bekendgemaakt.

7. België nam deel aan zeven internationale cyberoefeningen in 2023, negen in 2024 en acht in 2025.

8. Er bestaan samenwerkingsakkoorden met de federale gerechtelijke politie (FGP) en de ESA, anderzijds zijn er diverse samenwerkingsakkoorden binnen de DEFRA-onderzoeksprogramma's. Middels de *Cyber Defense Factories* zijn er mogelijkheden gecreëerd om samenwerkingen tussen Defensie, academici en de industrie te ontwikkelen.

9. Er vinden dagelijks pogingen tot indringing plaats. In de afgelopen vijf jaar is Defensie slechts één keer het slachtoffer geworden van een grote aanval, in 2021. Het incidentbeheer heeft geleid tot een aanzienlijke verbetering van onze verdedigingssystemen. Bovendien wordt de website van het ministerie van Defensie regelmatig genoemd als doelwit van buitenlandse actoren. Zij proberen de website ontoegankelijk te maken door deze te overspoelen met verzoeken. Dit heeft geen invloed op de operationele werking van het ministerie van Defensie.

10. De ontwikkeling van deze capaciteiten hangt nauw samen met die op het gebied van inlichtingen, waarover wij ons niet kunnen uitspreken.

11. a) Alle technische medewerkers van de Cyber Force volgen een opleiding en certificering op het gebied van cyberbeveiliging, die begint met een basisopleiding (GSEC-certificering), een specifieke opleiding in het gebruik van tools en een voortdurende bijscholing, afhankelijk van het profiel en de verantwoordelijkheden van elk individu. Cyber Force faciliteert ook de opleiding in cyberbeveiliging van andere machten en entiteiten van Defensie, met name bij de implementatie van nieuwe capaciteiten met een grote digitale voetafdruk. Volgens de planning werden er in 2025 750 individuele cursusplaatsen voorzien.

b) In 2023, 140 personen. In 2024, 130. In 2025, 60 personen.

La Belgique participe également au projet PESCO Cyber and Information Domain Coordination Center (CIDCC) afin de renforcer davantage l'échange d'informations et la connaissance de la situation.

6. Les moyens nécessaires à la réalisation des tâches dans le cadre de la cybergdéfense sont disponibles. En matière de recrutement, même si profils spécifiques dans le domaine de la cybersécurité sont très difficiles à trouver sur le marché du travail, la Défense maintient son attractivité par le caractère unique des missions de renseignement, de sécurité et de protections de nouveaux systèmes d'armes. La répartition des budgets ne peut être divulguée.

7. La Belgique a pris part à sept exercices cyber internationaux en 2023, neuf en 2024 et huit en 2025.

8. Il existe des accords de coopération avec la police judiciaire (PJ) et l'ESA, ainsi que divers accords de coopération dans le cadre des programmes de recherche DEFRA. Les *Cyber Defense Factories* ont permis de créer des opportunités de coopération entre la défense, les universitaires et l'industrie.

9. Des tentatives d'intrusion ont lieu quotidiennement. Au cours des cinq dernières années, la Défense n'a été victime que d'une seule attaque majeure, en 2021. La gestion de cet incident a conduit à une amélioration considérable de nos systèmes de défense. En outre, le site web du Ministère de la Défense est régulièrement mentionné parmi les cibles revendiquées par des acteurs étrangers. Ceux-ci tentent de rendre le site web inaccessible en le submergeant de requêtes. Cela n'a aucune incidence sur le fonctionnement opérationnel du Ministère de la Défense.

10. Le développement de ces capacités est étroitement lié à celles relatives au renseignement, sur lesquelles nous ne pouvons pas nous prononcer.

11. a) L'ensemble du personnel technique de la Cyber Force suit une formation et une certification en cybersécurité, qui commence par une formation de base (certification GSEC), une formation spécifique aux outils et un développement continu, en fonction du profil et des responsabilités de chacun. La Cyber Force facilite également la formation en cybersécurité d'autres Forces et entités de la Défense, en particulier avec la mise en oeuvre de nouvelles capacités ayant une empreinte numérique importante. En planning, 750 places de cours individuelles ont été prévus pour 2025.

b) En 2023, 140 personnes. En 2024, 130. En 2025, 60 personnes.

De cijfers voor 2024-2025 zijn niet evenredig aan de groei en personeelsbehoefte van Cyber Force vanwege vertragingen en beperkte beschikbaarheid van het opleidingsbudget in die periode.

c) Het personeel kan zijn vaardigheden en kennis op peil houden en op de hoogte blijven van de laatste ontwikkelingen in het beroepsnetwerk door middel van opleidingen en deelname aan gespecialiseerde conferenties. Bovendien maakt deelname aan oefeningen het mogelijk om het gebruik van tactieken, tools en procedures te evalueren en te versterken.

Les chiffres pour 2024-2025 ne sont pas proportionnels à la croissance et à la demande en personnel de la Cyber Force en raison de retards et de la disponibilité limitée du budget de formation pendant cette période.

c) Le personnel peut maintenir ses capacités et connaissances et rester à jour avec le réseau professionnel par le biais de formations et en participant à des conférences spécialisées. De plus, la participation à des exercices permet d'évaluer et de renforcer l'utilisation des tactiques, outils et procédures.

**Minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische
Transitie**

DO 2024202503957

**Vraag nr. 297 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger
Sofie Merckx van 27 mei 2025 (Fr.) aan de
minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische
Transitie:**

Dienstwagens en chauffeurs.

Ministers en kabinetten kunnen een beroep doen op dienstwagens en chauffeurs. Aan dienstwagens zijn ook tankkaarten verbonden.

1. a) Graag een overzicht van de dienstwagen(s) (merk, model, bouwjaar, aantal afgelegde kilometers) per minister.

b) Graag een overzicht van de andere dienstwagens (merk, model, bouwjaar, aantal afgelegde kilometers) per kabinet.

c) Graag de aankoopprijs of leasingfactuur voor elke dienstwagen hierboven beschreven.

d) Graag het aantal chauffeurs per minister en per kabinet.

2. a) Graag het aantal tank- en laadkaarten per kabinet.

b) Welk bedrag werd getankt per kaart?

c) Graag het aantal liters aan brandstof en het aantal afgenomen kilowatt dat per kaart werd getankt.

Antwoord van de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie van 07 november 2025, op de vraag nr. 297 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Sofie Merckx van 27 mei 2025 (Fr.):

1. a) Hieronder vindt u informatie in verband met de dienstwagen van de minister:

Wagen 1

- merk: Citroën;
- model: DS7 Plug-in hybride;
- eerste inschrijving: 12 september 2022;
- aantal afgelegde kilometers: op 30 augustus 2025, 26.180 km.

In afwachting van de levering van zijn dienstwagen (Volvo ES90) gebruikt de minister zijn persoonlijke wagen.

b) Wagen 2

- merk: Volkswagen;
- model: Golf Sportsvan;
- eerste inschrijving: 2 oktober 2018;

**Ministre de la Mobilité, du Climat et de la
Transition environnementale**

DO 2024202503957

**Question n° 297 de Madame la députée Sofie Merckx
du 27 mai 2025 (Fr.) au ministre de la Mobilité,
du Climat et de la Transition environnementale:**

Voitures de service et chauffeurs.

Les ministres et les membres du cabinet ont accès à des voitures de service et à des chauffeurs. Les voitures de service s'accompagnent également d'une carte de carburant.

1. a) Merci de fournir un relevé des voitures de service (marque, modèle, année de fabrication, kilométrage) par ministre.

b) Merci de fournir un relevé des autres voitures de service (marque, modèle, année de fabrication, kilométrage) par cabinet.

c) Quel était le prix d'achat ou quelle est la facture de leasing de chaque voiture de service décrite ci-dessus?

d) Combien y a-t-il de chauffeurs par ministre et par cabinet?

2. a) Pouvez-vous fournir le nombre de cartes de carburant et de recharge par cabinet?

b) Pour quel montant a-t-on pris de l'essence par carte?

c) Pouvez-vous fournir le nombre de litres de carburant et de kilowatts consommés par carte?

Réponse du ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale du 07 novembre 2025, à la question n° 297 de Madame la députée Sofie Merckx du 27 mai 2025 (Fr.):

1. a) Veuillez trouver ci-dessous les informations relatives à la voiture de fonction du ministre:

Voiture 1

- marque: Citroën;
- modèle: DS7 Plug-in hybride;
- première immatriculation: 12 septembre 2022;
- nombre de kilomètres parcourus: au 30 août 2025, 26.180 km.

Dans l'attente de la livraison de sa voiture de fonction (Volvo ES90), le ministre utilise sa voiture personnelle.

b) Voiture 2

- marque: Volkswagen;
- modèle: Golf Sportsvan;
- première immatriculation: 2 octobre 2018;

- aantal afgelegde kilometers: op 30 augustus 2025, 24.407 km.

In afwachting van de levering van zijn dienstwagen (VW ID7) gebruikt de kabinetschef een wagen die door de administratie ter beschikking is gesteld.

Wagen 3

- merk: Peugeot;
- model: 308;
- eerste inschrijving: 14 januari 2020;
- aantal afgelegde kilometers: op 30 augustus 2025, 3.410 km.

c) Aankoopprijs van de dienstwagens.

- Wagen 1: 53.440 euro;
- wagen 2: 27.010 euro;
- wagen 3: 16.552 euro.

d) Aantal chauffeurs per wagen.

- Wagen 1: 1 chauffeur;
- wagen 2: 1 chauffeur;
- wagen 3: geen chauffeur.

2. a) Aantal tankbeurten op 30 augustus.

- Wagen 1: 1 kaart, 41 tankbeurten;
- wagen 2: 1 kaart, 34 tankbeurten;
- wagen 3: 1 kaart, 7 tankbeurten.

b) Bedrag van de bevoorrading per kaart op 30 augustus.

- Kaart 1: 1.615 euro;
- kaart 2: 2.279 euro;
- kaart 3: 378 euro.

c) Volume van de bevoorrading per kaart op 30 augustus.

- Kaart 1: 1.140 liter;
- kaart 2: 1.592 liter;
- kaart 3: 268 liter.

DO 2024202504026

Vraag nr. 309 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Dorien Cuylaerts van 02 juni 2025 (N.) aan de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie:

Jaarverslag Ombudsrail. - Schrappen van haltes.

In het jaarverslag van Ombudsrail voor 2024 wordt op blz. 18 gesteld dat de NMBS sinds 2023 haltes schrapt bij vertragingen om verdere vertraging op het netwerk te vermijden.

In de eerste helft van 2024 zou dit volgens Ombudsrail maar liefst 904 keer zijn gebeurd.

- nombre de kilomètres parcourus: au 30 août 2025, 24.407 km.

Dans l'attente de livraison de sa voiture de fonction (VW ID7), le chef de cabinet utilise une voiture mise à disposition par l'administration.

Voiture 3

- marque: Peugeot;
- modèle: 308;
- première immatriculation: 14 janvier 2020;
- nombre de kilomètres parcourus: au 30 août 2025, 3.410 km.

c) Prix d'acquisition des voitures de fonction.

- Voiture 1: 53.440 euros;
- voiture 2: 27.010 euros;
- voiture 3: 16.552 euros.

d) Nombre de chauffeurs par voiture.

- Voiture 1: 1 chauffeur;
- voiture 2: 1 chauffeur;
- voiture 3: pas de chauffeur.

2. a) Nombre de pleins au 30 août.

- Voiture 1: 1 carte, 41 pleins;
- voiture 2: 1 carte, 34 pleins;
- voiture 3: 1 carte, 7 pleins.

b) Montant du ravitaillement par carte au 30 août.

- Carte 1: 1.615 euros;
- carte 2: 2.279 euros;
- carte 3: 378 euros.

c) Volume de ravitaillement par carte au 30 août.

- Carte 1: 1.140 litres;
- carte 2: 1.592 litres;
- carte 3: 268 litres.

DO 2024202504026

Question n° 309 de Madame la députée Dorien Cuylaerts du 02 juin 2025 (N.) au ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale:

Rapport annuel d'Ombudsrail. - Suppressions d'arrêts.

Le rapport annuel 2024 d'Ombudsrail indique à la page 18 que, depuis 2023, en cas de retard, la SNCB saute des arrêts pour éviter que la situation sur le réseau ne se détériore davantage.

Selon Ombudsrail, la SNCB a agi de la sorte pas moins de 904 fois au premier semestre 2024.

Tegelijk wordt vermeld dat de NMBS bevestigt deze maatregel niet langer toe te passen tijdens de spitsuren.

1. Klopt het dat de NMBS niet langer haltes schrapt tijdens de spitsuren? Werd deze maatregel in 2024 effectief stopgezet tijdens de spits? Indien neen, hoe vaak werd ze dan nog toegepast tijdens de spits?

2. Hoeveel haltes werden in totaal geschrapt in het volledige jaar 2024?

3. Kunt u een overzicht geven van de tien haltes die het vaakst geschrapt werden in 2024?

4. Op welke spoorlijnen kwamen deze halteschrappingen het vaakst voor? Graag een overzicht van de tien meest getroffen lijnen.

Antwoord van de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie van 13 november 2025, op de vraag nr. 309 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Dorien Cuylaerts van 02 juni 2025 (N.):

1. Het schrappen van tussenhaltes wordt zeer zelden toegepast, in functie van de situatie. Dit is bijv. het geval, indien een trein toevallig met een fors verminderde samenstelling moet rijden. In dit geval wordt de bediening van haltes aangepast om een evenwicht te vinden tussen het aantal reizigers en het reële aantal beschikbare zitplaatsen. Het aantal treinen waarover zo'n beslissing wordt genomen, ligt rond 6 per weekdag, voor het hele net op een volledige dag van 24 uur. Tegenover een totaal van ongeveer 3.800 dagelijkse treinen, bedraagt dit dus minder dan 0,2 %. Dergelijke beslissingen kunnen genomen worden om een te groot domino-effect op het treinverkeer te vermijden, bijv. bij een incident. Soms betekent dit het schrappen van het laatste deel van een rit, of het overslaan van enkele tussenhaltes.

2 tot 4. We kunnen geen gedetailleerde cijfers geven voor het jaar 2024, omdat het overslaan van tussenhaltes een maatregel is die vaak in allerijl genomen wordt, en dit om uiteenlopende redenen: grote vertraging, een te sterk verminderde capaciteit in verhouding tot de vraag, een politiebevel om een station om veiligheidsredenen niet te bedienen, enz. Ik heb de openbare spoorwegmaatschappijen waarvoor ik verantwoordelijk ben, gevraagd om sneller de gevraagde cijfers en statistieken door te geven, ongeacht het onderwerp. De verzonden brief verwijst specifiek naar de kwestie die ons hier bezighoudt.

Dans le même temps, la SNCB assure, selon Ombudsrail, qu'elle ne pratique plus de la sorte pendant les heures de pointe.

1. Est-il exact que la SNCB ne saute plus d'arrêts pendant les heures de pointe? Cette mesure a-t-elle été effectivement supprimée pendant les heures de pointe en 2024? Dans la négative, à quelle fréquence a-t-elle été encore appliquée pendant les heures de pointe?

2. Au total, combien d'arrêts ont été supprimés sur l'ensemble de l'année 2024?

3. Pouvez-vous fournir un relevé des dix arrêts ayant été le plus souvent supprimés en 2024?

4. Quelles lignes ferroviaires ont fait le plus souvent l'objet de suppressions d'arrêts? Pourriez-vous fournir un relevé des dix lignes les plus touchées?

Réponse du ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale du 13 novembre 2025, à la question n° 309 de Madame la députée Dorien Cuylaerts du 02 juin 2025 (N.):

1. La suppression d'arrêts intermédiaires est appliquée très rarement, en fonction de la situation. C'est le cas, p. ex. lorsqu'un train doit circuler avec une capacité considérablement réduite. Dans ce cas, l'exploitation des arrêts est ajustée pour trouver un équilibre entre le nombre de voyageurs et le nombre réel de sièges disponibles. Le nombre de trains qui font l'objet d'une telle décision, un jour de semaine, est en moyenne de 6 pour l'ensemble du réseau sur une journée complète de 24 heures, par rapport à un total d'environ 3.800 trains quotidiens, ce qui représente moins de 0,2 %. Ce genre de décision peut être pris pour éviter un trop grand effet boule de neige sur la circulation de nos trains, en cas d'incident éventuellement, comme par exemple supprimer la dernière partie d'un trajet ou supprimer quelques arrêts intermédiaires.

2 à 4. Nous ne pouvons pas fournir de chiffres détaillés pour l'année 2024, car la suppression d'arrêts intermédiaires est une mesure décidée dans l'urgence, pour des causes variées: retard important, capacité en places disponibles trop fortement réduite par rapport à la demande, ordre de police de ne pas desservir la gare pour des raisons de sécurité, etc. J'ai demandé aux entreprises publiques ferroviaires sur lesquelles j'ai la tutelle d'être plus prompte à transmettre les chiffres et statistiques demandés, quelle que soit la problématique visée. Le courrier envoyé mentionne spécifiquement la problématique qui nous occupe ici.

DO 2024202504359

Vraag nr. 368 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Farah Jacquet van 19 juni 2025 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie:

New Reward Plan. - Uitwerking en kosten.

Naar verluidt werden de cafetariaplannen (*New Reward Plan*), die meer bepaald aangeboden worden aan de gewone kaderleden van de spoorwegmaatschappijen, uitgewerkt door het adviesbureau Hudson.

1. Kunt u die informatie bevestigen?

2. Zo ja, kunt u meedelen hoeveel die opdracht elk van de drie entiteiten gekost heeft sinds het *New Reward Plan* opgesteld werd?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie van 07 november 2025, op de vraag nr. 368 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Farah Jacquet van 19 juni 2025 (Fr.):

De firma Hudson heeft niet meegewerkt aan de uitwerking van het cafetariaplan in het kader van het *New Reward Plan*.

Het cafetariaplan werd volledig intern ontworpen en uitgewerkt.

Het voorwerp van de opdracht van de firma Hudson omvat het ondersteunen van de Belgische spoorwegen bij de verdere uitwerking van het *New Reward Plan* voor contractuele personeelsleden van de Belgische spoorwegen, op basis van de Compas 5+1 methodologie. Deze consultancy omvat onder meer studie of analyses met betrekking tot classificatie of functiebeschrijvingen, bepalen of wijzigen van de verloningsstrategie, change management en communicatie, algemene ondersteuning, benchmarking, enz.

De opdracht bestaat uit twee gedeelten:

- Vast gedeelte: huidige contractueel loopbaanbeleid (tot en met klasse 7).

- Voorwaardelijk gedeelte: eventuele uitbreiding van het loopbaanbeleid met klasse 8 en volgende, voor zover deze uitbreiding van het contractueel loopbaanbeleid goedgekeurd wordt, conform de geldende procedures.

De globale duur van de overeenkomst is vier jaar, met aanvang op 1 juni 2025 en voorziene einddatum 31 mei 2029.

Er is een inschatting gemaakt op basis van de mogelijke maximale behoeften, waarbij de werkelijke uitgaven zullen betaald worden op basis van het werkelijk verbruik en de werkelijke gepresteerde werkdagen.

DO 2024202504359

Question n° 368 de Madame la députée Farah Jacquet du 19 juin 2025 (Fr.) au ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale:

New Reward Plan. - Élaboration et coût.

Il nous revient que les plans cafétérias (*New Reward Plan*), notamment accordés aux cadres ordinaires des chemins de fer, ont été élaborés par la société de consultance Hudson.

1. Pouvez-vous confirmer cette information?

2. Le cas échéant, pouvez-vous donner le coût de cette mission pour chacune des trois entités depuis la création du *New Reward Plan*?

Réponse du ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale du 07 novembre 2025, à la question n° 368 de Madame la députée Farah Jacquet du 19 juin 2025 (Fr.):

La société Hudson n'a pas participé à l'élaboration du plan cafétéria dans le cadre du *New Reward Plan*.

Le plan cafétéria a été entièrement conçu et élaboré en interne.

L'objet de la mission de l'entreprise Hudson consiste à assister les Chemins de fer belges dans le développement du nouveau plan de rémunération pour les membres du personnel contractuel des Chemins de fer belges, sur la base de la méthodologie Compas 5+1. Ce service de consultance comprend notamment des études ou analyses liées à la classification ou aux descriptions de fonctions, la détermination ou la modification de la stratégie de rémunération, le change management et la communication, un soutien général, le benchmarking, etc.

La mission se compose de deux parties:

- Partie fixe: politique actuelle de carrière contractuelle (jusqu'à la classe 7 incluse).

- Partie conditionnelle: éventuelle extension de la politique de carrière aux classes 8 et suivantes, pour autant que cette extension soit approuvée conformément aux procédures en vigueur.

La durée totale de la convention est de quatre ans, avec un début prévu au 1er juin 2025 et une date de fin prévue au 31 mai 2029.

Une estimation a été faite sur base des besoins maximaux possibles, les dépenses réelles étant couvertes sur base de la consommation effective et des jours prestés réels.

DO 2024202504852

Vraag nr. 425 van De heer volksvertegenwoordiger Niels Tas van 18 juli 2025 (N.) aan de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie:

Toekenning rijpaden.

In spoorwegkringen wordt geklaagd over het feit dat Infrabel voortaan een tussentijd van vier in plaats van drie minuten tussen twee treinen eist bij het toekennen van rijpaden. Dit zou betekenen dat de capaciteit van een lijn met een kwart beperkt wordt en dat een stuk flexibiliteit in de treindienst verloren gaat. Daardoor zou het voor de NMBS moeilijker worden om zowel bestaande treinen als nieuwe in te plannen.

1. Kunt u deze nieuwe maatregel bevestigen? Zo ja, waarom is deze ingevoerd?

2. Gaat u akkoord met deze aanzienlijke capaciteitsbeperking van het spoornet?

3. Is dit niet strijdig met artikel 43 van het performantiecontract 2023-2032 dat Infrabel opdraagt om klantgericht te werken en zoveel mogelijk aan de wensen van de operatoren zoals de NMBS te voldoen?

4. Is dit niet strijdig met artikel 78 van dit contract: "Het spoornet is een waardevolle infrastructuur. Er moet optimaal gebruik van worden gemaakt en er moeten zoveel mogelijk treinen rijden, in functie van de vraag van de spoorwegondernemingen en de gemachtigde kandidaten. De ontwikkeling, optimalisering en toewijzing van de capaciteit van het spoornet aan de verschillende spoorwegondernemingen en de gemachtigde kandidaten is een van de belangrijkste taken van de infrastructuurbeheerder."?

5. Waarom kunnen treinen in andere landen wel met kortere tussentijden rijden?

6. Hoe is deze maatregel te verzoenen met de ambitie van de regering en opgenomen in het openbaredienstcontract om het aantal reizigerstreinkilometer tegen 2030 sterk uit te breiden?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie van 07 november 2025, op de vraag nr. 425 van De heer volksvertegenwoordiger Niels Tas van 18 juli 2025 (N.):

DO 2024202504852

Question n° 425 de Monsieur le député Niels Tas du 18 juillet 2025 (N.) au ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale:

Attribution de sillons.

Le milieu des chemins de fer se plaint de l'exigence, formulée par Infrabel, de prévoir une durée de quatre au lieu de trois minutes entre le passage de deux trains lors de l'attribution de sillons. Il en résulterait une limitation d'un quart de la capacité d'une ligne, ainsi qu'une perte de flexibilité du service ferroviaire. De ce fait, il serait plus difficile pour la SNCB de programmer tant les trains existants que les nouveaux trains.

1. Pouvez-vous confirmer l'existence de cette nouvelle mesure? Dans l'affirmative, pourquoi a-t-elle été introduite?

2. Approuvez-vous cette limitation considérable de la capacité du réseau ferroviaire?

3. Cette mesure n'est-elle pas contraire à l'article 43 du contrat de performance 2023-2032, qui impose à Infrabel de placer les clients au centre des préoccupations et de réaliser autant que possible les souhaits des opérateurs comme la SNCB?

4. Cette mesure n'est-elle pas contraire à l'article 78 de ce contrat, qui énonce ce qui suit: "Le réseau ferroviaire est une infrastructure précieuse. Il est impératif de l'utiliser au mieux, et de faire circuler un maximum de trains, en fonction des demandes des entreprises ferroviaires et des candidats autorisés. L'évolution, l'optimisation et l'allocation de la capacité du réseau aux différentes entreprises ferroviaires et candidats autorisés, constituent un des métiers principaux du gestionnaire d'infrastructure."?

5. Pourquoi, dans d'autres pays, les trains peuvent-ils circuler à intervalles plus rapprochés?

6. Comment cette mesure est-elle conciliable avec l'ambition du gouvernement, qui figure également dans le contrat de service public, d'accroître fortement le nombre de trains-kilomètres pour les voyageurs d'ici 2030?

Réponse du ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale du 07 novembre 2025, à la question n° 425 de Monsieur le député Niels Tas du 18 juillet 2025 (N.):

1. Dit is geen vaste regel. De afstand tussen treinen wordt bepaald door de seininrichting en de snelheid van de treinen, en deze factoren bepalen de capaciteit van de spoorlijn. Om het beheersen van de operaties te verzekeren, probeert men de planning van treinen en hun onderlinge afstand zo goed mogelijk af te stemmen op de realiteit, rekening houdend met onder andere de seininrichting en de snelheid van de treinen. Zo plant Infrabel soms met tussenafstanden van minder dan 3 minuten (bijv. op de Noord-Zuidverbinding, waar treinen om de 2 minuten rijden), of met grotere afstanden (bijv. op lijn 144, waar tussenafstanden van 9 tot 12 minuten voorkomen). Infrabel streeft er in het algemeen naar om treinen beter over de tijd te spreiden, zodat ze elkaar minder beïnvloeden. Dit is een maatregel die de robuustheid van het spoorwegsysteem verhoogt en de stiptheid van de treinen op het Belgische net verbetert. Deze maatregel heeft bijgedragen aan de huidige stiptheidscijfers. Infrabel heeft dus niet overal een tussenafstand van 4 minuten toegepast, maar enkel:

- op plaatsen waar dit mogelijk was, of;
- waar de seininrichting en de snelheid van de treinen dit vereisten.

2. Het vergroten van de tussenafstand tussen treinen waar mogelijk, vermindert de capaciteit niet. Als verantwoordelijk minister zou ik het trouwens niet aanvaarden dat Infrabel de capaciteit van het netwerk vermindert door de afstand tussen de treinen systematisch te vergroten tot boven wat de configuratie van de infrastructuur en de seininrichting vereisen. Integendeel, het gaat erom de operationele en planningsprocedures voortdurend te verbeteren, zodat er meer treinen kunnen rijden met behoud of verbetering van de stiptheid.

3 en 4. Infrabel voldoet aan zijn wettelijke verplichtingen inzake capaciteitsverdeling. Daarnaast heeft Infrabel zich in het performantiecontract met de Staat ook geëngageerd om de stiptheid van de treinen op haar netwerk te verbeteren, wat met name gebeurt door het versterken van de controle op de operaties op het gebied van planning en verkeersregeling. Er moet dus een evenwichtige aanpak worden gevolgd om deze verschillende doelstellingen te bereiken.

1. Il ne s'agit pas d'une règle. L'espacement entre les trains est déterminé par la signalisation et la vitesse des trains, et c'est elle qui détermine la capacité de la ligne. Pour garantir la maîtrise des opérations, la planification des trains et de leur espacement tente de s'approcher le plus possible de ce qui va se passer dans la réalité en fonction de ce que permet entre autres la signalisation et la vitesse des trains. Ainsi, Infrabel planifie parfois avec des espacements inférieurs à 3 minutes (p. ex. sur la Jonction Nord-Midi, où les trains sont espacés de 2 minutes) ou supérieurs (p. ex. sur la Ligne 144, où on a des espacements entre 9 et 12 minutes). De façon générale, Infrabel cherche à mieux répartir les trains dans le temps, afin de diminuer les interférences de l'un sur l'autre. Il s'agit d'une mesure permettant d'augmenter la robustesse du système ferroviaire, et d'améliorer la ponctualité des trains circulant sur le réseau belge. Cette mesure est une des actions qui a permis d'atteindre les chiffres de ponctualité actuels. Infrabel n'a donc pas appliqué 4 minutes partout, mais uniquement:

- aux endroits où cela était possible, ou;
- lorsque la signalisation et la vitesse des trains l'imposait.

2. Espacer les trains quand cela est possible ne diminue pas la capacité. En tant que ministre de tutelle, je n'accepterais d'ailleurs pas qu'Infrabel diminue la capacité du réseau par une augmentation systématique de l'espacement entre les trains au-delà de ce que la configuration de l'infrastructure et de la signalisation imposent. Au contraire, il s'agit d'améliorer de manière continue les procédures opérationnelles et de planification de sorte à permettre à un plus grand nombre de trains de circuler tout en maintenant ou améliorant la ponctualité.

3 et 4. Infrabel respecte ses obligations légales en matière d'allocation de la capacité. Par ailleurs, outre les éléments cités dans la question, Infrabel s'est également engagée dans le contrat de performance avec l'État à améliorer la ponctualité des trains circulant sur son réseau, ce qui passe notamment par le renforcement de la maîtrise des opérations en matière de planification et de régulation du trafic. Il convient donc d'agir de façon équilibrée pour atteindre ces différents objectifs.

5. Net als in België hangt de tussenafstand tussen treinen af van de seininrichting, de kenmerken van het rollend materieel en de gewenste kwaliteitsdoelstellingen. Het is dus de combinatie van deze elementen die op sommige netwerken kortere tussenafstanden mogelijk maakt. Het is uiteraard aan Infrabel om inspiratie te putten uit de beste praktijken op dit gebied, die aantonen dat het inderdaad mogelijk is om een hoge bezettingsgraad van de infrastructuur te combineren met een uitstekende stiptheid.

6. Opnieuw, dit is geen vaste regel, maar een poging om zo goed mogelijk aan te sluiten bij wat in de praktijk mogelijk is (seininrichting en materieel). Er lopen capaciteitsstudies op de delen van het netwerk die verzadigd zijn: verschillende pistes worden onderzocht en zijn opgenomen in het prestatiecontract van Infrabel. Er kunnen verschillende maatregelen worden ingezet, zoals vraagbeheer, tarifiering, seininrichting of verkeersregulering. Op langere termijn kan ook aanpassing van de infrastructuur overwogen worden.

DO 2024202505013

Vraag nr. 585 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Lieve Truyma van 08 oktober 2025 (N.) aan de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie:

Problemen met dodelijke airbags (MV 006328C).

Heel recent kwam een Franse bestuurster om het leven na de ontploffing van haar airbag. Niet het ongeluk zelf was de oorzaak van haar overlijden, wel de ontploffing van haar airbag, geproduceerd door het Japanse bedrijf Takata.

Het gebruik van ammoniumnitraat als ontploffingsmiddel, verandert een levensreddend middel in een krachtige bom. Door veroudering en blootstelling aan warmte en luchtvochtigheid kunnen de airbags van Takata abnormaal krachtig ontploffen waarbij er metalen deeltjes vrijkomen. Ter hoogte van het gezicht heeft dit gruwelijke tot zelfs dodelijke gevolgen.

Sinds begin 2000 zijn er wereldwijd miljoenen voertuigen uitgerust met dit type airbag, verdeeld over 30 verschillende constructeurs en meer dan 150 modellen.

5. Tout comme en Belgique, l'espacement entre les trains dépend de la signalisation, des caractéristiques du matériel roulant, ainsi que des objectifs de qualité de service souhaités. C'est donc que la combinaison de ces éléments qui permet parfois et pour certains réseaux des temps d'espacement plus courts. Il revient bien entendu à Infrabel de s'inspirer des meilleures pratiques en la matière qui montrent qu'il est effectivement possible de combiner des taux d'utilisation élevés de l'infrastructure avec une excellente ponctualité.

6. À nouveau, il ne s'agit pas d'une règle mais de coller au mieux à ce que la réalité permet (signalisation et matériel). Des études de capacité sont en cours sur les parties du réseau qui sont congestionnées: plusieurs pistes sont envisageables et d'ailleurs reprises dans le contrat de performance d'Infrabel. Un panel de dispositifs sont susceptibles d'être utilisés qui combinent des mesures de gestion de la demande, de tarification, de signalisation ou de régulation du trafic. Sur le plus long terme, l'adaptation de l'infrastructure peut parfois aussi être envisagée.

DO 2024202505013

Question n° 585 de Madame la députée Lieve Truyma du 08 octobre 2025 (N.) au ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale:

Problèmes liés à des airbags présentant un danger mortel (QO 006328C).

Récemment, une conductrice française a perdu la vie à la suite de l'explosion de son airbag. La cause de son décès était non pas l'accident lui-même, mais l'explosion de son airbag produit par l'entreprise japonaise Takata.

L'utilisation de nitrate d'ammonium comme explosif transforme un outil censé sauver des vies en une bombe puissante. Le vieillissement des airbags Takata et leur exposition à la chaleur et à l'humidité de l'air peuvent provoquer une réaction anormale caractérisée par une violente explosion et la libération de particules métalliques. Les conséquences d'une telle explosion à la hauteur du visage sont atroces, voire mortelles.

Depuis le début des années 2000, ce type d'airbag équipe plus de 150 modèles produits par 30 constructeurs et est donc présent dans des millions de véhicules à travers le monde.

In Amerika werd met hoge boetes gedreigd ten aanzien van het bedrijf om in versneld tempo het probleem op te lossen. In Frankrijk werd een rijverbod opgelegd voor de betrokken wagens. In België werd enkel het advies uitgesproken om niet meer te rijden met deze auto's.

Ondertussen blijven Belgische eigenaars achter met veel vraagtekens over hun eigen veiligheid en de financiële gevolgen hiervan.

1. Dit probleem is al gekend sinds begin 2000. Werd er al eerder opgetreden door de overheid? Zo ja, welke maatregelen werden er al genomen? Zo neen, waarom nog niet?

2. Bent u op de hoogte van de omvang van het probleem? Heeft u zicht op het aantal wagens die in ons land uitgerust zijn met een Takata airbag?

3. Hoeveel werden er al teruggeroepen door de constructeur?

4. Zijn hierover klachten binnen gekomen bij de economische inspectie?

5. Klopt het dat deze eigenaars niet verzekerd zijn als ze, in afwachting van een vervanging, blijven rijden met hun wagen?

6. Ondertussen is Takata failliet en overgenomen door Joyson Safety Systems. Hoe kunnen de autohandelaars beschermd worden dat ze financieel niet moeten instaan voor nodige aanpassingen? Wordt dit bekeken op Europees vlak?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie van 07 november 2025, op de vraag nr. 585 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Lieve Truyma van 08 oktober 2025 (N.):

Ik wil erop wijzen dat deze vraag identiek is aan uw schriftelijke vraag nr. 582 van 8 oktober 2025. Ik verwijs u naar het antwoord op die vraag (zie huidig Bulletin).

DO 2024202505024

Vraag nr. 583 van De heer volksvertegenwoordiger Reccino Van Lommel van 08 oktober 2025 (N.) aan de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie:

Airbags (MV 006357C).

Les autorités américaines ont menacé d'infliger des amendes élevées à l'entreprise dans le but d'accélérer la recherche d'une solution au problème. La France a interdit d'utiliser les voitures concernées. La Belgique s'est contentée de déconseiller l'utilisation de ces véhicules.

Dans l'intervalle, les propriétaires belges de ces véhicules se posent de nombreuses questions quant à leur propre sécurité et aux conséquences financières de cette situation.

1. Le problème est déjà connu depuis le début des années 2000. Les pouvoirs publics sont-ils déjà intervenus précédemment? Dans l'affirmative, quelles mesures ont déjà été prises? Dans la négative, pourquoi?

2. Avez-vous connaissance de l'ampleur du problème? Savez-vous combien de véhicules sont équipés d'un airbag Takata dans notre pays?

3. Parmi ces véhicules, combien ont déjà été rappelés par le constructeur?

4. L'Inspection économique a-t-elle reçu des plaintes à ce sujet?

5. Est-il exact que ces propriétaires ne sont pas assurés s'ils continuent à circuler avec leur voiture dans l'attente d'un remplacement?

6. Entre-temps, Takata a fait faillite et a été repris par Joyson Safety Systems. Comment les concessionnaires peuvent-ils être protégés et peut-on veiller à ce qu'ils ne doivent pas financer eux-mêmes les adaptations nécessaires? Cette question est-elle examinée sur le plan européen?

Réponse du ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale du 07 novembre 2025, à la question n° 585 de Madame la députée Lieve Truyma du 08 octobre 2025 (N.):

Je tiens à souligner que la présente question est identique à votre question écrite n° 582 du 8 octobre 2025. Je vous invite à vous référer à la réponse fournie à cette dernière (voir Bulletin actuel).

DO 2024202505024

Question n° 583 de Monsieur le député Reccino Van Lommel du 08 octobre 2025 (N.) au ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale:

Airbags. (QO 006357C)

In Frankrijk worden alle auto's teruggeroepen die zijn uitgerust met een airbag van het Japanse merk Takata, na verschillende doden door een dodelijke explosie van zo'n airbag. Airbags moeten inzittenden van de auto beschermen bij een aanrijding, maar de betreffende airbags kunnen onverwacht exploderen door een gaspatroon (inflator) dat bij het verouderen kan ontploffen en in de auto metalen deeltjes kan afschieten en de inzittenden ernstig kan verwonden.

In België werd ingezet op vrijwillige recall-campagnes, gericht op alle getroffen voertuigen, er werden geen rijverboden ingesteld. Nochtans hebben zowat alle grote autobouwers oude modellen met airbags die uitzonderlijk kunnen ontploffen. Zij zijn voorlopig niet van plan om een rijverbod in te stellen voor deze wagens. Enkel Stellantis, de groep boven Citroën, heeft zo'n 28.000 Belgen opgeroepen om niet meer met hun wagen te rijden.

1. Hoeveel auto's worden teruggeroepen in België?

2. Welke automerken zijn hierbij betrokken?

3. Bent u van oordeel dat de overheid moet tussenkomen, zoals in Frankrijk?

4. Krijgen deze wagens een opmerking bij de autokeuring?

5. Wat zijn de gevolgen voor de autoverzekering?

6. Welk overleg hebt u hierover gehad?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie van 13 november 2025, op de vraag nr. 583 van De heer volksvertegenwoordiger Reccino Van Lommel van 08 oktober 2025 (N.):

1 en 2. De Dienst Inschrijving Voertuigen (DIV) weet niet hoeveel voertuigen tot nu toe teruggeroepen zijn. Volgens een Europese regelgeving is het de fabrikant die verantwoordelijk is voor het terugroepen van de voertuigen. DIV geeft echter wel de adressen door van de betrokken titularis aan de fabrikanten die daarom vragen.

Tot op heden heeft DIV de lijsten ontvangen van fabrikanten met betrekking tot de merken Citroën C3, DS3, C4, DS4, DS5, Opel, Chevrolet, Honda, Daihatsu, Mercedes, Nissan, BMW, Ford, Subaru, GMC, Cadillac, Mitsubishi, Seat, Volkswagen, Audi, Skoda, Land Rover, Jaguar, Lancia, Jeep, Chrysler, Dodge, Mazda.

En France, tous les véhicules équipés d'un airbag de la marque japonaise Takata font l'objet d'un rappel, après plusieurs décès causés par l'explosion d'airbags de cette marque. Ces équipements sont censés protéger les occupants du véhicule en cas de collision, mais les modèles en question présentent un risque d'explosion inopinée en raison d'une cartouche de gaz (générateur) qui peut exploser en vieillissant, et projeter des fragments de métal dans l'habitacle, blessant gravement les passagers.

En Belgique, on a lancé des campagnes de rappel volontaires axées sur tous les véhicules concernés, sans instaurer d'interdiction de circuler. Quasiment tous les grands constructeurs automobiles possèdent pourtant d'anciens modèles qui sont équipés d'airbags susceptibles d'exploser dans des cas exceptionnels. Ils ne projettent pas pour l'instant d'instaurer d'interdiction de circuler pour ces voitures. Seul le groupe Stellantis, qui chapeaute Citroën, a demandé à quelque 28.000 Belges de ne plus utiliser leur véhicule.

1. Combien de voitures font l'objet d'un rappel en Belgique?

2. Quelles marques automobiles sont concernées par ces rappels?

3. Estimez-vous que nos pouvoirs publics doivent intervenir, comme l'a fait la France?

4. Une remarque est-elle formulée lors du contrôle technique de ces voitures?

5. Quelles sont les conséquences pour l'assurance auto?

6. Quelles concertations avez-vous déjà organisées à ce sujet?

Réponse du ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale du 13 novembre 2025, à la question n° 583 de Monsieur le député Reccino Van Lommel du 08 octobre 2025 (N.):

1 et 2. La Direction Immatriculation des Véhicules (DIV) ne sait pas combien de véhicules ont été rappelés jusqu'à présent. C'est le constructeur qui est chargé par la réglementation européenne d'effectuer le rappel des véhicules. Par contre, elle transmet les adresses des titulaires concernés aux constructeurs qui les lui demandent.

Jusqu'à l'heure actuelle, la DIV a reçu des listes de la part des constructeurs concernant les marques Citroën C3, DS3, C4, DS4, DS5, Opel, Chevrolet, Honda, Daihatsu, Mercedes, Nissan, BMW, Ford, Subaru, GMC, Cadillac, Mitsubishi, Seat, Volkswagen, Audi, Skoda, Land Rover, Jaguar, Lancia, Jeep, Chrysler, Dodge, Mazda.

3. De Europese regelgeving bepaalt namelijk dat de fabrikant contact moet opnemen met de autoriteit die de Europese typegoedkeuring voor de voertuigen heeft verleend, onder andere Frankrijk, om mee te delen welke maatregelen hij van plan is te nemen om het probleem op te lossen.

Aangezien de terugroepacties echter betrekking hebben op voertuigen die in de hele Europese Unie rondrijden, hebben België en andere lidstaten bij de Europese Commissie al gewezen op de noodzaak van een geharmoniseerde Europese regelgeving inzake de opvolging van herstellingen die fabrikanten en verdelers moeten uitvoeren.

4. De technische keuring valt onder de bevoegdheid van de gewesten, daarom nodig ik u uit om mijn collega's van de gewesten die bevoegd zijn voor deze materie te contacteren.

5. Ik nodig u uit om contact op te nemen met mijn collega, de heer Clarinval, minister van Economie, bevoegd voor deze materie.

6. De Europese wetgeving vereist dat de fabrikant aan de goedkeuringinstantie die de Europese goedkeuring verleend heeft, de passende maatregelen voorlegt om het risico weg te nemen. Het gaat om de goedkeuringsdiensten van de andere landen van de Europese Unie (de gewesten) en de Europese Commissie.

Het is dus aan de fabrikanten om de voertuigen terug te roepen en om ze conform te maken. Verschillende fabrikanten hebben de betrokken voertuigen al doorgegeven aan de DIV om de namen en adressen te verkrijgen, zodat ze de titularis kunnen waarschuwen dat ze hun voertuig moeten aanbieden om het conform te maken.

Mijn administratie heeft dit onderwerp echter al herhaaldelijk besproken tijdens vergaderingen bij de Europese Commissie om samen met de andere lidstaten te wijzen op de noodzaak om een geharmoniseerde regelgeving op te stellen, met name voor het toezicht op herstellingen en eventuele schadevergoedingen aan de titularis van de voertuigen.

DO 2024202505047

Vraag nr. 582 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Lieve Truyman van 08 oktober 2025 (N.) aan de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie:

Problemen met dodelijke airbags (MV 006842C).

3. La réglementation européenne prévoit que le constructeur concerné doit contacter l'autorité ayant accordé la réception européenne des véhicules, la France entre autres, pour lui communiquer les mesures qu'il compte prendre pour remédier au problème.

Cependant, les rappels portant sur des véhicules circulant dans toute l'Union européenne, la Belgique et plusieurs États membres ont déjà souligné, auprès de la Commission européenne, le besoin d'une réglementation européenne harmonisée portant sur le suivi des réparations que les constructeurs et les concessionnaires doivent réaliser.

4. Le contrôle technique relevant de la compétence des régions, je vous invite à consulter mes collègues régionaux compétents en la matière.

5. Je vous invite à contacter mon collègue, monsieur Clarinval, ministre de l'Économie, compétent en la matière.

6. La législation européenne requiert que le constructeur soumette, à l'autorité de réception ayant accordé la réception européenne les mesures appropriées en vue de remédier au risque. Il s'agit des services d'homologation des autres pays de l'Union européenne (les régions) et à la Commission européenne.

Il revient donc aux constructeurs de rappeler les véhicules pour les mettre en conformité. Plusieurs constructeurs ont déjà transmis les véhicules concernés auprès de la DIV pour obtenir les noms des titulaires des véhicules et leur adresse afin de les prévenir qu'ils doivent présenter leur véhicule pour une mise en conformité.

Toutefois, mon administration a discuté de ce sujet à plusieurs reprises lors de réunions à la Commission européenne pour souligner avec les autres États membres le besoin d'une réglementation harmonisée notamment pour le suivi des réparations et en matière de dédommagements éventuels des propriétaires des véhicules.

DO 2024202505047

Question n° 582 de Madame la députée Lieve Truyman du 08 octobre 2025 (N.) au ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale:

Problèmes liés à des airbags présentant un danger mortel. (QO 006842C).

Recent kwam een Franse bestuurster om het leven na de ontploffing van haar airbag. Niet het ongeluk zelf was de oorzaak van haar overlijden, wel de ontploffing van haar airbag, geproduceerd door het Japanse bedrijf Takata.

Het gebruik van ammoniumnitraat als ontploffingsmiddel, verandert een levensreddend middel in een krachtige bom. Door veroudering en blootstelling aan warmte en luchtvochtigheid kunnen de airbags van Takata abnormaal krachtig ontploffen waarbij er metalen deeltjes vrijkomen. Ter hoogte van het gezicht heeft dit gruwelijke tot zelfs dodelijke gevolgen.

Sinds begin 2000 zijn er wereldwijd miljoenen voertuigen uitgerust met dit type airbag, verdeeld over 30 verschillende constructeurs en meer dan 150 modellen.

In Amerika werd met hoge boetes gedreigd ten aanzien van het bedrijf om in versneld tempo het probleem op te lossen. In Frankrijk werd een rijverbod opgelegd voor de betrokken wagens. In België werd enkel het advies uitgesproken om niet meer te rijden met deze auto's.

Ondertussen blijven Belgische eigenaars achter met veel vraagtekens over hun eigen veiligheid en de financiële gevolgen hiervan.

1. Dit probleem is al gekend sinds begin 2000. Werd er al eerder opgetreden door de overheid? Zo ja, welke maatregelen werden er al genomen? Zo neen, waarom nog niet?

2. Bent u op de hoogte van de omvang van het probleem? Heeft u zicht op het aantal wagens in ons land dat uitgerust is met een Takata airbag?

3. Hoeveel werden er al teruggeroepen door de constructeur?

4. Zijn hierover klachten binnen gekomen bij de Economische Inspectie?

5. Klopt het dat deze eigenaars niet verzekerd zijn als ze, in afwachting van een vervanging, blijven rijden met hun wagen?

6. Ondertussen is Takata failliet en overgenomen door Joyson Safety Systems. Hoe kunnen de autohandelaars beschermd worden dat ze financieel niet moeten instaan voor nodige aanpassingen. Wordt dit bekeken op Europees vlak?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie van 07 november 2025, op de vraag nr. 582 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Lieve Truyma van 08 oktober 2025 (N.):

Récemment, une conductrice française a perdu la vie à la suite de l'explosion de son airbag. La cause de son décès était non pas l'accident lui-même, mais l'explosion de son airbag produit par l'entreprise japonaise Takata.

L'utilisation de nitrate d'ammonium comme explosif transforme un outil censé sauver des vies en une bombe puissante. Le vieillissement des airbags Takata et leur exposition à la chaleur et à l'humidité de l'air peuvent provoquer une réaction anormale caractérisée par une violente explosion et la libération de particules métalliques. Les conséquences d'une telle explosion à la hauteur du visage sont atroces, voire mortelles.

Depuis le début des années 2000, ce type d'airbag équipe plus de 150 modèles produits par 30 constructeurs et est donc présent dans des millions de véhicules à travers le monde.

Les autorités américaines ont menacé d'infliger des amendes élevées à l'entreprise dans le but d'accélérer la recherche d'une solution au problème. La France a interdit d'utiliser les voitures concernées. La Belgique s'est contentée de déconseiller l'utilisation de ces véhicules.

Dans l'intervalle, les propriétaires belges de ces véhicules se posent de nombreuses questions quant à leur propre sécurité et aux conséquences financières de cette situation.

1. Le problème est déjà connu depuis le début des années 2000. Les pouvoirs publics sont-ils déjà intervenus précédemment? Dans l'affirmative, quelles mesures ont déjà été prises? Dans la négative, pourquoi?

2. Avez-vous connaissance de l'ampleur du problème? Savez-vous combien de véhicules sont équipés d'un airbag Takata dans notre pays?

3. Parmi ces véhicules, combien ont déjà été rappelés par le constructeur?

4. L'Inspection économique a-t-elle reçu des plaintes à ce sujet?

5. Est-il exact que ces propriétaires ne sont pas assurés s'ils continuent à circuler avec leur voiture dans l'attente d'un remplacement?

6. Entre-temps, Takata a fait faillite et a été repris par Joyson Safety Systems. Comment les concessionnaires peuvent-ils être protégés et peut-on veiller à ce qu'ils ne doivent pas financer eux-mêmes les adaptations nécessaires? Cette question est-elle examinée sur le plan européen?

Réponse du ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale du 07 novembre 2025, à la question n° 582 de Madame la députée Lieve Truyma du 08 octobre 2025 (N.):

1. Het departement heeft geen kennis van dit probleem sinds 2000. Het is pas in 2014 dat de fabrikanten begonnen zijn met het sturen van terugroepacties door aan de Dienst Inschrijving Voertuigen (DIV) de adressen van de titularis van de nummerplaten te vragen.

Bovendien vereist de Europese wetgeving dat de fabrikant aan de goedkeuringsinstantie die de Europese goedkeuring heeft verleend, de passende maatregelen voorlegt om het risico weg te nemen. Het gaat hierbij om de goedkeuringsinstanties van de andere landen van de Europese Unie (de regio's) en de Europese Commissie.

Verscheidende fabrikanten hebben de betrokken voertuigen al doorgegeven aan de DIV om de namen en adressen van de titularis te verkrijgen, zodat zij kunnen worden geïnformeerd dat zij hun voertuig moeten aanbieden voor een aanpassing aan de normen.

2 en 3. Het is niet mogelijk om het aantal betrokken voertuigen te inventariseren. De DIV beschikt niet over deze gegevens. Bovendien is het, zoals hierboven vermeld, de fabrikant die moet vaststellen welke voertuigen een defecte airbag hebben.

Tot op heden heeft de DIV lijsten ontvangen van fabrikanten met betrekking tot de merken Citroën C3, DS3, C4, DS4, DS5, Opel, Chevrolet, Honda, Daihatsu, Mercedes, Nissan, BMW, Ford, Subaru, GMC, Cadillac, Mitsubishi, Seat, Volkswagen, Audi, Skoda, Land Rover, Jaguar, Lancia, Jeep, Chrysler, Dodge, Mazda.

4 en 5. Ik nodig u uit om contact op te nemen met mijn collega Mr. Clarinval, minister van Economie, die bevoegd is voor deze materie.

6. Mijn administratie is niet bevoegd om handelsovereenkomsten te regelen naar aanleiding van het faillissement van het bedrijf Takata.

Tijdens haar deelname aan een vergadering bij de Europese Commissie heeft mijn administratie echter de klachten van burgers over de opvolging van herstellingen door constructeurs en dealers voorgelegd. Verscheidende lidstaten hebben ook gewezen op de noodzaak van een geharmoniseerde Europese regelgeving.

1. Le département n'a pas connaissance de ce problème depuis 2000. Ce n'est qu'en 2014 que les constructeurs ont commencé à effectuer des actions de rappel en demandant à la Direction Immatriculation des Véhicules (DIV) les adresses des titulaires de la plaque.

Par ailleurs, la législation européenne requiert que le constructeur soumette, à l'autorité de réception ayant accordé la réception européenne les mesures appropriées en vue de remédier au risque. Il s'agit des services d'homologation des autres pays de l'Union européenne (les régions) et à la Commission européenne.

Plusieurs constructeurs ont déjà transmis les véhicules concernés auprès de la DIV pour obtenir les noms des titulaires des véhicules et leur adresse afin de les prévenir qu'ils doivent présenter leur véhicule pour une mise en conformité.

2 et 3. Il n'est pas possible de recenser le nombre de véhicules concernés. La DIV ne dispose pas de cette donnée. De plus, comme mentionné ci-avant, c'est le constructeur qui doit identifier les véhicules présentant un airbag défectueux.

Jusqu'à l'heure actuelle, la DIV a reçu des listes de la part des constructeurs concernant les marques Citroën C3, DS3, C4, DS4, DS5, Opel, Chevrolet, Honda, Daihatsu, Mercedes, Nissan, BMW, Ford, Subaru, GMC, Cadillac, Mitsubishi, Seat, Volkswagen, Audi, Skoda, Land Rover, Jaguar, Lancia, Jeep, Chrysler, Dodge, Mazda.

4 et 5. Je vous invite à contacter mon collègue, monsieur Clarinval, ministre de l'Économie, compétent en la matière.

6. Mon administration n'est pas compétente pour régler les accords commerciaux suite à la faillite de l'entreprise Takata.

Lors de sa participation à réunion auprès de la Commission européenne, mon administration a toutefois soulevé les plaintes des citoyens quant au suivi des réparations par les constructeurs et les concessionnaires. Plusieurs États membres ont également souligné le besoin d'une réglementation européenne harmonisée.

DO 2024202505358

Vraag nr. 487 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Anja Vanrobaeys van 29 augustus 2025 (N.) aan de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie:

Station Aalst. - Aanpak van sluikstorten en overlast.

De stationsbuurt van Aalst kampt al geruime tijd met ernstige overlast. Eind augustus 2025 werden bewoners opnieuw wakker met een groot sluikstort aan de spoorwegberm ter hoogte van de Majoor Claserstraat. Naast huisvuil werden ook meubelstukken achtergelaten. Volgens buurtbewoners is dit een rechtstreeks gevolg van het gebrekkige onderhoud van de berm door Infrabel, dat al sinds 2022 onvoldoende wordt aangepakt.

Het uitblijven van structureel beheer leidt niet alleen tot steeds nieuwe sluikstorten, maar ook tot duiven- en rattenplagen en een groeiend gevoel van onveiligheid. De situatie tast de leefbaarheid van de buurt ernstig aan en ondermijnt bovendien de beeldvorming van de stad en het station als toegangspoort tot de regio. Ook de stationsomgeving en de nieuwe stationstunnel kampen verder met aanhoudende problemen waarover ik reeds een vraag stelde (vraag nr. 33 van 24 september 2024, *Vragen en Antwoorden*, Kamer, 2024, nr. 2).

De nood aan een kordate aanpak is groot. Zowel bewoners als gemeenteraad dringen aan op meer toezicht, betere samenwerking en structurele maatregelen. Het is duidelijk dat de huidige versnippering van verantwoordelijkheden tussen stad, NMBS en Infrabel leidt tot het afwentelen van verantwoordelijkheid, stilstand en frustratie.

1. Bent u op de hoogte van de aanhoudende en steeds verergerende problematiek van sluikstorten en overlast op de spoorwegberm ter hoogte van de Majoor Claserstraat naast het station van Aalst?

DO 2024202505358

Question n° 487 de Madame la députée Anja Vanrobaeys du 29 août 2025 (N.) au ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale:

Gare d'Alost. - Lutte contre les nuisances et les dépôts clandestins d'immondices.

Le quartier de la gare d'Alost est depuis longtemps confronté à des nuisances graves. Fin août 2025, les riverains ont une nouvelle fois constaté un énorme dépôt clandestin d'immondices près de l'accotement du chemin de fer à la hauteur de la Majoor Claserstraat. Outre des déchets ménagers, d'anciens meubles y ont été abandonnés. Selon des riverains, ces nuisances découlent du manque d'entretien de l'accotement par Infrabel, une situation qui dure déjà depuis 2022.

L'absence d'une gestion structurelle entraîne non seulement une hausse continue du nombre de dépôts clandestins, mais également la présence de pigeons et de rats ainsi qu'un sentiment croissant d'insécurité. Cette situation altère dans une large mesure la qualité de vie des habitants du quartier et nuit par ailleurs à l'image de la ville et de la gare en tant que porte d'entrée de la région. Les abords de la gare et le nouveau couloir sous voies sont également confrontés à des problèmes persistants au sujet desquels j'ai déjà posé une question (question n° 33 du 24 septembre 2024, *Questions et Réponses*, Chambre, 2024, n° 2).

Il est plus que nécessaire de s'attaquer énergiquement à ces problèmes. Tant les riverains que le conseil communal insistent pour qu'une surveillance accrue, une meilleure collaboration et des mesures structurelles soient mises en place. Il est clair que le morcellement actuel des responsabilités entre la ville, la SNCB et Infrabel incite les intervenants à se renvoyer mutuellement la balle et provoque immobilisme et frustrations.

1. Avez-vous connaissance du problème persistant et de plus en plus grave des dépôts d'immondices et autres nuisances sur l'accotement du chemin de fer à la hauteur de la Majoor Claserstraat près de la gare d'Alost?

2. Klopt het dat Infrabel instaat voor het onderhoud van deze berm? Erkent u de klacht van de buurtbewoners dat de berm niet meer is onderhouden sinds 2022? Zo ja, waarom laat Infrabel die berm verloederen? Is Infrabel bereid om die berm opnieuw frequenter te onderhouden, en zo ja, wat is de timing en de frequentie? Zo neen, wanneer vond het laatste onderhoud plaats en hoe frequent is verder onderhoud voorzien? Bestaan er duidelijke afspraken tussen NMBS, Infrabel en de stad Aalst hierover? Zo ja, welke en op welke manier worden die opgevolgd?

3. In antwoord op mijn eerdere vraag nr. 33 gaf u aan dat de NMBS een samenwerkingsovereenkomst heeft met de stad Aalst, waarbij de stad instaat voor de netheid en veiligheid van de nieuwe stationstunnel. U meldde toen dat overleg lopende was. Heeft dit overleg intussen plaatsgevonden? Zo ja, welke concrete afspraken en acties vloeiden daaruit voort? Wordt dit overleg op geregelde basis herhaald zodat men niet telkens opnieuw van nul moet beginnen en welke opvolging is er voorzien?

4. Wordt er vanuit uw kabinet of vanuit de betrokken spoorwegmaatschappijen actief overleg gepleegd met de stad Aalst om eindelijk te komen tot een structureel onderhoudsplan voor zowel de spoorwegberm als de bredere stationsomgeving (ook de doorgang van de tunnel aan de achterkant van het station)? Zo ja, kan u dat nader toelichten? Indien niet, waarom blijft dit aanslepen?

2. Est-il exact qu'Infrabel est en charge de l'entretien de cet accotement? Reconnaissez-vous que l'accotement n'a plus été entretenu depuis 2022, comme l'indiquent les riverains dans leur plainte? Dans l'affirmative, pourquoi Infrabel laisse-t-il cet accotement en proie à ces nuisances? Infrabel est-il disposé à entretenir à nouveau cet accotement plus souvent, et dans l'affirmative, quels sont la fréquence et le calendrier prévus? Dans la négative, quand le dernier entretien a-t-il eu lieu et à quelle fréquence cet entretien est-il encore prévu? La SNCB, Infrabel et la ville d'Alost se sont-ils mis d'accord pour prendre des dispositions claires à ce sujet? Dans l'affirmative, en quoi consistent ces dernières et comment en assure-t-on le suivi?

3. En réponse à ma question précédente n° 33, vous avez indiqué que la SNCB avait conclu un accord de collaboration avec la ville d'Alost dans le cadre duquel cette dernière se chargeait d'assurer la propreté et la sécurité du nouveau couloir sous voies. Vous avez fait savoir à ce moment qu'une concertation était en cours. Cette concertation a-t-elle entre-temps eu lieu? Dans l'affirmative, quelles dispositions et actions concrètes en ont découlé? Cette concertation est-elle organisée régulièrement, pour qu'il ne soit pas sans cesse nécessaire de recommencer à zéro? Quel suivi est prévu?

4. Une concertation active est-elle mise en place par votre cabinet ou par les sociétés ferroviaires concernées avec la ville d'Alost pour parvenir enfin à un plan d'entretien structurel à la fois pour l'accotement du chemin de fer et pour les abords de la gare au sens plus large (incluant le passage du couloir sous voie vers l'arrière de la gare)? Dans l'affirmative, pouvez-vous donner davantage de précisions à ce sujet? Dans la négative, pourquoi ce dossier traîne-t-il en longueur?

5. Er staan camera's in de stationstunnel maar de beelden zouden niet worden opgevolgd of opgevraagd. Klopt dat? Hoeveel keer werden beelden vanuit Aalst opgevraagd en doorgestuurd? Wordt daarbij ook voorzien in een effectieve opvolging van vastgestelde overtredingen via camerabeelden, zodat tegen sluikstorters en wildplassers daadwerkelijk kan worden opgetreden? Zo ja, heeft u weet hoeveel keer dat is gebeurd sinds de stationstunnel officieel is geopend op 7 oktober 2019? Bent u bereid om samen met de stad Aalst dringend te bekijken hoe toezicht op sluikstorten aan het station kan worden versterkt, bijv. via camerabewaking of verhoogde controles?

6. U stelde eerder dat de vernieuwing en modernisering van stations een speerpunt vormen, en dat de nieuwe stationstunnel deel uitmaakt van een masterplan dat van Aalst een intermodaal vervoersknooppunt moet maken. De realiteit in Aalst toont echter het tegendeel: het station en zijn omgeving zijn momenteel allesbehalve aantrekkelijk of veilig. Hoe wilt u er, in samenwerking met lokale besturen en spoorwegmaatschappijen, op korte termijn voor zorgen dat stationsomgevingen zoals die in Aalst niet langer een aantrekkingspool vormen voor overlast en sluikstorten, maar opnieuw nette, veilige en aangename plaatsen worden voor treinreizigers en buurtbewoners?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie van 07 november 2025, op de vraag nr. 487 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Anja Vanrobaeys van 29 augustus 2025 (N.):

1. Infrabel heeft de voorbije jaren enkele klachten van een buurtbewoner ontvangen over dit onderwerp.

2 en 4. De berm is deels eigendom van Infrabel en deels van NMBS. Infrabel heeft als taak om de spoorwegbermen te beheren met het oog op het vrijwaren van de veiligheid van het treinverkeer. Dit gebeurt in samenspraak met het Agentschap voor Bos en Natuur en met de nodige aandacht voor ecologie. De randzone langs de sporen wordt jaarlijks gemaaid aan het einde van de zomer. Bijkomend werd de voet van de berm aan de Majoor Claserstraat gemaaid begin juni.

5. Le couloir sous voies est équipé de caméras, mais il semble que les images ne fassent l'objet d'aucun suivi et que personne ne les visionne. Est-ce exact? À combien de reprises les images des caméras placées à Alost ont-elles été demandées et transmises? Est-il prévu d'assurer un suivi effectif des infractions constatées par le biais des images des caméras, pour qu'il soit possible d'engager des poursuites contre les auteurs de dépôts clandestins et de mictions sauvages? Dans l'affirmative, savez-vous à combien de reprises ce suivi a été effectué depuis l'inauguration officielle du couloir sous voies le 7 octobre 2019? Êtes-vous disposé à vous concerter de toute urgence avec la ville d'Alost pour examiner la manière de renforcer la surveillance aux abords de la gare, par exemple par le biais de caméras ou d'une augmentation du nombre de contrôles, en vue d'éviter les dépôts clandestins d'immondices?

6. Vous avez indiqué précédemment que la rénovation et la modernisation des gares constituaient une priorité, et que le nouveau couloir sous voies faisait partie d'un masterplan visant à faire d'Alost un noeud de communications intermodal. À Alost, la réalité est aux antipodes de cette ambition: la gare et ses abords sont actuellement tout sauf attrayants et sûrs. Comment allez-vous veiller, en collaboration avec les pouvoirs locaux et les sociétés ferroviaires, à ce que les abords des gares telles que celle d'Alost cessent rapidement d'être des pôles d'attraction pour les nuisances et les dépôts clandestins et redeviennent des lieux propres, sûrs et agréables pour les voyageurs et les riverains?

Réponse du ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale du 07 novembre 2025, à la question n° 487 de Madame la députée Anja Vanrobaeys du 29 août 2025 (N.):

1. Au cours des dernières années, Infrabel a reçu quelques plaintes d'un riverain à ce sujet.

2 et 4. Le talus est partiellement la propriété d'Infrabel et partiellement celle de la SNCB. Infrabel est chargé de la gestion des talus ferroviaires afin de garantir la sécurité du trafic ferroviaire. Cette gestion s'effectue en concertation avec l'Agence pour la Forêt et la Nature, et avec une attention particulière portée à l'écologie. La zone périphérique le long des voies est fauchée chaque année à la fin de l'été. En complément, le pied du talus situé le long de la rue Major Claser a été fauché début juin.

Infrabel heeft in juli 2025 het initiatief genomen om met de stad Aalst en NMBS rond de tafel te gaan zitten om afspraken te maken rond het onderhoud dat door de verschillende partijen uitgevoerd wordt. Het doel hiervan is om op termijn te komen tot een duurzame samenwerkingsovereenkomst. Deze is nog niet gefinaliseerd maar de samenwerking loopt goed om binnenkort tot een akkoord te komen, een volgende overleg is voorzien in de loop van oktober.

3. Er werd ondertussen verschillende keren overlegd met de stad. De stad erkende dat dit in het verleden wat uit het oog is verloren en is onmiddellijk in actie geschoten om een poetsfirma aan te stellen. Sindsdien zijn de klachten en opmerkingen tot een minimum herleid. Er worden zowel intern NMBS als door de stad de nodige controles uitgevoerd en bij problemen hebben wij een korte lijn met elkaar. Er wordt op geregelde basis samengezeten.

5. NMBS volgt de veiligheidssituatie in en rond het station van Aalst nauwgezet op. De aanpak van de Corporate Security Service berust op de uitwerking van geïntegreerde veiligheidsplannen, afgestemd op de specifieke problematieken van de betrokken locatie. Daarbij worden alle relevante stakeholders betrokken, waaronder de gemeentelijke overheden, sociale diensten, Securail, de lokale politie, enz. Deze actieplannen zijn maatwerk en combineren diverse maatregelen, afhankelijk van de vastgestelde problemen en de kenmerken van de site.

De camerabeelden in de stationstunnel van Aalst worden 24 uur op 24 en 7 dagen op 7 gemonitord door het Security Operations Center (SOC) van NMBS. Dit centrum, dat instaat voor de bewaking van het volledige nationale spoorwegnet, telt 40 medewerkers die permanent toezicht houden op de camerabeelden. Dankzij deze continue opvolging kunnen incidenten sneller worden gedetecteerd en kan er efficiënter worden ingegrepen, wat bijdraagt tot een verhoogde veiligheid in en rond de stationsomgeving.

De beelden worden automatisch verwijderd na 30 dagen, tenzij er binnen die termijn een formele aanvraag tot raadpleging wordt ingediend. In dat geval kunnen de beelden langer bewaard worden, maar uitsluitend indien ze:

- kunnen dienen als bewijs van een inbreuk, schadegeval of vorm van overlast;
- kunnen bijdragen tot de identificatie van een dader, getuige, slachtoffer of verstoring van de openbare orde.

De beelden worden dan enkel bewaard zolang als nodig is om dit doel te bereiken, en nooit langer dan noodzakelijk.

En juillet 2025, Infrabel a pris l'initiative d'organiser une réunion avec la Ville d'Alost et la SNCB afin de convenir d'accords concernant l'entretien réalisé par les différentes parties. L'objectif est d'aboutir à terme à une convention de collaboration durable. Celle-ci n'est pas encore finalisée, mais la collaboration se déroule bien et devrait aboutir prochainement à un accord. Une nouvelle réunion est prévue dans le courant du mois d'octobre.

3. Plusieurs consultations ont eu lieu avec la ville d'Alost dans l'intervalle. Elle a reconnu que ce problème avait été quelque peu négligé dans le passé et est immédiatement intervenue pour désigner une entreprise de nettoyage. Depuis lors, les plaintes et les remarques ont été réduites au minimum. Des contrôles sont effectués tant en interne par la SNCB que par la ville, et en cas de problème, nous avons une ligne de communication directe. Des réunions sont organisées régulièrement.

5. La SNCB suit avec la plus grande attention la situation de sécurité dans et autour de la gare d'Alost. L'approche du Corporate Security Service repose sur l'élaboration de plans de sécurité intégrés, adaptés aux problématiques spécifiques de chaque site concerné. Tous les acteurs pertinents sont associés à cette démarche, notamment les autorités communales, les services sociaux, Securail, la police locale, etc. Ces plans d'action sont des solutions sur mesure, combinant différentes mesures selon les problèmes constatés et les caractéristiques du site.

Les images des caméras installées dans le tunnel de la gare d'Alost sont surveillées 24 heures sur 24 et 7 jour sur 7 par le Security Operations Center (SOC) de la SNCB. Ce centre, chargé de la surveillance de l'ensemble du réseau ferroviaire national, compte 40 collaborateurs assurant un contrôle permanent des images. Grâce à ce suivi continu, les incidents peuvent être détectés plus rapidement et une intervention peut être déclenchée plus efficacement, ce qui contribue à renforcer la sécurité dans et autour de la gare.

Les images sont automatiquement supprimées après 30 jours, sauf si une demande officielle de consultation est introduite dans ce délai. Dans ce cas, les images peuvent être conservées plus longtemps, mais uniquement si elles:

- peuvent servir de preuve d'une infraction, d'un dommage ou d'une nuisance;
- peuvent contribuer à identifier un auteur, un témoin, une victime ou une perturbation de l'ordre public.

Les images ne sont alors conservées que le temps nécessaire pour atteindre cet objectif, et jamais plus longtemps que nécessaire.

Sinds kort beschikken, naast de federale spoorwegpolitie, ook 130 lokale politiezones met minstens één station op hun grondgebied over rechtstreekse toegang tot de camera-beelden die relevant zijn voor hun zone. Deze realtime toegang versterkt aanzienlijk de slagkracht van de politiediensten. Interventies kunnen sneller, gericht en efficiënter worden aangestuurd in samenwerking met het SOC van NMBS. De camerabeelden bieden zo een belangrijke ondersteuning voor preventieve acties en een betere zichtbaarheid van de situatie op het terrein. De beelden zijn uitsluitend raadpleegbaar in realtime en enkel in het kader van administratieve en gerechtelijke politietaken.

Wat betreft de stationstunnel van Aalst: tussen 7 oktober 2019 en 1 september 2025 werden er 413 aanvragen tot beeldopvraging geregistreerd. Daarvan konden 324 aanvragen positief beantwoord worden (78 %), 89 aanvragen negatief, en 3 aanvragen gedeeltelijk positief.

De voornaamste redenen voor een negatieve respons (ongeveer 20 % van de gevallen) waren:

- de aanvraag werd ingediend na het verstrijken van de bewaartermijn van 30 dagen (30 gevallen);
- er was wel een camera aanwezig, maar de beeldhoek liet geen zicht toe op de feiten (21 gevallen);
- er was geen camera aanwezig in de betrokken zone (19 gevallen).

6. NMBS streeft naar een kwaliteitsvolle stationsomgeving. In eerste plaats bestaat dit uit een veilige omgeving die net en verzorgd is en waarbij alle voorziene diensten operationeel zijn. Gezien een stationsomgeving altijd deel uitmaakt van de stad en de omgeving, is de samenwerking tussen NMBS, stad, politiediensten, enz. essentieel en wordt daar ook verder op ingezet.

Depuis peu, outre la police fédérale des chemins de fer, 130 zones de police locales disposant d'au moins une gare sur leur territoire ont désormais un accès direct aux images de caméras pertinentes pour leur zone. Cet accès en temps réel renforce considérablement l'efficacité des services de police. Les interventions peuvent être déclenchées plus rapidement, plus précisément et plus efficacement, en collaboration avec le SOC de la SNCB. Les images constituent ainsi un soutien essentiel aux actions préventives et permettent une meilleure visibilité de la situation sur le terrain. Les images sont consultables uniquement en temps réel et exclusivement dans le cadre de missions policières administratives ou judiciaires.

Concernant le tunnel de la gare d'Alost: entre le 7 octobre 2019 et le 1er septembre 2025, 413 demandes de consultation d'images ont été enregistrées. Parmi celles-ci, 324 demandes ont reçu une réponse positive (78 %), 89 ont reçu une réponse négative, et 3 ont été partiellement positives.

Les principales raisons d'une réponse négative (environ 20 % des cas) étaient les suivantes:

- la demande a été introduite après l'expiration du délai de conservation de 30 jours (30 cas);
- il y avait bien une caméra, mais l'angle de vue ne permettait pas de voir les faits (21 cas);
- aucune caméra n'était présente dans la zone concernée (19 cas).

6. La SNCB vise à offrir un environnement de gare de qualité. Cela signifie avant tout un cadre sûr, propre et bien entretenu, où l'ensemble des services prévus est pleinement opérationnel. Étant donné qu'un environnement de gare fait toujours partie intégrante de la ville et de son tissu local, la collaboration avec la commune, les services de police, etc., est essentielle et continuera à être renforcée.

DO 2024202505376

Vraag nr. 597 van De heer volksvertegenwoordiger Anthony Dufrane van 14 oktober 2025 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie:

Veiligheidsmaatregelen op luchthavens. (MV 007407C)

De veiligheid op de luchthavens blijft een kerntaak van de federale overheid, in het bijzonder de controles aan de securitycheckpunten en de opsporing van potentiële dreigingen. In dat kader is men in heel wat Europese luchthavens begonnen met het plaatsen van scanners van de nieuwe generatie, die een gedetailleerdere analyse van handbagage mogelijk maken. Dankzij die technologie kan niet alleen de beperking van vloeistoffen tot 100 ml worden opgeheven, maar wordt ook de capaciteit voor het opsporen van gevaarlijke voorwerpen uitgebreid. Dat verhoogt zowel de veiligheid als het comfort van de passagiers.

Toch zijn niet alle Belgische luchthavens op heden met deze scanners uitgerust. Op Brussels Airport zijn er voorlopig geen concrete plannen daartoe aangekondigd, terwijl er in Charleroi een haalbaarheidsstudie loopt en de ingebruikname van deze technologie er pas over drie tot vier jaar wordt overwogen. In de tussentijd worden passagiers in België aan minder soepele regels onderworpen dan in sommige buurlanden en dat onderscheid zou tot verwarring, frustratie of zelfs een onveiligheidsgevoel kunnen leiden ten aanzien van de toegepaste procedures, die verschillen van luchthaven tot luchthaven.

In dat verband ontstaat ook de vrees dat bepaalde Belgische luchthavens als minder goed beveiligd of technologisch achterophinkend dreigen te worden beschouwd. De veiligheid mag echter op geen enkele manier worden aangetast, vooral omdat de evoluerende dreigingen - waaronder terrorisme - voortdurende waakzaamheid vereisen.

1. Beschikt u over een overzicht van de beveiligingsapparatuur die momenteel in de Belgische luchthavens gebruikt wordt voor de controle van handbagage? Hoe zit het met de kleine luchthavens (Kortrijk, Oostende-Brugge, enz.)?

2. Wat zijn de aanbevelingen of voorschriften van uw administratie voor luchthavenbeheerders met betrekking tot de invoering van de nieuwe 3D-scanners?

3. Volgen uw diensten op wanneer die nieuwe apparatuur in de verschillende luchthavens van het land geplaatst wordt?

4. Worden er risicoanalyses uitgevoerd in verband met het uitrustingsniveau en de passagiersstromen?

DO 2024202505376

Question n° 597 de Monsieur le député Anthony Dufrane du 14 octobre 2025 (Fr.) au ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale:

Les mesures de sécurité aéroportuaires (QO 007407C).

La sécurité dans les aéroports reste une responsabilité essentielle de l'État fédéral, particulièrement en ce qui concerne les contrôles aux points de sûreté et la détection de menaces potentielles. Dans ce cadre, de nombreuses infrastructures européennes commencent à s'équiper de scanners de nouvelle génération, permettant une analyse plus fine des bagages à main. Cette technologie autorise notamment la levée de la limitation des flacons de liquide à 100 ml, tout en renforçant la capacité de détection des objets dangereux. Elle améliore ainsi à la fois la sécurité et le confort des passagers.

Cependant, tous les aéroports belges ne sont pas équipés à ce jour de ces scanners. À Bruxelles-National, aucun projet concret n'est annoncé pour l'instant, tandis qu'à Charleroi une étude de faisabilité est en cours et la mise en service de cette technologie n'est prévue que dans trois à quatre ans. Dans l'intervalle, les passagers belges sont soumis à des règles moins souples que dans certains pays voisins et cette disparité pourrait susciter confusion, frustration ou même un sentiment d'insécurité vis-à-vis des procédures appliquées selon les aéroports.

Dans ce contexte, des inquiétudes émergent également quant au risque que certains aéroports belges soient perçus comme moins protégés ou technologiquement dépassés. Or, la sûreté ne peut souffrir d'aucun affaiblissement, d'autant plus que l'évolution des menaces, y compris terroristes, impose une vigilance constante.

1. Disposez-vous d'une cartographie des équipements de sûreté installés actuellement dans les aéroports belges en matière de contrôle des bagages à main? Quid des petits aéroports (Courtrai, Ostende-Bruges, etc.)?

2. Quelles recommandations ou exigences votre administration adresse-t-elle aux gestionnaires aéroportuaires concernant l'adoption des nouveaux scanners 3D?

3. Un suivi est-il effectué par vos services concernant les délais d'installation de ces nouveaux équipements dans les différents aéroports du pays?

4. Des évaluations de risques sont-elles réalisées en lien avec les niveaux d'équipement et les flux de passagers?

5. Welke middelen stelt de federale regering ter beschikking om de modernisering van de beveiligingssystemen technisch of financieel te ondersteunen in de gebieden die onder haar bevoegdheid vallen?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie van 13 november 2025, op de vraag nr. 597 van De heer volksvertegenwoordiger Anthony Dufrane van 14 oktober 2025 (Fr.):

1. Het Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV) beschikt over een volledig overzicht van de veiligheidsapparatuur die momenteel in alle Belgische openbare luchthavens (Brussel, Kortrijk, Oostende, Charleroi, Antwerpen, Luik) wordt gebruikt voor de controle van handbagage. Om veiligheidsredenen wordt dit overzicht niet openbaar gemaakt.

2. Het DGLV volgt strikt de van toepassing zijnde EU-reglementering (EU300/2008) in alle publieke Belgische luchthavens. Het DGLV kan de luchthavens niet vragen om te voldoen aan de momenteel nog in ontwikkeling zijnde EU-verordeningen inzake veiligheidscontroles waarvan de invoeringsdatum door EU nog niet is gepubliceerd.

3. Deze controle wordt uitgevoerd door mijn diensten. Om veiligheidsredenen wordt deze informatie niet openbaar gemaakt.

4. DG Move van de Commissie bepaalt het uitrustingsniveau via Verordening (EU) 2015/1998, die hiervoor geen risicoanalyse voorschrijft.

5. Ik heb geen kennis van federale financiële of technische steun voor dit specifieke punt.

DO 2024202505468

Vraag nr. 495 van De heer volksvertegenwoordiger Frank Troosters van 10 september 2025 (N.) aan de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie:

Personeel Infrabel 2024.

Ik verwijs naar mijn schriftelijke vraag nr. 56 van 27 februari 2025 (*Vragen en Antwoorden*, Kamer, 2024-2025, nr. 16). Hierbij volgende vaststellingen die bijkomende vragen bij mij oproepen.

5. Quels moyens le gouvernement fédéral met-il à disposition pour accompagner techniquement ou financièrement la modernisation des dispositifs de sûreté dans les zones relevant de ses compétences?

Réponse du ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale du 13 novembre 2025, à la question n° 597 de Monsieur le député Anthony Dufrane du 14 octobre 2025 (Fr.):

1. La Direction générale du Transport aérien (DGTA) dispose d'un aperçu complet des équipements de sécurité actuellement utilisés dans tous les aéroports publics belges (Bruxelles, Courtrai, Ostende, Charleroi, Anvers, Liège) pour le contrôle des bagages à main. Pour des raisons de sécurité, cet aperçu n'est pas rendu public.

2. La DGTA respecte scrupuleusement la réglementation européenne applicable (UE 300/2008) dans tous les aéroports publics belges. La DGTA ne peut pas demander aux aéroports de se conformer aux règlements européens en cours d'élaboration concernant les contrôles de sécurité, dont la date d'entrée en vigueur n'a pas encore été publiée par l'UE.

3. Un tel suivi est effectué par mes services. Pour des raisons de sécurité, ces informations ne sont pas rendues publiques.

4. La DG Move de la Commission définit le niveau d'équipement via le règlement (EU) 2015/1998, qui ne prévoit pas d'analyse de risques à cet effet.

5. Je n'ai pas connaissance d'aides fédérales au financement, ou techniques, de ce point spécifique.

DO 2024202505468

Question n° 495 de Monsieur le député Frank Troosters du 10 septembre 2025 (N.) au ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale:

Personnel Infrabel 2024.

Je me réfère à ma question écrite n° 56 du 27 février 2025 (*Questions et Réponses*, Chambre, 2024-2025, n° 16). Je formule ci-après quelques constatations qui soulèvent pour moi des questions supplémentaires.

1. Volgens de door u geleverde gegevens zou het aantal personeelsleden bij Infrabel in 2024 zijn toegenomen met 39 eenheden (1 januari 2024: 9.557 versus 1 januari 2025: 9.596). De verhouding tussen instroom nieuwe personeelsleden versus uitstroom van personeelsleden zou volgens uw cijfers voor 2024 echter -1 bedragen (in 556 versus uit 557). Op welke wijze verklaart u de discrepantie tussen de evolutie inzake het totaal aantal personeelsleden versus de evolutie inzake de in- en uitstroom van personeelsleden in 2024?

2. Mijn vraag over de verhouding tussen het aantal statutaire personeelsleden versus het aantal contractueel aangestelde personeelsleden kreeg geen antwoord. Graag duiding hoeveel personen van de 9.596 personeelsleden die op 1 januari 2025 in dienst waren statutair benoemd waren versus het aantal contractueel aangestelden.

3. Mijn vraag over de verhouding tussen het aantal Nederlandstaligen versus het aantal Franstaligen in het personeelsbestand bij Infrabel werd evenmin beantwoord. Graag duiding over deze verhouding met betrekking tot de 9.596 personeelsleden die op 1 januari 2025 in dienst waren.

4. Zelfde vragen versus het aantal aangeworven personeelsleden (556) en het aantal personeelsleden dat Infrabel verliet (557) in 2024. Voor beide groepen: hoeveel waren statutair versus contractueel aangesteld? Hoe lag voor beide groepen de verhouding Nederlandstaligen versus Franstaligen?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie van 07 november 2025, op de vraag nr. 495 van De heer volksvertegenwoordiger Frank Troosters van 10 september 2025 (N.):

Hier zijn de door HR-Rail verstrekte gegevens:

1. Het personeelsaantal van 9.557 op 1 januari 2024 en van 9.596 op 1 januari 2025 is een momentopname op de eerste dag van de maand op die data. De cijfers van 556 en 557 vertegenwoordigen respectievelijk het totaal aantal aanwervingen en het totaal aantal vertrekken op de periode van 1 januari 2024 tot en met 31 december 2024. Het verschil kan onder andere voortkomen uit het einde van een dienstonderbreking, uit de situatie van personen die na hun pensionering als contractueel blijven werken, of uit verschuivingen tussen entiteiten.

2. Op 1 januari 2025 zijn de personeelsleden van Infrabel als volgt verdeeld: 82,2 % statutairen en 17,8 % contractuelen.

3. 46,8 % Nederlandstalig en 53,2 % Franstalig

4. Aanwervingen 2024:

- 54 % statutair;

1. Selon les données que vous avez fournies, le nombre d'employés chez Infrabel aurait augmenté de 39 unités en 2024 (1er janvier 2024: 9.557 contre 1er janvier 2025: 9.596). Toutefois, selon vos chiffres pour 2024, le rapport entre les entrées et les sorties de personnel serait de -1 (556 entrées contre 557 sorties). Comment expliquez-vous la disparité entre l'évolution du nombre total d'employés et l'évolution des entrées et des sorties de personnel en 2024?

2. Ma question sur le rapport entre le nombre d'employés statutaires et le nombre d'employés contractuels demeure sans réponse. Je souhaiterais savoir combien de personnes, parmi les 9.596 membres du personnel en service au 1er janvier 2025, étaient nommées à titre statutaire et combien étaient engagées à titre contractuel.

3. Ma question concernant le rapport entre le nombre de néerlandophones et le nombre de francophones au sein du personnel d'Infrabel demeure également sans réponse. Je souhaiterais obtenir des précisions sur ce rapport concernant les 9.596 membres du personnel qui étaient en service au 1er janvier 2025.

4. Mêmes questions concernant le nombre de personnes recrutées (556) et le nombre de personnes ayant quitté Infrabel (557) en 2024. Pour les deux groupes: combien étaient statutaires et combien étaient contractuelles? Quel était le ratio entre néerlandophones et francophones dans les deux groupes?

Réponse du ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale du 07 novembre 2025, à la question n° 495 de Monsieur le député Frank Troosters du 10 septembre 2025 (N.):

Voici les informations fournies par HR-Rail:

1. Le nombre de membres du personnel, soit 9.557 au 1er janvier 2024 et 9.596 au 1er janvier 2025, représente une "photographie" prise le premier jour du mois à ces dates. Les chiffres de 556 et 557 correspondent respectivement au nombre total d'engagements et au nombre total de départs sur la période du 1er janvier 2024 au 31 décembre 2024. La différence peut notamment s'expliquer par la fin d'une interruption de service, par la situation de personnes qui continuent à travailler comme contractuels après leur départ à la retraite, ou par des transferts entre entités.

2. Au 1er janvier 2025, les membres du personnel d'Infrabel se répartissent comme suit: 82,2 % de statutaires et 17,8 % de contractuels.

3. 46,8 % néerlandophones et 53,2 % francophones.

4. Engagements en 2024:

- 54 % statutaires;

- 46 % contractueel;
 - 44,4 % Nederlandstalig;
 - 55,6 % Franstalig.
- Uitstroom 2024:
- 78,1 % statutair;
 - 21,9 % contractueel;
 - 49,9 % Nederlandstalig;
 - 50,1 % Franstalig.

DO 2024202505542

**Vraag nr. 510 van De heer volksvertegenwoordiger
Hugues Bayet van 16 september 2025 (Fr.) aan de
minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische
Transitie:**

*Vordering van de werken aan de voetgangerstunnel onder
de sporen van het station Charleroi-Central.*

De in 2021 aangevatte werken voor de bouw van de nieuwe voetgangerstunnel onder de sporen van het station Charleroi-Central moesten zorgen voor een vlottere doorstroming van reizigers en toegankelijke perrons. Hoewel het einde van de zware werken voor eind dit jaar was aangekondigd en sommige delen van de tunnel al toegankelijk zijn, moeten er nog steeds enkele grote inrichtingswerken worden uitgevoerd: de installatie van de liften, de plaatsing van de leuningen op de perrons, de afwerking van het stationsgebouw en de installatie van de roltrappen.

In tegenstelling tot de oorspronkelijk meegedeelde planning zal de tunnel met zijn commerciële concessies pas in het eerste kwartaal van 2026 volledig in gebruik kunnen worden genomen, en niet meer - zoals aangekondigd - in 2025. Die extra vertraging roept vragen op, aangezien het totale budget voor de werken - dat op bijna 31,5 miljoen euro wordt geraamd (23 miljoen euro voor de NMBS en 8,5 miljoen euro voor Infrabel) - een aanzienlijke investering voor de regio betekent.

1. Wat zijn de precieze oorzaken van die vertraging in de volledige oplevering van het project, terwijl de ingebruikname voor 2025 werd aangekondigd?

2. Welke maatregelen hebben uw kabinet en de NMBS genomen voor de verdere follow-up om ervoor te zorgen dat de nieuwe deadline - begin 2026 - ditmaal wel zal worden gehaald?

3. In hoeverre past de opening van commerciële concessies in het kader van dit project binnen de ruimere strategie om de grote Belgische stations - waaronder Charleroi, dat een belangrijke regionale hub is - te moderniseren en levendiger te maken?

- 46 % contractuels;
 - 44,4 % néerlandophones;
 - 55,6 % francophones.
- Départs en 2024:
- 78,1 % statutaires;
 - 21,9 % contractuels;
 - 49,9 % néerlandophones;
 - 50,1 % francophones.

DO 2024202505542

**Question n° 510 de Monsieur le député Hugues Bayet
du 16 septembre 2025 (Fr.) au ministre de la
Mobilité, du Climat et de la Transition
environnementale:**

L'état du chantier du passage sous voies de Charleroi-Central.

Entamés en 2021, les travaux de construction du nouveau tunnel sous voies de la gare de Charleroi-Central devaient améliorer sensiblement la fluidité des déplacements des voyageurs et l'accessibilité aux quais. Si la fin des travaux lourds est annoncée pour cette année et que certaines parties du tunnel sont déjà accessibles, plusieurs aménagements importants restent à réaliser: installation des ascenseurs, pose des garde-corps sur les quais, finalisation du bâtiment voyageurs et mise en place des escalators.

Or, contrairement au calendrier initialement communiqué, la mise en service complète du tunnel avec ses concessions commerciales ne pourra intervenir qu'au premier trimestre 2026, et non plus en 2025 comme annoncé. Ce report supplémentaire interroge alors que le budget total du chantier, estimé à près de 31,5 millions d'euros (23 millions pour la SNCB et 8,5 millions pour Infrabel), constitue un investissement considérable pour la région.

1. Quelles sont les causes précises de ces retards dans la livraison complète du projet, alors qu'une mise en service avait été annoncée pour 2025?

2. Quelles mesures de suivi sont mises en place par votre cabinet et par la SNCB pour garantir que la nouvelle échéance, début 2026, sera, cette fois, respectée?

3. Dans quelle mesure l'ouverture des concessions commerciales associées à ce projet s'intègre dans la stratégie plus globale de modernisation et de dynamisation des grandes gares belges, notamment pour Charleroi qui constitue un pôle régional majeur?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie van 07 november 2025, op de vraag nr. 510 van De heer volksvertegenwoordiger Hugues Bayet van 16 september 2025 (Fr.):

1. De vertragingen zijn voornamelijk te wijten aan moeilijkheden bij de aannemer en diens onderaannemers op twee kritieke punten: de bestelling en installatie van de roltrappen, en de levering van de gevelbekleding en afwerkingen.

2. NMBS heeft de contractuele en technische controle versterkt, met een nauwe opvolging van de kritieke mijlpalen, regelmatige coördinatievergaderingen en specifieke monitoring van de kritieke onderdelen. Het bedrijf is formeel in gebreke gesteld en wordt strikt opgevolgd om de naleving van de planning te garanderen. NMBS houdt ook de stad goed op de hoogte van de voortgang van het project.

3. Stations zijn niet langer louter doorgangsplaatzen, maar ook multifunctionele ruimtes: de opening van commerciële concessies in stations kadert in een strategie van NMBS om Belgische stations te moderniseren, dynamiseren en herwaarderen als centra van leven, mobiliteit en economische activiteit. In Charleroi, een belangrijk regionaal knooppunt, ondersteunt deze strategie de modernisering van de infrastructuur en de herinrichting van de stationsbuurt.

Het doel is om tegemoet te komen aan de behoeften van de reizigers en hun dagelijks leven te vergemakkelijken, door hen aangepaste diensten aan te bieden (koffie, broodjes, kranten, buurtwinkel, diensten, enz.) en hun ervaring in het station te verbeteren.

DO 2024202505543

Vraag nr. 511 van De heer volksvertegenwoordiger Hugues Bayet van 16 september 2025 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie:

Gevolgen van afgeschafte treinen en de vermindering van het treinaanbod.

In een recente getuigenis werden de zeer concrete gevolgen van treinvertragingen, afgeschafte treinen en de vermindering van het treinaanbod onder de aandacht gebracht: zo vertelde een leerkracht en alleenstaande ouder uit Borgworm, die met de trein naar het werk pendelt, dat hij zijn baan in Brussel kwijtgeraakt was omdat hij door de onbetrouwbaarheid van de treindienst niet op tijd op het werk kon aankomen.

Réponse du ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale du 07 novembre 2025, à la question n° 510 de Monsieur le député Hugues Bayet du 16 septembre 2025 (Fr.):

1. Les retards proviennent essentiellement de difficultés de l'entrepreneur et de ses sous-traitants sur deux volets critiques: la commande et l'installation des escalators, ainsi que la livraison des bardages et finitions.

2. La SNCB a renforcé le contrôle contractuel et technique, avec un suivi rapproché des jalons critiques, des réunions de coordination régulières et un monitoring spécifique sur les volets critiques. L'entreprise a été mise en demeure et fait l'objet d'un suivi strict afin de garantir le respect du planning. La SNCB tient également la ville bien informée de l'avancement du projet.

3. Les gares ne sont plus uniquement des lieux de transit, mais aussi des espaces multifonctionnels: l'ouverture des concessions commerciales dans les gares s'inscrit dans une stratégie menée par la SNCB visant à moderniser, dynamiser et revaloriser les gares belges en tant que pôles de vie, de mobilité et d'activités économiques. À Charleroi, pôle régional majeur, cette stratégie accompagne la modernisation des infrastructures et le réaménagement du quartier de la gare.

L'objectif est de répondre aux besoins des voyageurs et de faciliter leur quotidien, en leur offrant des services adaptés (café, sandwiches, presse, magasin de proximité, services, etc.), et en améliorant leur expérience en gare.

DO 2024202505543

Question n° 511 de Monsieur le député Hugues Bayet du 16 septembre 2025 (Fr.) au ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale:

Conséquences des suppressions de trains et de la diminution de l'offre ferroviaire.

Un témoignage récent met en lumière les conséquences très concrètes des retards, des suppressions de trains et de la diminution de l'offre ferroviaire: un navetteur, enseignant et parent solo domicilié à Waremmes, explique avoir perdu son emploi à Bruxelles, incapable de garantir sa ponctualité en raison de la fiabilité insuffisante du service ferroviaire.

Dit individuele geval illustreert een ruimere problematiek. Vele regelmatige reizigers in verschillende regio's van het land ondervinden rechtstreeks de gevolgen van de onregelmatige dienstverlening van de NMBS: vertragingen, overvolle treinen, gemiste aansluitingen en een verminderd aanbod. Dit heeft niet alleen consequenties voor hun werksituatie, maar ook voor hun gezinsleven en hun vertrouwen in het spoor als geloofwaardig alternatief voor de auto.

1. Beschikt u over een evaluatie van het aantal afgeschafte treinen en de stiptheid per lijn en per regio, met name tijdens de spitsuren, en hoe zijn deze cijfers de afgelopen jaren geëvolueerd?

2. Is de vermindering van het treinaanbod (met soms slechts één trein per uur op bepaalde lijnen tijdens de spits) niet in tegenspraak met de doelstellingen inzake de modal shift die de regering heeft vooropgesteld tegen 2030?

3. Welke structurele maatregelen worden er genomen om de betrouwbaarheid van de dienstverlening te verbeteren (minder afgeschafte treinen, beter beheer van het rollend materieel, meer personeel, enz.) en het vertrouwen van de reizigers te herstellen?

4. Denkt de regering, in samenwerking met de NMBS en Infrabel, een specifieke strategie te ontwikkelen voor de regionale lijnen die de provinciesteden met Brussel verbinden, om ervoor te zorgen dat pendelaars vlot naar hun werk kunnen sporen en te voorkomen dat situaties zoals die in Borgworm zich elders herhalen?

5. Welke garanties zullen er in het toekomstige openbare dienstcontract met de NMBS worden opgenomen met betrekking tot het minimale aantal treinen op een lijn en de vaste verbintenissen op het gebied van stiptheid?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie van 07 november 2025, op de vraag nr. 511 van De heer volksvertegenwoordiger Hugues Bayet van 16 september 2025 (Fr.):

Het antwoord op deze vraag werd rechtstreeks naar het geachte Kamerlid gestuurd. Door de omvang ervan werd het antwoord niet opgenomen in het *Bulletin van Vragen en Antwoorden*. Op verzoek zal de griffie van de Kamer van volksvertegenwoordigers de documenten bezorgen (schriftelijke.vragen@dekamer.be).

Ce cas individuel illustre une problématique plus large: de nombreux voyageurs réguliers, dans différentes régions du pays, subissent les impacts directs de l'irrégularité du service de la SNCB: retards, trains bondés, correspondances manquées et offre réduite. Cela engendre des conséquences non seulement sur leur emploi, mais aussi sur leur organisation familiale et leur confiance dans le rail comme alternative crédible à la voiture.

1. Disposez-vous d'une évaluation du nombre de suppressions de trains et du taux de ponctualité par ligne et par région, notamment aux heures de pointe, et comment ces chiffres évoluent-ils ces dernières années?

2. La diminution de l'offre (avec parfois un seul train par heure sur certaines lignes en pointe) n'est-elle pas contradictoire avec les objectifs de report modal que le gouvernement s'est engagé à atteindre d'ici 2030?

3. Quelles mesures structurelles sont mises en place pour améliorer la fiabilité du service (réduction des suppressions, meilleure gestion du matériel roulant, renforcement du personnel, etc.) et pour redonner confiance aux navetteurs?

4. Le gouvernement, en lien avec la SNCB et Infrabel, entend-il développer une stratégie spécifique pour les lignes régionales reliant les villes de province à Bruxelles, afin de préserver l'accessibilité des emplois et d'éviter que des situations comme celle rapportée à Waremmes ne se reproduisent ailleurs?

5. Pouvez-vous préciser quelles garanties seront apportées dans le futur contrat de service public avec la SNCB concernant la fréquence minimale des trains et les engagements fermes en matière de ponctualité?

Réponse du ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale du 07 novembre 2025, à la question n° 511 de Monsieur le député Hugues Bayet du 16 septembre 2025 (Fr.):

La réponse à cette question a été transmise directement à l'honorable membre. Étant donné son ampleur, cette réponse n'a pas été insérée dans le *Bulletin des Questions et Réponses*. Sur simple demande, le greffe de la Chambre des représentants transmettra les documents (questions.ecrites@lachambre.be).

DO 2024202505544

Vraag nr. 512 van De heer volksvertegenwoordiger Hugues Bayet van 16 september 2025 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie:

Incident met Securail op 8 augustus 2025.

Een gewelddadig incident dat zich op 8 augustus 2025 in het station Brussel-Noord voorgedaan heeft, waarbij er drie vrouwen van Congolese aankomst het slachtoffer werden van agressie en waarbij er Securailagenten betrokken waren, heeft de gemoederen doen oplaaien en heel wat protest uitgelokt, waardoor de NMBS zich genoodzaakt zag een intern onderzoek op te starten.

Uit de beelden die vrijgegeven werden blijkt dat er bijzonder hardhandig opgetreden werd, terwijl getuigen verklaren dat een controleur racistische uitspraken gedaan zou hebben. Er zou ook sprake zijn van discriminerend gedrag ten aanzien van de slachtoffers. Die zorgwekkende feiten doen vragen rijzen omtrent de inachtneming van de grondrechten, de strijd tegen discriminatie en het incidentenbeheer door het personeel van de veiligheidsdiensten van het spoor.

1. Hoever is het door de NMBS gevoerde interne onderzoek gevorderd en welke voorlopige maatregelen werden er genomen ten aanzien van het betrokken personeel?

2. Welke initiatieven heeft de NMBS genomen of overweegt het spoorbedrijf te nemen om discriminerend gedrag, racisme of machtsmisbruik door zijn teams zowel bij de veiligheidshandhaving als in het kader van de controle van de reizigers tegen te gaan?

3. Bestaat er een verplicht en regelmatig opleidings- en sensibiliseringsprogramma voor de personeelsleden die in contact staan met het publiek met het oog gericht op meer respect voor diversiteit en voor de rechten van de reizigers?

4. Op welke manier werkt de NMBS samen met de gerechtelijke overheden en de gemeenschapsverenigingen opdat de slachtoffers op een rechtvaardige en transparante manier bejegend worden en het vertrouwen van de reizigers in de openbare spoordienst hersteld wordt?

5. Hoe controleert de regering of de NMBS haar verplichtingen inzake non-discriminatie naleeft en welke sancties kunnen er overwogen worden als er tekortkomingen vastgesteld worden?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie van 07 november 2025, op de vraag nr. 512 van De heer volksvertegenwoordiger Hugues Bayet van 16 september 2025 (Fr.):

DO 2024202505544

Question n° 512 de Monsieur le député Hugues Bayet du 16 septembre 2025 (Fr.) au ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale:

L'incident de Securail du 8 août 2025.

Un incident violent impliquant des agents de Securail survenu le 8 août 2025 à la gare de Bruxelles-Nord, où trois femmes d'origine congolaise ont été agressées, a suscité une vive émotion et une manifestation de protestation contraignant la SNCB à ouvrir une enquête interne.

Les images diffusées ont montré un usage de la force particulièrement marqué, tandis que des témoignages évoquent des propos racistes tenus par un contrôleur, et des accusations de comportements discriminatoires à l'égard des victimes. Ces faits préoccupants interpellent quant au respect des droits fondamentaux, à la lutte contre les discriminations et à la gestion des incidents par le personnel de sécurité ferroviaire.

1. Quel est l'état d'avancement de l'enquête interne menée par la SNCB et quelles mesures provisoires ont été prises à l'encontre du personnel impliqué?

2. Quelles initiatives la SNCB a-t-elle mises en place ou envisage-t-elle de renforcer pour prévenir les comportements discriminatoires, racistes ou abusifs au sein de ses équipes, tant dans la sécurité que dans le contrôle des voyageurs?

3. Existe-t-il un dispositif de formation et de sensibilisation obligatoire et régulier pour les agents en contact avec le public, afin de promouvoir le respect, la diversité et les droits des usagers?

4. Comment la SNCB collabore-t-elle avec les autorités judiciaires et les associations communautaires pour assurer une prise en charge juste et transparente des victimes, et restaurer la confiance des voyageurs dans le service public ferroviaire?

5. Comment le gouvernement contrôle-t-il la conformité de la SNCB aux obligations en matière de non-discrimination et quelles sanctions peuvent être envisagées en cas de manquements avérés?

Réponse du ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale du 07 novembre 2025, à la question n° 512 de Monsieur le député Hugues Bayet du 16 septembre 2025 (Fr.):

1. Er heeft zich inderdaad een incident voorgedaan op 8 augustus 2025 in het station Brussel-Noord, waarbij reizigers en Securail-agenten betrokken waren.

NMBS betreurt dit voorval ten zeerste en benadrukt dat het met de grootste ernst wordt behandeld.

Conform de interne procedures werd op verzoek van de CEO onmiddellijk een onderzoek geopend om de exacte omstandigheden van de feiten te achterhalen.

De conclusies van dit onderzoek zijn nog niet bekend.

In afwachting van deze resultaten is het voorbarig om uitspraken te doen over verantwoordelijkheden of enig oordeel te vellen.

Uit voorzorg werden twee van de drie betrokken Securail-agenten de dag na de feiten uit actieve dienst genomen, in afwachting van de conclusies van het onderzoek.

2. Securail-agenten spelen een essentiële rol binnen het algemene veiligheidsapparaat van het spoor, zowel op de treinen als in de stations.

Vooraleer zij beëdigd worden, volgen zij een wettelijk vastgelegde opleiding van meerdere maanden, aangevuld met een programma voor permanente vorming gedurende hun hele loopbaan.

De huidige opleidings- en begeleidingsstructuren zijn opgebouwd rond de volgende pijlers:

- Conflicthantering en bemiddeling:

De agenten volgen specifieke modules over professionele houding, geweldloze communicatie, bemiddeling en het omgaan met complexe situaties. Deze opleidingen hebben tot doel hun relationele vaardigheden te versterken en hun vermogen te vergroten om spanningen te ontmijnen.

- Proportionaliteit en besluitvorming:

De interventies van de agenten worden opgevolgd door de teamleaders en het *Security Operations Center*. Regelmatige opleidingen worden gegeven over het toepasselijke wettelijke kader en het proportioneel gebruik van geweld, om het respect voor de grondrechten en de gepaste aard van de interventies te waarborgen.

- Diversiteit en inclusie:

Opleidingsmodules rond de bestrijding van stereotypen, microdiscriminatie en de bevordering van inclusieve communicatie maken deel uit van het opleidingsplan van NMBS. Het doel is de agenten bewust te maken van de diversiteit van het publiek en een klimaat van respect en inclusie te bevorderen.

- Simulaties en nieuwe technologieën:

1. Un incident s'est effectivement produit le 8 août 2025 en gare de Bruxelles-Nord, impliquant des voyageurs et des agents Securail.

La SNCB déplore vivement cet événement et tient à souligner qu'il est pris avec le plus grand sérieux.

Conformément aux procédures internes, une enquête a été immédiatement ouverte à la demande de la CEO afin de déterminer les circonstances exactes des faits.

Les conclusions de cette enquête ne sont pas encore connues.

Dans l'attente de ces résultats, il serait prématuré de se prononcer sur les responsabilités ou d'émettre un quelconque jugement.

À titre conservatoire, deux des trois agents Securail concernés ont été placés en non-activité dès le lendemain des faits, dans l'attente des conclusions de l'enquête.

2. Les agents Securail occupent une place essentielle dans le dispositif global de sécurité ferroviaire, tant à bord des trains que dans les gares.

Avant d'être assermentés, ils bénéficient d'une formation réglementée de plusieurs mois, à laquelle s'ajoute un programme de formation continue tout au long de leur carrière.

Les dispositifs de formation et de supervision actuellement en vigueur s'articulent autour des axes suivants:

- Gestion des conflits et médiation:

Les agents suivent des modules spécifiques portant sur la posture professionnelle, la communication non violente, la médiation et la gestion de situations complexes. Ces formations visent à renforcer leurs compétences relationnelles et leur capacité à désamorcer les tensions.

- Proportionnalité et prise de décision:

Les interventions des agents sont encadrées par les *teamleaders* et le *Security Operations Center*. Des formations régulières sont dispensées sur le cadre légal applicable et l'usage proportionné de la force, afin de garantir le respect des droits fondamentaux et l'adéquation des réponses apportées.

- Diversité et inclusion:

Des modules dédiés à la lutte contre les stéréotypes, la micro-discrimination et la promotion d'une communication inclusive sont intégrés au plan de formation de la SNCB. L'objectif est de sensibiliser les agents à la diversité des publics et de favoriser un climat de respect et d'inclusion.

- Simulations et nouvelles technologies:

De agenten nemen deel aan praktische oefeningen, rollenspellen en simulaties waarin innovatieve technologieën worden geïntegreerd, zoals artificiële intelligentie en virtual reality, om de situaties op het terrein zo realistisch mogelijk na te bootsen.

- Leren uit incidenten:

Tot slot worden er transversale feedbacksessies en interviews georganiseerd om lessen te trekken uit eerdere incidenten en de professionele praktijken voortdurend te verbeteren.

Al deze maatregelen hebben tot doel een hoog niveau van professionaliteit en doeltreffendheid te garanderen in het beheer van de spoorwegveiligheid, met respect voor de fundamentele waarden van NMBS.

3 en 4. NMBS werkt nauw samen met de gerechtelijke autoriteiten, onder meer via regelmatige informatie-uitwisseling, om een rechtvaardige behandeling van de slachtoffers te garanderen. Ze werkt ook samen met gemeenschaps-organisaties en slachtofferhulp om een globale ondersteuning te bieden en het vertrouwen van het publiek te versterken.

NMBS blijft volledig toegewijd aan het waarborgen van een voorbeeldige veiligheidsdienst op het volledige spoorweganet. Elke dag zorgen 480 Securail-agenten met professionaliteit voor de veiligheid van bijna 900.000 reizigers. Hun rol wordt erkend en gewaardeerd, zoals blijkt uit tevredenheidsenquêtes.

Zich bewust van het belang van de publieke perceptie voert NMBS regelmatig sensibiliseringscampagnes en wil ze haar transparantie- en beschermingsmechanismen versterken, onder meer door de komende invoering van bodycams. Deze hulpmiddelen zijn bedoeld om agressie te voorkomen en de rechten van alle partijen bij een incident te waarborgen, aangezien de opnames als bewijsmateriaal kunnen dienen - zowel in belastende als ontlastende zin.

Tot slot hebben, in het kader van een versterkte samenwerking met de veiligheidsdiensten, 130 lokale politiezones en de federale politie voortaan in real time toegang tot het cameranetwerk, wat de coördinatie bij incidenten verbetert.

Les agents participent à des exercices pratiques, des jeux de rôle et des simulations intégrant des technologies innovantes, telles que l'intelligence artificielle et la réalité virtuelle, afin de reproduire au plus près les situations rencontrées sur le terrain.

- Apprentissage post-incident:

Enfin, des sessions de retour d'expérience et des interventions sont organisées de manière transversale, afin de tirer les enseignements des incidents survenus et d'améliorer en continu les pratiques professionnelles.

L'ensemble de ces dispositifs vise à garantir un haut niveau de professionnalisme et d'efficacité dans la gestion de la sécurité ferroviaire, tout en assurant le respect des valeurs fondamentales de la SNCB.

3 et 4. La SNCB collabore étroitement avec les autorités judiciaires, notamment par un échange régulier d'informations, afin de garantir une prise en charge juste des victimes. Elle travaille aussi avec des associations communautaires et d'aide aux victimes pour offrir un accompagnement global et renforcer la confiance du public.

La SNCB reste pleinement engagée à assurer un service de sécurité exemplaire sur l'ensemble du domaine ferroviaire. Chaque jour, 480 agents Securail assurent la sécurité de près de 900.000 voyageurs avec professionnalisme. Leur rôle est reconnu et apprécié, comme le montrent les enquêtes de satisfaction.

Consciente de l'importance de la perception du public, la SNCB mène régulièrement des campagnes de sensibilisation et compte renforcer ses dispositifs de transparence et de protection, notamment par l'introduction prochaine de bodycams. Ces outils ont pour objectif de prévenir les actes d'agression et de garantir les droits de toutes les parties en cas d'incident, les enregistrements pouvant servir de preuves, à charge comme à décharge.

Enfin, dans une logique de coopération renforcée avec les services de sécurité, 130 zones de police locales et la police fédérale ont désormais accès en temps réel au réseau de caméras, ce qui améliore la coordination en cas d'incident.

5. Aangezien de NMBS als een administratieve instantie wordt beschouwd, zijn zij en haar personeel onderworpen aan alle wettelijke bepalingen inzake niet-discriminerende behandeling die voor overheidsinstanties gelden. De openbaardienstcontracten preciseren bovendien hoe de taken op het gebied van veiligheid moeten worden uitgevoerd (hoofdstuk 6) en voorzien in een personeels- en preventiebeleid dat gebaseerd is op inclusie, de erkenning van de diversiteit van de Belgische samenleving en de preventie van discriminatiemechanismen en -praktijken. Deze principes zijn vastgelegd in verschillende documenten, charters en interne procedures waarin de verplichtingen van de medewerkers en kaderleden, de meldingsprocedures in geval van afwijkend gedrag en de eventuele sancties bij niet-naleving worden gespecificeerd.

DO 2024202505558

Vraag nr. 515 van De heer volksvertegenwoordiger Werner Somers van 17 september 2025 (N.) aan de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie:

Stationsgebouw van Ninove. - Plannen van de NMBS.

Eind 2021 gingen de loketten in het station van Ninove dicht. Sindsdien is Ninove nog slechts een stopplaats en staat het stationsgebouw grotendeels leeg.

1. Zal het gebouw, geheel of gedeeltelijk, worden herbestemd? Zo ja, welke nieuwe bestemming zal aan het gebouw worden gegeven?

2. Bestaan er nog steeds plannen om een deel van het stationsgebouw te slopen? Zo ja, welke invulling zal worden gegeven aan de na de sloop vrijgekomen zone? Zal hierover overleg worden gepleegd met de lokale overheid, de stad Ninove?

3. Staat het stationsgebouw op een leegstandsinventaris? Zo ja, sinds wanneer? Welke bedragen aan leegstandsbelasting werden er reeds betaald?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie van 07 november 2025, op de vraag nr. 515 van De heer volksvertegenwoordiger Werner Somers van 17 september 2025 (N.):

5. Étant considérée comme une autorité administrative, la SNCB et son personnel sont soumis à l'ensemble des dispositions légales en matière de traitement non-discriminatoire qui s'imposent aux autorités publiques. Le contrat de service public précise en outre la manière dont les missions relatives à la sécurité doivent être remplies (chapitre 6) et prévoit une politique de ressources humaines et de prévention basées sur l'inclusion, la reconnaissance de la diversité de la société belge et la prévention des mécanismes et pratiques de discrimination. Ces principes sont traduits dans différents documents, chartes et procédures internes qui précisent les obligations des collaborateurs et des cadres, les processus d'alerte en cas de comportements déviants ainsi que les sanctions éventuelles en cas de non-respect.

DO 2024202505558

Question n° 515 de Monsieur le député Werner Somers du 17 septembre 2025 (N.) au ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale:

Projets de la SNCB pour le bâtiment de la gare de Ninove.

Les guichets de la gare de Ninove ont été fermés fin 2021. Depuis lors, Ninove n'est plus qu'un arrêt de passage pour les trains et une grande partie du bâtiment de la gare est inoccupée.

1. Le bâtiment sera-t-il réaffecté, en tout ou en partie? Dans l'affirmative, quelle sera sa nouvelle affectation?

2. Est-il toujours prévu de démolir une partie du bâtiment de la gare? Dans l'affirmative, à quelle fin la zone libérée après la démolition sera-t-elle utilisée? Une concertation sera-t-elle organisée sur ce point avec les pouvoirs locaux, la ville de Ninove?

3. La gare figure-t-elle sur un inventaire des bâtiments inoccupés? Dans l'affirmative, depuis quand? À hauteur de quel montant des taxes d'inoccupation ont-elles déjà été versées?

Réponse du ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale du 07 novembre 2025, à la question n° 515 de Monsieur le député Werner Somers du 17 septembre 2025 (N.):

1 en 2. Het bestaande stationsgebouw zal volledig gesloopt worden en vervangen door nieuwe onthaalinfrastuur met onder meer wachtzaal, sanitair en een beveiligde fietsenstalling. De vrijgekomen ruimte zal in samenspraak met de stad herbestemd kunnen worden. De uitvoering van de werken is voorzien in de tweede helft van deze legislatuur.

3. Het gebouw staat niet op een leegstandsinventaris.

DO 2024202505567

Vraag nr. 517 van De heer volksvertegenwoordiger Franky Demon van 18 september 2025 (N.) aan de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie:

Aanbesteding NMBS. - Gunning aan CAF. - Respect voor internationaal recht en mensenrechten.

Op 23 juli 2025 besloot de raad van bestuur van de NMBS het miljardencontract voor de levering van nieuwe treinstellen toe te kennen aan het Spaanse bedrijf CAF. Daarbij werd expliciet gesteld dat CAF zich diende te verbinden tot respect voor het internationaal recht en de mensenrechten. Deze bijkomende eis werd door de NMBS zelf als essentieel benadrukt.

De controverse rond CAF wordt intussen groter. Op 26 augustus 2025 hebben verschillende mensenrechtenorganisaties zich aangesloten bij de juridische procedure bij de Raad van State tegen de gunning. Hun argument: CAF is actief betrokken bij de aanleg en het onderhoud van een tram- en treinnetwerk in bezet Palestijns gebied, dat Jeruzalem verbindt met illegale nederzettingen op de Westelijke Jordaanoever. De Raad van State behandelt dit dossier tijdens de publieke zittingen van 2 en 3 september 2025.

Intussen heeft de NMBS publiek verklaard dat er "geen dwingend rechtsinstrument bestaat voor Israëlische ondernemingen, noch voor ondernemingen die actief zijn in Israël en/of Palestina", en dat het "niet aan de NMBS is om het buitenlands of handelsbeleid van België of de EU te bepalen". Met deze verklaring lijkt de NMBS afstand te nemen van de eerdere expliciete voorwaarde.

Bovendien hebben, sinds dinsdag 2 september 2025, de federale regering en de Vlaamse regering een akkoord omtrent bijkomende maatregelen om de genocide in Gaza te stoppen.

1 et 2. Le bâtiment actuel de la gare sera entièrement démolé et remplacé par une nouvelle infrastructure d'accueil comprenant une salle d'attente, des sanitaires et un local à vélos sécurisé. Il sera possible de réaffecter l'espace libéré en concertation avec la ville. La mise en oeuvre des travaux est prévue pour la deuxième moitié de cette législature.

3. Le bâtiment ne figure pas dans l'inventaire des locaux vacants.

DO 2024202505567

Question n° 517 de Monsieur le député Franky Demon du 18 septembre 2025 (N.) au ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale:

Marché public attribué par la SNCB à CAF. - Respect du droit international et des droits humains.

Le 23 juillet 2025, le conseil d'administration de la SNCB a décidé d'attribuer à l'entreprise espagnole CAF le contrat de plusieurs milliards d'euros pour la livraison de nouveaux trains. Il a été explicitement établi dans ce cadre que CAF devait s'engager à respecter le droit international ainsi que les droits humains. La SNCB elle-même avait souligné que ce critère supplémentaire était essentiel.

Entre-temps, la controverse que suscite le constructeur espagnol est allée grandissante. Le 26 août 2025, plusieurs organisations de défense des droits humains se sont jointes à la procédure juridique engagée devant le Conseil d'État contre l'attribution du marché. Elles avancent l'argument selon lequel CAF participe activement à la construction et à l'entretien d'un réseau de trams et de trains dans les territoires palestiniens occupés. Ce réseau relie Jérusalem à des colonies illégales en Cisjordanie. Le Conseil d'État a examiné ce dossier en audience publique les 2 et 3 septembre 2025.

Dans l'intervalle, la SNCB a déclaré publiquement qu'il n'existe aucun instrument juridique contraignant pour les entreprises israéliennes ni pour les entreprises actives en Israël et/ou en Palestine, et qu'il ne lui appartient pas de déterminer la politique étrangère ou commerciale de la Belgique ou de l'UE. Par cette déclaration, la SNCB semble s'éloigner de la condition explicite qu'elle avait posée antérieurement.

Depuis le mardi 2 septembre 2025, le gouvernement fédéral et le gouvernement flamand ont, chacun, trouvé un accord sur des mesures supplémentaires à prendre afin de mettre un terme au génocide à Gaza.

1. Hoe beoordeelt u het feit dat de raad van bestuur van de NMBS op 23 juli 2025 nog expliciet het respect voor het internationaal recht en mensenrechten als eis formuleerde, maar dit enkele weken later afzwakt met haar recente verklaring dat dit niet afdwingbaar zou zijn en buiten haar bevoegdheid valt?

2. Zal de NMBS, in het licht van de nieuwe Belgische en Vlaamse beleidsmaatregelen, verplicht worden om de gunning aan CAF te herbekijken, aangezien CAF actief is in bezet Palestijns gebied?

3. Heeft de federale regering sinds de nieuwe beleidsbeslissingen inzake Gaza contact opgenomen met de NMBS om na te gaan of de gunning aan CAF hiermee nog te verzoenen valt?

4. Indien de Raad van State de gunning aan CAF niet vernietigt, maar de federale regering tegelijk maatregelen doorvoert tegen bedrijven actief in bezette gebieden: welke juridische en politieke gevolgen verwacht u voor dit contract?

5. Zal de raad van bestuur van de NMBS opnieuw samenkomen omtrent de gunning aan CAF en hun contract voor nieuwe MR30-treinstellen in het licht van de nieuwe maatregelen van de Vlaamse regering en de federale regering omtrent Gaza?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie van 13 november 2025, op de vraag nr. 517 van De heer volksvertegenwoordiger Franky Demon van 18 september 2025 (N.):

De punten die u in uw vraag aanhaalt, sluiten aan bij de thema's die reeds uitvoerig besproken zijn tijdens de vergadering van de commissie Mobiliteit van 16 september 2025 (*Integraal Verslag*, Kamer, 2024-2025, CRIV 56 COM 184).

Ik verwijs u dan ook naar mijn geconsolideerde antwoord. Graag vul ik ook aan met het volgende.

1. Het is niet aan mij om een oordeel te vellen over het standpunt van de raad van bestuur van de NMBS, die bestaat uit leden die zijn aangewezen door de politieke families die de vorige meerderheid vormden en die volledig verantwoordelijk zijn voor de beslissingen die zij nemen en al dan niet steunen.

NMBS bestudeert de volgende stappen in het dossier. De raad van bestuur heeft gevraagd aan CAF de bevestiging op te vragen dat haar activiteiten het internationaal recht en de mensenrechten respecteren.

2 en 4. Er zijn volgens de informatie waarover ik beschik geen beslissingen genomen die een juridische impact hebben op de lopende procedure.

1. Que pensez-vous du fait que le conseil d'administration de la SNCB ait imposé, pas plus tard que le 23 juillet 2025, la condition explicite du respect du droit international et des droits humains, mais qu'il l'ait nuancée quelques semaines plus tard en déclarant qu'elle n'était pas contraignante et n'entrait pas dans le cadre de ses compétences?

2. Eu égard aux nouvelles mesures politiques belges et flamandes, la SNCB sera-t-elle tenue de réexaminer l'attribution du marché à CAF, ce dernier étant actif dans les territoires palestiniens occupés?

3. Le gouvernement fédéral a-t-il pris contact avec la SNCB depuis les nouvelles décisions politiques concernant Gaza, afin d'examiner si l'attribution du marché à CAF est conciliable avec celles-ci?

4. Si le Conseil d'État n'annule pas l'attribution du marché à CAF mais que le gouvernement fédéral prend en parallèle des mesures contre les entreprises actives dans les territoires occupés, à quelles conséquences juridiques et politiques vous attendez-vous pour ce marché?

5. Le conseil d'administration de la SNCB se réunira-t-il de nouveau afin de se pencher sur l'attribution du marché à CAF et sur le contrat signé en vue de la livraison de nouvelles rames MR30, eu égard aux nouvelles mesures prises par le gouvernement flamand et le gouvernement fédéral concernant Gaza?

Réponse du ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale du 13 novembre 2025, à la question n° 517 de Monsieur le député Franky Demon du 18 septembre 2025 (N.):

Les éléments soulevés dans votre question rejoignent ceux qui ont déjà été examinés en profondeur lors de la dernière réunion de la commission Mobilité du 16 septembre 2025 (*Compte Rendu Intégral*, Chambre, 2024-2025, CRIV 56 COM 184).

Je vous renvoie dès lors à ma réponse consolidée. Je tiens également à ajouter ce qui suit.

1. Je n'ai pas à juger le positionnement du conseil d'administration de la SNCB qui est composé de membres désignés par les familles politiques qui composaient la précédente majorité et qui sont pleinement responsables des décisions qu'ils prennent et soutiennent ou non.

La SNCB étudie les prochaines étapes à suivre dans ce dossier. Le conseil d'administration a demandé de requérir auprès de CAF la confirmation que ses activités respectent le droit international et les droits humains.

2 et 4. Selon les informations dont je dispose, aucune décision n'a été prise qui aurait un impact juridique sur la procédure en cours.

3. Vanzelfsprekend ben ik over alle belangrijke dossiers in contact met NMBS, maar ik heb van in het begin aangegeven dat het voor mij primordiaal is dat de lopende aanbestedingsprocedure gerespecteerd wordt. Ik kan en mag mij daarin niet mengen.

5. Zoals voorzien in de procedure zal de raad van bestuur finaal moeten beslissen over de gunning van dit dossier, na het afronden van de onderhandelingen met de voorkeursbieder.

DO 2024202505586

Vraag nr. 524 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Sophie Thémont van 18 september 2025 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie:

Ontmoeting met belangrijke industriële spelers die om meer circulariteit vragen.

In juli 2025 lanceerde de minister van Economie in de pers het idee van een pauze in de regelgeving met betrekking tot bepaalde milieumaatregelen, ter wille van het concurrentievermogen van de ondernemingen.

Die stellingname ontlokte een debat, temeer daar verscheidene grote Belgische ondernemingen (Carmeuse, Cofinimmo, Jan De Nul, Velux, Colas, enz.) op initiatief van *The Shift* recent een ontmoeting met de minister hadden in Namen om aan te tonen dat concurrentievermogen en duurzaamheid niet elkaars tegenpolen zijn.

Deze economische actoren stelden concrete projecten in het domein van de circulaire economie voor, die al rendabel zijn en tot een reductie van de emissies en tot banencreatie leiden. Ze legden echter ook verscheidene obstakels bloot: de complexe en versnipperde regelgeving, het gebrek aan aangepaste financiële mechanismen, de nood aan een stabiele energiestrategie en aan sterkere fiscale stimuli.

Ze vragen dan ook dat de overheden een versnelling hoger zouden schakelen wat de steun voor de circulaire economie betreft, in plaats van te overwegen om op het vlak van de milieuambities gas terug te nemen.

1. Hoe wilt u de federale klimaatstrategie doen rijmen met de bevordering van de circulaire economie, opdat de milieuambities hoog blijven en tegelijk het Belgische economische weefsel versterkt wordt?

2. Bent u van plan om circulariteit expliciet een plaats te geven bij de uitvoering van de klimaatdoelstellingen, en zo ja via welke concrete instrumenten?

3. Il va de soi que je reste en contact avec la SNCB pour tous les dossiers importants, mais j'ai indiqué dès le début qu'il est primordial pour moi que la procédure d'appel d'offres en cours soit respectée. Je ne peux ni ne dois m'y immiscer.

5. Comme prévu dans la procédure, le conseil d'administration devra finalement décider de l'attribution de ce dossier, après la conclusion des négociations avec l'adjudicataire pressenti.

DO 2024202505586

Question n° 524 de Madame la députée Sophie Thémont du 18 septembre 2025 (Fr.) au ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale:

La rencontre avec de grands industriels demandant davantage de circularité.

En juillet 2025, le ministre de l'Économie a évoqué dans la presse l'idée d'une "pause réglementaire" sur certaines mesures environnementales, au nom de la compétitivité des entreprises.

Cette prise de position a suscité le débat, d'autant plus qu'à l'initiative de *The Shift*, plusieurs grandes entreprises belges (Carmeuse, Cofinimmo, Jan De Nul, Velux, Colas, etc.) ont récemment rencontré celui-ci à Namur pour démontrer que compétitivité et durabilité ne s'opposent pas.

Ces acteurs économiques ont présenté des projets concrets de circularité, déjà rentables, réduisant les émissions et créateurs d'emplois. Mais ils ont aussi identifié plusieurs freins: complexité et dispersion réglementaire, absence de mécanismes financiers adaptés, besoin d'une stratégie énergétique stable et d'incitants fiscaux renforcés.

Ils demandent dès lors aux pouvoirs publics d'accélérer le soutien à la circularité, au lieu d'envisager un ralentissement des ambitions environnementales.

1. Comment comptez-vous articuler la stratégie climatique fédérale avec la promotion de la circularité, afin d'assurer que les ambitions environnementales restent élevées tout en renforçant le tissu économique belge?

2. Prévoyez-vous d'intégrer explicitement la circularité dans la mise en oeuvre des objectifs climatiques, et si oui, par quels instruments concrets?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie van 07 november 2025, op de vraag nr. 524 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Sophie Thémont van 18 september 2025 (Fr.):

1. Circulariteit is al opgenomen in de klimaatplannen als een van de vele hefboomen.

De overgang naar een circulaire economie biedt immers aanzienlijke economische en maatschappelijke voordelen. Door dure hulpbronnen minder in te voeren en langer in de economie te houden, stijgt het concurrentievermogen, de veerkracht en de strategische autonomie van bedrijven.

Gezien de geopolitieke spanningen is het cruciaal om minder afhankelijk te zijn van ingevoerde materialen.

Voor België wordt het economische groeipotentieel geschat op 1 tot 7 miljard euro en 30.000 tot 100.000 extra jobs, vooral in de reparatie-, revisie- en recyclagesector.

De circulaire economie versterkt de Belgische kmo's, de sociale economie en de maakindustrie, met kansen voor lokaal verankerde dienstverlening, herbruikbare alternatieven en duurzame producten zoals kwaliteitsvol textiel, en door vakmanschap en technische vaardigheden te herwaarderen.

2. Er wordt hard gewerkt aan een nieuw federaal plan voor de circulaire economie, met verschillende voorstellen van maatregelen om onder andere de geciteerde knelpunten en obstakels aan te pakken. Maar op dit moment is het nog te vroeg om erover te communiceren.

DO 2024202505598

Vraag nr. 527 van De heer volksvertegenwoordiger Hugues Bayet van 19 september 2025 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie:

Beheer van langdurige snelwegafsluitingen en de noodzaak van een Quick-Clear-protocol in Wallonië.

De eerste week van september was bijzonder penibel voor de bestuurders op de snelweg E42 in de omgeving van Namen. Er deden zich kort na elkaar twee zware ongevallen voor, in Spy en in Héron, waardoor de snelweg lange tijd afgesloten moest worden en tal van automobilisten uren vaststonden, soms zonder dat de mogelijkheid geboden werd om onder toezicht om te keren of zonder dat er een efficiënte alternatieve route aangegeven werd.

Réponse du ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale du 07 novembre 2025, à la question n° 524 de Madame la députée Sophie Thémont du 18 septembre 2025 (Fr.):

1. La circularité est déjà reprise dans les plans Climat comme un des multiples leviers.

La transition vers une économie circulaire représente une opportunité stratégique majeure, tant sur le plan économique que sociétal. En réduisant l'importation de ressources coûteuses et en prolongeant leur utilisation au sein de l'économie, les entreprises renforcent leur compétitivité, leur résilience et leur autonomie stratégique.

Dans le contexte actuel de tensions géopolitiques, il est essentiel de diminuer notre dépendance aux matériaux importés.

Pour la Belgique, le potentiel de croissance lié à l'économie circulaire est estimé entre 1 et 7 milliards d'euros, avec la création de 30.000 à 100.000 emplois supplémentaires, principalement dans les secteurs de la réparation, de la révision et du recyclage.

Ce modèle économique favorise le développement des PME belges, de l'économie sociale et de l'industrie manufacturière. Il ouvre la voie à des services de proximité, à des alternatives réutilisables et à des produits durables - tels que des textiles de qualité - tout en valorisant les savoir-faire artisanaux et les compétences techniques.

2. Un nouveau plan fédéral pour l'économie circulaire est en cours d'élaboration, avec plusieurs propositions de mesures visant notamment à remédier aux points sensibles et obstacles identifiés. Toutefois, il est encore trop tôt pour communiquer à ce sujet.

DO 2024202505598

Question n° 527 de Monsieur le député Hugues Bayet du 19 septembre 2025 (Fr.) au ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale:

La gestion des longs blocages autoroutiers et la nécessité d'un protocole Quick-Clear en Wallonie.

Cette première semaine de septembre a été particulièrement difficile pour les usagers de l'autoroute E42 en région namuroise. Deux accidents graves survenus coup sur coup, à Spy et à Héron, ont conduit à des fermetures prolongées, laissant de très nombreux automobilistes bloqués pendant des heures, parfois sans possibilité de demi-tour ni d'itinéraire de délestage efficace.

De veiligheid van de medewerkers van de hulp- en takeldiensten moet de voornaamste prioriteit blijven, maar de hierboven vermelde situaties maken duidelijk dat er in ons land nog geen snelle en uniforme procedures zijn om de impact van zulke ongevallen op de automobilisten die in de file vast komen te zitten, te beperken. In het buitenland bestaan er oplossingen:

- in Frankrijk kan de politie automobilisten die meer dan twee uur vaststaan volgens een specifieke procedure laten omkeren en ze zo uit de file weggeleiden;

- in Duitsland wordt er met behulp van de *Quick-Clear*-methode snel minstens één rijstrook vrijgegeven, waarna er a posteriori onderzoeken uitgevoerd worden (meer bepaald met behulp van drones);

- strenge regels in verband met de vorming van een redingsstrook maken een snelle doorgang van de hulpdiensten mogelijk.

Touring stelt voor om een vergelijkbaar protocol in te voeren om:

- minstens één rijstrook binnen 90 minuten na een ongeval te kunnen vrijgeven, behalve bij aanhoudend gevaar;

- omkeren onder politietoezicht volgens een specifieke procedure toe te staan zodra de volledige afsluiting langer dan twee uur duurt;

- op systematischere en geautomatiseerde wijze alternatieve routes in te stellen, die geïntegreerd worden in de navigatiesystemen;

- gespecialiseerde takeldiensten paraat te laten staan bij risicoplaatsen op de snelwegen (E40, E42, E411), met name in het weekend en 's nachts, om te voorkomen dat verongelukte vrachtwagens onnodig voor urenlang opentocht zorgen bij gebrek aan beschikbaar takelmateriaal.

1. Is er volgens u nood aan een duidelijk en gecoördineerd protocol, dat geïnspireerd is op het *Quick-Clear*-model, om de duur van snelwegafsluitingen na zware ongevallen te beperken?

2. Zou de regelgeving gewijzigd kunnen worden, zodat automobilisten die op de snelweg vastzitten in de file in welbepaalde en beveiligde omstandigheden zouden kunnen omkeren en uit de file weggeleid kunnen worden?

3. Welke concrete maatregelen zal de FOD Mobiliteit in samenspraak met de gewesten en de federale wegpolitie en de hulpverleningszones nemen om de duur van zulke afsluitingen drastisch in te perken en situaties waarin weggebruikers langdurig vaststaan beter te managen?

4. Wordt er nagedacht over een plan om ervoor te zorgen dat gespecialiseerde takeldiensten en takelmateriaal snel beschikbaar zijn (ook 's nachts en in het weekend) op strategische plaatsen op de snelwegen?

Si la sécurité des intervenants doit rester la priorité absolue, ces situations montrent que notre pays ne dispose pas encore de procédures suffisamment rapides et uniformes pour limiter l'impact de tels accidents sur les conducteurs piégés. À l'étranger, des solutions existent:

- en France, la police peut organiser des demi-tours encadrés pour libérer des conducteurs immobilisés depuis plus de deux heures;

- en Allemagne, la méthode *Quick-Clear* privilégie la réouverture rapide d'au moins une bande de circulation, complétée ensuite par des enquêtes a posteriori (notamment via les drones);

- des règles strictes sur le couloir de secours garantissent l'efficacité des secours.

Touring propose d'adopter un protocole similaire visant à:

- permettre la réouverture d'au moins une bande dans les 90 minutes après un accident, sauf danger persistant;

- autoriser et encadrer des demi-tours sous supervision policière dès qu'une fermeture totale dépasse deux heures;

- activer de manière plus systématique et automatisée les itinéraires de délestage, intégrés dans les applications de navigation;

- prépositionner des dépanneurs spécialisés sur les grands axes à risque (E40, E42, E411), notamment les week-ends et la nuit, afin d'éviter que des poids lourds accidentés ne bloquent inutilement la circulation pendant des heures faute de moyens de levage disponibles.

1. Reconnaissez-vous la nécessité d'un protocole clair et coordonné, inspiré du modèle *Quick-Clear*, afin de limiter la durée des fermetures autoroutières après des accidents graves?

2. Serait-il envisageable de modifier la réglementation pour permettre, dans des conditions encadrées et sécurisées, des manoeuvres de demi-tour destinées à libérer les automobilistes immobilisés sur l'autoroute?

3. Quelles mesures concrètes le SPF Mobilité compte-t-il prendre en collaboration avec les régions et la police fédérale de la route et les zones de secours afin de raccourcir drastiquement ces blocages et d'améliorer la gestion des usagers pris au piège?

4. Un plan est-il envisagé pour garantir la disponibilité rapide de dépanneurs spécialisés et de moyens de levage (y compris la nuit et le week-end) sur les axes stratégiques?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie van 07 november 2025, op de vraag nr. 527 van De heer volksvertegenwoordiger Hugues Bayet van 19 september 2025 (Fr.):

Ik ben uiteraard voorstander van alle maatregelen die kunnen worden genomen om het verkeer vlotter te laten verlopen wanneer een snelweg geblokkeerd is door een ongeval.

Het beheer van het verkeer op autosnelwegen valt onder de bevoegdheid van de gewesten, maar ook onder die van de federale verkeerspolitie, die bevoegd is om het verkeer te regelen door middel van bevelen aan automobilisten.

Ik nodig u dan ook uit om contact op te nemen met mijn regionale collega's voor gedetailleerde informatie over de manier waarop eventuele omleidingen en pechverhelping bij ongevallen in elk gewest worden georganiseerd om de snelwegen weer vrij te maken.

Ik zie geen noodzaak om de verkeersregels aan te passen, gezien de invoering van de reddingsstrook in de wegcode, maar ook gezien de ontwikkeling van systemen voor pechverhelping op snelwegen (FAST, SIABIS) en de bevelen die bevoegde personen (politie) kunnen geven.

DO 2024202505639

Vraag nr. 536 van De heer volksvertegenwoordiger Julien Matagne van 22 september 2025 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie:

Spoorwegsector. - Reis van de minister naar Zwitserland en Duitsland (MV 007563C).

Eind augustus 2025 bent u naar Zwitserland en Duitsland gereisd om daar gedachtewisselingen te houden over spoorwegthema's.

Enerzijds was het uw bedoeling om het Zwitserse spoorwegsysteem te analyseren, dat algemeen bekendstaat voor zijn betrouwbaarheid en dat werkt volgens een model dat stoelt op klokvastheid en frequentie in plaats van op snelheid.

Anderzijds gingen uw gesprekken ook over zelfrijdende voertuigen en het potentieel van automatisering, met name voor het optimale gebruik van de rijpaden, de vermindering van het aantal menselijke fouten en de verbetering van de algehele efficiëntie van het spoorwegnet.

Réponse du ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale du 07 novembre 2025, à la question n° 527 de Monsieur le député Hugues Bayet du 19 septembre 2025 (Fr.):

Je suis bien entendu favorable à toutes les mesures qui peuvent être prises pour fluidifier la circulation en cas de blocage d'une autoroute en cas d'accident.

Cependant, la gestion de la circulation sur les autoroutes fait l'objet de mesures qui relèvent de la compétence des régions mais aussi de la police fédérale de la route qui a le pouvoir de régler la circulation au moyen d'injonctions données aux automobilistes.

Je vous invite dès lors à contacter mes homologues régionaux pour obtenir des informations précises sur la manière dont les déviations éventuelles et les dépannages en cas d'accident sont organisés au sein de chaque région afin de débloquer les autoroutes.

Je ne vois aucune nécessité d'adapter la réglementation routière compte tenu de l'introduction du couloir de secours dans le code de la route mais aussi du développement par les régions de systèmes dédiés aux dépannages sur autoroutes (FAST, SIABIS) et des injonctions des agents qualifiés (police).

DO 2024202505639

Question n° 536 de Monsieur le député Julien Matagne du 22 septembre 2025 (Fr.) au ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale:

Secteur ferroviaire. - Voyage en Suisse et en Allemagne (QO 007563C).

À la fin du mois d'août 2025, vous vous êtes rendu en Suisse et en Allemagne pour des échanges portant sur des thématiques du rail.

D'une part, dans le but d'analyser le système ferroviaire suisse, dont la fiabilité est largement reconnue et qui fonctionne sur un modèle de cadencement et de fréquence, plutôt que sur la recherche de vitesse.

D'autre part, vos discussions ont également porté sur les véhicules autonomes et sur le potentiel de l'automatisation, notamment en matière d'optimisation des sillons, de réduction des erreurs humaines et d'amélioration de l'efficacité globale du réseau.

1. Welke lessen trekt u uit uw gedachtewisselingen in Zwitserland over het model op basis van frequentie en klokvastheid dat er toegepast wordt op het spoor? In hoeverre zou dat model een inspiratiebron kunnen zijn voor het Belgische spoorwegsysteem?

2. Welke bevindingen en perspectieven hebben uw gesprekken in Duitsland over zelfrijdende voertuigen opgeleverd, en op welke manier zou die technologie in het Belgische spoorwegsysteem geïntegreerd kunnen worden?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie van 13 november 2025, op de vraag nr. 536 van De heer volksvertegenwoordiger Julien Matagne van 22 september 2025 (Fr.):

Voordat ik antwoord geef op uw vraag over mijn missie in Zwitserland, wil ik graag verduidelijken dat er nog geen missie in Duitsland over dit onderwerp heeft plaatsgevonden.

Voor wat de organisatie van het spoorwegsysteem betreft, staat Zwitserland, zoals u terecht aangeeft, bekend om zijn organisatie en goede resultaten op het gebied van kwaliteit, robuustheid en stiptheid van het aanbod. De les die ik trek uit de gesprekken die ik tijdens mijn bezoek heb kunnen voeren, is dat er inspirerende elementen bestaan, maar dat het niet mogelijk zal zijn om het Zwitserse model als dusdanig over te nemen, met name vanwege verschillen in politieke en institutionele structuren. Het feit dat we onderworpen zijn aan de regels van de Europese Unie belet ons de facto om het Zwitserse model voor de integratie van de rollen van de infrastructuurbeheerder en de spoorwegexploitant identiek te kopiëren, met name voor wat betreft de organisatie van het treinverkeer.

Niettemin is het een bron van inspiratie, met name voor de invoering van een spoorwegsysteem dat op de dienstregeling is gericht, dat op basis van een aanbod de investeringen en de planning van de infrastructuur bepaalt en waaruit vervolgens een openbaarvervoersysteem voortvloeit waarbij de trein, de bus, de tram, of, in het geval van Zwitserland, de kabelbaan op elkaar zijn afgestemd.

Ik onthoud er ook uit dat er voor het functioneren van een systeem samenwerkingsmechanismen moeten worden opgezet en ik ben van plan om mij daar prioritair op toe te leggen om samen met de gewesten een unieke ticketing voor het openbaar vervoer op te zetten.

1. Quels enseignements tirez-vous de vos échanges en Suisse concernant le modèle de cadencement et de fréquence appliqué au rail? Dans quelle mesure ce modèle pourrait-il inspirer le système ferroviaire belge?

2. Quels constats et perspectives se dégagent des discussions menées en Allemagne sur les véhicules autonomes, et comment cette technologie pourrait-elle s'intégrer dans le système ferroviaire belge?

Réponse du ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale du 13 novembre 2025, à la question n° 536 de Monsieur le député Julien Matagne du 22 septembre 2025 (Fr.):

Avant de répondre quant à ma mission en Suisse, je souhaite préciser qu'il n'y a pas encore eu de mission en Allemagne sur ce sujet.

En ce qui concerne l'organisation du système ferroviaire, comme vous l'indiquez très justement, la Suisse est reconnue pour son organisation et ses bons résultats en matière de qualité, de robustesse et de ponctualité de l'offre. La leçon que je tire des échanges que j'ai pu avoir lors de ma visite est qu'il existe des éléments inspirants, mais qu'il ne sera pas possible de transposer le modèle suisse tel quel, en raison notamment de différences de structures politiques et institutionnelles. Le fait que nous soyons soumis aux règles de l'Union européenne nous empêche de facto de copier à l'identique le modèle suisse d'intégration des rôles entre le gestionnaire d'infrastructure et l'exploitant ferroviaire, notamment en ce qui concerne l'organisation du trafic ferroviaire.

C'est néanmoins une source d'inspiration notamment pour la mise en place d'un système ferroviaire centré sur l'horaire et qui détermine sur la base d'une offre les investissements et la planification de l'infrastructure et dont découle ensuite un système de transports publics coordonné du train, au bus, en passant par le tram ou pour la Suisse le téléphérique.

J'en retiens également que pour faire fonctionner un modèle il est nécessaire de mettre en place des mécanismes basés sur la coopération et j'entends bien m'y atteler en priorité pour la mise en place avec les régions d'une billetterie unique pour les transports en commun.

DO 2024202505755

Vraag nr. 546 van De heer volksvertegenwoordiger Hugues Bayet van 26 september 2025 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie:

Kostenplaatje van graffiti.

Volgens uw recente antwoorden heeft de NMBS in 2024 bijna 8,8 miljoen euro moeten besteden aan de verwijdering van graffiti op haar treinen, wat neerkomt op het schoonmaken van een totale oppervlakte van meer dan 250.000 vierkante meter en het verwijderen van meer dan 8.400 graffiti op ongeveer 2.100 rytuigen. Hoewel dit cijfer stabiel is gebleven ten opzichte van 2023, blijft het zeer zorgwekkend, zowel op financieel vlak als voor het imago en de veiligheid van de openbare spoorwegdienst.

1. Welke concrete maatregelen willen de federale regering en de NMBS verder ontwikkelen om deze vorm van spoorwegvandalisme te voorkomen, los van het schoonmaken van het rollend materieel?

2. Is er een plan om, in overleg met de gerechtelijke en politievende autoriteiten, graffitijsputters vlotter te kunnen identificeren en vervolgen, zodat er meer schoonmaakkosten kunnen worden ingevorderd?

3. Hebt u de totale kosten van vandalisme op het spoorweginet (schoonmaken, rytuigen of treinstellen die niet kunnen uitrijden, vertragingen, enz.) en de impact ervan op de totale begroting van de NMBS kunnen berekenen?

4. In hoeverre werkt de NMBS samen met lokale partners (gemeenten, politiezones, organisaties die zich bezighouden met preventie) om te trachten dit fenomeen structureel terug te dringen?

5. Bent u van plan de NMBS te ondersteunen bij de ontwikkeling van innovatieve oplossingen (speciale bekledingen, versterkte bewakingssystemen, technologische samenwerking) teneinde de omvang van het graffitijsprobleem te beperken en het steeds weerkeren ervan tegen te gaan?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie van 13 november 2025, op de vraag nr. 546 van De heer volksvertegenwoordiger Hugues Bayet van 26 september 2025 (Fr.):

1. NMBS neemt verschillende maatregelen om graffitijs tegen te gaan.

In het kader van de preventieve maatregelen werden camera's en bijkomende omheiningen geplaatst in verschillende werkplaatsen en onderhoudsposten. Momenteel worden er nog installaties bijgeplaatst.

DO 2024202505755

Question n° 546 de Monsieur le député Hugues Bayet du 26 septembre 2025 (Fr.) au ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale:

Coût des graffitijs.

Selon vos récentes réponses, la SNCB a dû déboursier près de 8,8 millions d'euros en 2024 pour effacer des graffitijs sur ses trains, couvrant ainsi une surface totale de plus de 250.000 mètres carrés et plus de 8.400 graffitijs recensés sur environ 2.100 véhicules. Bien que ce chiffre soit stable par rapport à 2023, il demeure très préoccupant tant sur le plan financier que sur l'image et la sécurité du service public ferroviaire.

1. Quels moyens concrets le gouvernement fédéral et la SNCB entendent-ils renforcer pour prévenir ces actes de vandalisme ferroviaire, au-delà du nettoyage?

2. Existe-t-il, en concertation avec les autorités judiciaires et policières, un plan visant à améliorer l'identification et la poursuite des auteurs de graffitijs, afin de pouvoir récupérer davantage des coûts liés au nettoyage?

3. Avez-vous pu chiffrer le coût global que représente le vandalisme ferroviaire (nettoyage, immobilisation des véhicules, retards, etc.) et son impact sur le budget global de la SNCB?

4. Dans quelle mesure la SNCB travaille-t-elle avec des partenaires locaux (communes, zones de police, associations de prévention) pour tenter de réduire ce phénomène de manière structurelle?

5. Envisagez-vous de soutenir la SNCB dans le développement de solutions innovantes (revêtements spéciaux, systèmes de surveillance renforcés, collaboration technologique) afin de réduire l'ampleur et la récurrence de ces graffitijs?

Réponse du ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale du 13 novembre 2025, à la question n° 546 de Monsieur le député Hugues Bayet du 26 septembre 2025 (Fr.):

1. La SNCB prend différentes mesures pour lutter contre les graffitijs.

Dans le cadre des mesures préventives, des caméras et des clôtures supplémentaires ont été installées dans divers ateliers et postes de d'entretien. Actuellement, des installations supplémentaires sont en cours d'installation.

Om het probleem van graffiti, inbraak en agressie op een bredere manier aan te pakken heeft NMBS een actieplan per werkpost opgesteld.

NMBS is gestart met de zes meest vatbare plaatsen: Vorst en Schaarbeek, waar zowel internationale als vele nationale treinen gestald staan, maar ook Bergen, Kinkempois, Antwerpen en Turnhout.

Het globaal preventieplan omvat volgende werkdomeinen:

- creatie van transversale meldingstool voor alle beroepsgroepen;
 - coördinatie met Infrabel: formalisering van gezamenlijke actieplannen;
 - systematische controles via maandelijks veiligheidsoverleg;
 - versterking controle treinen door boordpersoneel;
 - verbetering van omheiningen en detectie;
 - streven naar innovatieve oplossingen voor beveiliging.
- Het gaat bijv. om de ontwikkeling van nieuwe vormen van inbraakdetectie in de werkplaatsen zoals cameradetectie, infrarooddetectie en seismische detectie.

2. Wanneer een dader op heterdaad wordt betrapt, wordt onmiddellijk de spoorwegpolitie ingeschakeld. Er wordt systematisch klacht ingediend bij de bevoegde gerechtelijke instanties met het oog op vervolging. In geval van schade zal NMBS de kosten proberen te verhalen via de rechtbank, op voorwaarde dat de dader kan worden geïdentificeerd.

3. Het spoorwegvandalisme neemt zeer uiteenlopende vormen aan (graffiti, materiële schade, koperdiefstal, enz.), waarvan de impact zich op verschillende niveaus kan laten voelen - zoals reiniging, herstellingen, vertragingen of de immobilisatie van materieel. Deze kosten worden opgenomen onder verschillende begrotingsposten (onderhoud, exploitatie, veiligheid, enz.) en zijn dus verrekend in de globale werkingskosten. Er bestaat dan ook geen specifieke, geconsolideerde raming voor het geheel van deze feiten.

Het verwijderen van graffiti op treinen kostte NMBS in 2024 8,8 miljoen euro (arbeid, producten, afvalverwerking, inspectie).

4. Voor de site Schaarbeek-Vorming werd door NMBS reeds in 2024 gestart met de veiligheidsaanpak via het geïntegreerd veiligheidsplan. In deze aanpak wordt door alle partners (lokaal, intern en extern) een analyse gemaakt van de site en wordt veiligheid en beveiliging samen aangepakt.

Pour aborder de manière plus large le problème des graffitis, des intrusions et des agressions, la SNCB a élaboré un plan d'action par poste de travail.

La SNCB a commencé avec les six endroits les plus vulnérables: Forest et Schaerbeek, où sont stationnés à la fois des trains internationaux et de nombreux trains nationaux, mais aussi Mons, Kinkempois, Anvers et Turnhout.

Le plan de prévention global comprend les domaines de travail suivants:

- création d'un outil de signalement transversal pour tous les groupes professionnels;
- coordination avec Infrabel: formalisation des plans d'action conjoints;
- contrôles systématiques via des réunions de sécurité mensuelles;
- renforcement du contrôle des trains par le personnel de bord;
- amélioration des clôtures et de la détection.
- recherche de solutions innovantes pour la sécurité. Il s'agit p. ex. du développement de nouvelles formes de détection d'intrusion dans les ateliers telles que la détection par caméra, la détection infrarouge et la détection sismique.

2. Lorsqu'un auteur est pris en flagrant délit, la police des chemins de fer est immédiatement sollicitée. Une plainte est systématiquement déposée auprès des instances judiciaires compétentes en vue de poursuites. En cas de dommages, la SNCB tente de récupérer les frais par voie judiciaire, à condition que l'auteur des faits puisse être identifié.

3. Le vandalisme ferroviaire recouvre des formes très diverses (tags, dégradations matérielles, vols de câbles, etc.), dont les impacts peuvent se manifester à plusieurs niveaux - nettoyage, réparations, retards ou encore immobilisation du matériel. Ces coûts sont intégrés dans différents postes budgétaires (maintenance, exploitation, sécurité etc.) et sont dès lors repris dans les coûts globaux de fonctionnement. Il n'existe donc pas de chiffrage consolidé spécifique pour l'ensemble de ces actes.

L'enlèvement des graffitis sur les trains a coûté 8,8 millions d'euros à la SNCB en 2024 (main d'oeuvre, produits, évacuation des déchets, contrôle).

4. Pour le site Schaerbeek-Formation, la SNCB a déjà entamé en 2024 une approche de sécurité dans le cadre du plan de sécurité intégré. Dans cette approche, tous les partenaires (locaux, internes et externes) réalisent une analyse du site, et la sûreté ainsi que la sécurité y sont abordées de manière conjointe.

Voor Schaarbeek-Vorming werden onder andere maatregelen van herstelling en plaatsing van bijkomende omheiningen, verlichting, toegangscontrole en detectiemiddelen voorgesteld. Camerabewaking is reeds aanwezig op de site en patrouilles van Securail worden ingepland op verschillende gevoelige tijdstippen. Recent heeft de Securailploeg hierdoor ook een graffitispuiters op heterdaad kunnen betrappen.

NMBS is zich bewust dat onder andere de bundels een risico vormen voor onrechtmatige toegang. De methodologie van geïntegreerde veiligheidsplannen wordt verder progressief uitgerold op deze sites. Deze methodologie wordt ook toegepast op de stations.

Met uitzondering van lokale initiatieven zijn er momenteel geen structurele samenwerkingsvormen of sensibiliseringscampagnes opgestart rond dit fenomeen. Deze piste past perfect binnen een geïntegreerde aanpak van veiligheid maar moet verder onderzocht worden.

Elke onrechtmatige toegang tot het spoorwegdomein is niet alleen onaanvaardbaar maar houdt ook veiligheidsrisico's in. NMBS laat dergelijke situaties niet ongemoeid en legt dan ook klacht neer voor deze feiten. Er kan, in functie van het verloop van het dossier, overgegaan worden tot een herstellbemiddeling waarbij er in overleg gegaan wordt met de jongeren in kwestie.

5. De studiedienst van NMBS houdt zich al enkele jaren bezig met het verbeteren van de beschikking van treinen om rekening te houden met de gewijzigde samenstelling van graffiti producten.

Er zijn anti-graffitiverftesten uitgevoerd met verschillende leveranciers. Tot nu toe leverden deze testen geen uitsluitsel op: de specifieke coating verdwijnt snel na regelmatig gebruik in de *train-wash*.

Om de aanwezigheid van poriën te beperken en de verwijdering van graffiti te vergemakkelijken, wordt een vernislaag aangebracht op de carrosserie van nieuw rollend materieel (M7-rijtuigen, 17-locomotieven) en werd deze ook aangebracht op de MR Desiro tijdens de revisie.

Deze vernislaag zal ook worden aangebracht op andere technische series tijdens de revisielijnen van de centrale werkplaats (tijdens algemene revisies of tijdens tussentijdse revisies indien de staat van de carrosserie een overschildering vereist).

Pour Schaarbeek-Formation, des mesures ont notamment été proposées concernant la réparation et l'installation de clôtures supplémentaires, l'éclairage, le contrôle d'accès et les dispositifs de détection. Le site dispose déjà d'une surveillance par caméras, et des patrouilles de Securail sont planifiées à différents moments jugés sensibles. Récemment, grâce à cette présence, une équipe de Securail a pu surprendre un auteur de graffiti en flagrant délit.

La SNCB est consciente que, notamment, les faisceaux de voies représentent un risque en matière d'accès non autorisé. La méthodologie des plans de sécurité intégrés est progressivement déployée sur ces sites. Cette approche est également appliquée dans les gares.

À l'exception d'initiatives locales, il n'existe actuellement pas de formes de collaboration structurelles ni de campagnes de sensibilisation spécifiques autour de ce phénomène. Cette piste s'inscrit toutefois pleinement dans une approche intégrée de la sécurité, mais elle doit encore être examinée plus en détail.

Tout accès non autorisé au domaine ferroviaire est non seulement inacceptable, mais comporte également des risques pour la sécurité. La SNCB ne laisse pas de telles situations sans suite et dépose donc plainte pour ces faits. Selon l'évolution du dossier, une médiation réparatrice peut être envisagée, permettant un dialogue avec les jeunes concernés.

5. Depuis plusieurs années, le service d'études de la SNCB améliore les peintures des trains par rapport à l'évolution de la composition des produits graffitis.

Des tests de peinture anti-graffiti ont été réalisés avec plusieurs fournisseurs. Jusqu'à présent, ceux-ci ne sont pas concluant: la couche spécifique disparaît rapidement suite aux passages réguliers dans les *train-wash*.

Afin de limiter la présence de pores et faciliter l'enlèvement des graffitis, une couche de vernis est appliquée sur la caisse du nouveau matériel roulant (voitures M7, locomotives 17) et a été appliquée sur les AM Désiro lors de leur révision.

Cette couche de vernis sera également appliquée aux autres séries techniques lors des chaînes de révision en atelier central (lors de la révision générale ou en révision intermédiaire si l'état de la caisse nécessite une remise en peinture).

Om de veiligheid van de bundels te verbeteren, zoekt NMBS ook naar innovatieve oplossingen. Denk bijv. aan de ontwikkeling van nieuwe vormen van inbraakdetectie in werkplaatsen, zoals cameradetectie, infrarooddetectie en seismische detectie, evenals bewaking via "drones" (POC). Wat deze techniek betreft, wordt momenteel in nauwe samenwerking met de infrastructuurbeheerder onderzocht welke toegevoegde waarde het gebruik van drones kan bieden om het spoorwegnet te monitoren

DO 2024202505779

Vraag nr. 548 van De heer volksvertegenwoordiger Wouter Raskin van 29 september 2025 (N.) aan de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie:

De milieueffectrapportage van plannen en programma's.

Op basis van de wet van 13 februari 2006 moeten federale plannen en programma's die aanzienlijke effecten kunnen hebben voor het milieu, onderworpen worden aan een milieueffectenrapportage. De bedoeling van dit instrument is om eventuele schadelijke effecten in een vroeg stadium in te schatten en te remediëren.

Als gevolg van rechtspraak van het Europees Hof van Justitie wordt het toepassingsgebied van de Richtlijn 2001/42/EC (plan-MER-richtlijn) steeds ruimer opgevat, waardoor voor een toenemend aantal plannen en programma een milieueffectenrapport moet opgesteld worden.

1. Voor hoeveel plannen en programma's in uw beleidsdomein werd de voorbije vijf (indien mogelijk zeven) jaar een milieueffectenrapport opgesteld?

Kunt u voor elke plan-MER eveneens de volgende gegevens bezorgen:

- de doorlooptijd;
- de kostprijs;
- de instantie die belast werd met de uitvoering van de MER.

2. Wat was de jaarlijkse gemiddelde doorlooptijd van die plan-MER's?

3. Wat was de jaarlijkse gemiddelde kostprijs van die plan-MER's?

Pour améliorer la sécurisation des faisceaux, la SNCB recherche également des solutions innovantes. Il s'agit p. ex. du développement de nouvelles formes de détection d'intrusion dans les ateliers telles que la détection par caméra, la détection infrarouge et la détection sismique, ainsi que la surveillance via "drones" (POC). Concernant cette technique, en étroite collaboration avec le gestionnaire d'infrastructure, une étude est en cours afin d'évaluer la valeur ajoutée que pourrait représenter l'utilisation de drones pour la surveillance du réseau ferroviaire.

DO 2024202505779

Question n° 548 de Monsieur le député Wouter Raskin du 29 septembre 2025 (N.) au ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale:

Évaluation de l'incidence de certains plans et programmes sur l'environnement.

Conformément à la loi du 13 février 2006, les plans et programmes fédéraux susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement doivent faire l'objet d'une évaluation à cet égard. L'objectif de cet instrument est d'évaluer à un stade précoce les effets négatifs que pourraient entraîner ces plans et programmes et d'y remédier.

L'interprétation du champ d'application de la directive 2001/42/CE (directive EIPP) ne cesse de s'élargir à la suite d'un arrêt rendu par la Cour de justice de l'Union européenne. Il en résulte qu'un rapport d'incidence environnementale doit être rédigé pour un nombre croissant de plans et de programmes.

1. Pour combien de plans et de programmes relevant de votre domaine politique un rapport d'incidence environnementale a-t-il été rédigé au cours des cinq (si possible sept) dernières années?

Pouvez-vous également préciser pour chaque EIPP:

- sa durée de réalisation;
- son coût;
- l'organe chargé de sa réalisation.

2. Quelle est la durée moyenne annuelle de réalisation de ces EIPP?

3. À combien s'élève leur coût moyen annuel?

4. Voor welke dossiers werd uit voorzorg een plan-MER opgemaakt, omdat er onzekerheid bestaat over het precieze toepassingsgebied van de Europese richtlijn 2001/42/EC?

5. Welke types van plannen en programma's vallen volgens u onder de verplichting tot het opstellen van een milieueffectenrapport? Welke overheidsmaatregelen vallen er volgens u niet onder?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie van 07 november 2025, op de vraag nr. 548 van De heer volksvertegenwoordiger Wouter Raskin van 29 september 2025 (N.):

Deze vraag valt onder de bevoegdheden van mijn collega, mevrouw Annelies Verlinden, minister van Justitie, belast met Noordzee. Diezelfde vraag werd haar gesteld waarnaar ik verwijs (vraag nr. 491 van 29 september 2025, *Vragen en Antwoorden*, Kamer, 2024-2025, nr. 29).

DO 2024202505796

Vraag nr. 554 van De heer volksvertegenwoordiger Patrick Prévot van 29 september 2025 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie:

Cijfers over de door het BIPT in 2024 behandelde aanvragen voor de status van betrouwbare flagger.

Gezien de enorme hoeveelheid content die dagelijks op het internet circuleert en om de correcte toepassing van de *Digital Services Act* (DSA) te garanderen hebben regulatoren (zoals het Belgisch Instituut voor postdiensten en telecommunicatie - BIPT) de hulp nodig van derden, de zogeheten betrouwbare *flaggers* (een status die erkend wordt in artikel 22 van de DSA).

In datzelfde artikel worden de voorwaarden opgesomd waaraan moet worden voldaan om voor die status in aanmerking te komen. Die moeten ervoor zorgen dat de betrouwbare *flaggers* over de nodige expertise beschikken om illegale content op te sporen. Particulieren kunnen de status van betrouwbare *flagger* dan ook niet toegekend krijgen.

Op de website van het BIPT wordt duidelijk aangegeven hoe entiteiten een aanvraag kunnen indienen om betrouwbare *flagger* te worden. Er wordt ook uiteengezet dat de status kan worden ingetrokken als blijkt dat de voorwaarden niet (langer) worden vervuld.

4. Pour quels dossiers une EIPP a-t-elle été réalisée à titre préventif, en raison des incertitudes au sujet du champ d'application précis de la directive européenne 2001/42/CE?

5. Pour quels types de plan et de programme un rapport sur les incidences environnementales est-il obligatoire selon vous? Pour quels projets publics un tel rapport n'est-il pas obligatoire selon vous?

Réponse du ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale du 07 novembre 2025, à la question n° 548 de Monsieur le député Wouter Raskin du 29 septembre 2025 (N.):

Cette question relève des compétences de ma collègue madame Annelies Verlinden, ministre de la Justice, chargée de la Mer du Nord. Cette même question lui a été posée, je vous enjoins à vous y référer (question n° 491 du 29 septembre 2025, *Questions et Réponses*, Chambre, 2024-2025, n° 29).

DO 2024202505796

Question n° 554 de Monsieur le député Patrick Prévot du 29 septembre 2025 (Fr.) au ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale:

Les chiffres des signaleurs de confiance traités par l'IBPT en 2024.

Face au nombre démesuré de contenus qui circulent quotidiennement sur le web et pour la bonne application du *Digital Services Act* (DSA), les organismes de régulation (comme l'Institut belge des services postaux et des télécommunications - IBPT) ont besoin de tiers appelées "signaleurs de confiance" (un statut reconnu dans l'article 22 du DSA).

Le même article liste des conditions d'éligibilité qui permette de s'assurer que les signaleurs de confiance disposent de l'expertise nécessaire pour la détection de contenus illicites. Les particuliers ne peuvent donc pas obtenir ce statut.

Sur le site de l'IBPT, il est clairement indiqué comment introduire une demande pour devenir signaleur de confiance, ainsi que la possibilité d'être révoqué du statut en cas de conditions non-respectées.

1. Hoeveel aanvragen heeft het BIPT in de loop van 2024 ontvangen van entiteiten die betrouwbare *flagger* willen worden? Beschikt u over cijfers voor de eerste helft van 2025?

2. Bij hoeveel van die aanvragen werd de status toegekend?

3. Dankzij die betrouwbare *flaggers* kan het toezicht op het internet worden uitgebreid: vindt het BIPT de huidige voorwaarden voor toekenning en intrekking van de status voldoende of moeten die voorwaarden herbekeken worden om de status van betrouwbare *flagger* aantrekkelijker te maken en de groep betrouwbare *flagger* te diversifiëren, gezien de enorme uitdaging die de toepassing van de DSA vormt?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie van 13 november 2025, op de vraag nr. 554 van De heer volksvertegenwoordiger Patrick Prévot van 29 september 2025 (Fr.):

1. In 2024 ontving het Belgisch Instituut voor postdiensten en telecommunicatie (BIPT) één formeel verzoek tot toekenning van de status van betrouwbare *flagger*. In de eerste helft van 2025 werden drie bijkomende formele aanvragen ingediend.

Het is belangrijk om te verduidelijken dat het BIPT deze aanvragen ontvangt in zijn hoedanigheid van Belgische digitaaldienstencoördinator (*Digital Services Coordinator*, DSC).

Overeenkomstig het samenwerkingsakkoord van 3 mei 2024 tussen de federale staat, de Vlaamse Gemeenschap, de Franse Gemeenschap en de Duitstalige Gemeenschap, betreffende de gedeeltelijk gecoördineerde uitvoering van Verordening (EU) 2022/2065 inzake digitale diensten (*Digital Services Act*, DSA), is het BIPT belast met het ontvangen van aanvragen voor de status van betrouwbare *flagger*. Het BIPT wijst vervolgens aan welke autoriteit(en) bevoegd zijn om deze aanvragen te behandelen, op basis van de bevoegdheidsverdeling tussen de federale staat en de gemeenschappen in België.

2. Alle aanvragen zijn momenteel in behandeling. Drie daarvan worden behandeld door het BIPT, hetzij uitsluitend door het BIPT, hetzij ook door de andere bevoegde autoriteiten. Elke betrokken autoriteit neemt haar eigen beslissing over het al dan niet toekennen van de status. We verwachten in de komende weken een gezamenlijke communicatie door de bevoegde autoriteiten over de eerste aanduidingen, gevolgd door een mededeling aan de Europese Commissie voor publicatie op de website (<https://digital-strategy.ec.europa.eu/en/policies/trusted-flaggers-under-dsa>).

1. Pouvez-vous communiquer combien de demandes pour avoir le titre de signaleur de confiance l'IBPT a reçu au cours de l'année 2024? Disposez-vous de chiffres pour la première moitié de l'année 2025?

2. Parmi ces demandes, combien ont abouti à l'obtention favorable du statut?

3. Ces signaleurs de confiance permettent d'étendre la supervision des activités sur le net: l'IBPT considère-t-il en l'état que les conditions d'éligibilité et de révocation sont suffisantes ou peuvent-elles être revues pour rendre le statut plus attractif et diversifier les sources face au défi colossal qu'est l'application du DSA?

Réponse du ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale du 13 novembre 2025, à la question n° 554 de Monsieur le député Patrick Prévot du 29 septembre 2025 (Fr.):

1. En 2024, l'Institut belge des services postaux et des télécommunications (IBPT) a reçu une demande formelle visant l'octroi du statut de signaleur de confiance. Au cours du premier semestre de l'année 2025, trois autres demandes formelles ont été introduites.

Il convient de préciser que l'IBPT reçoit ces demandes en sa qualité de coordinateur des services numériques belge (*Digital Services Coordinator*, DSC).

Conformément à l'accord de coopération du 3 mai 2024 entre l'État fédéral, la Communauté flamande, la Communauté française et la Communauté germanophone, relatif à l'exécution coordonnée du règlement (UE) 2022/2065 sur les services numériques (*Digital Services Act*, DSA), l'IBPT est chargé de recevoir les demandes de statut de signaleur de confiance. L'IBPT désigne ensuite l'autorité ou les autorités compétentes pour traiter ces demandes, en fonction de la répartition des compétences entre les entités fédérées et l'État fédéral.

2. Toutes les demandes sont en cours de traitement. Trois d'entre elles sont traitées par l'IBPT, soit exclusivement par ce dernier, soit conjointement avec les autres autorités compétentes. Chaque autorité concernée décide elle-même de l'octroi ou non du statut. Dans les semaines à venir, nous attendons une communication conjointe des autorités compétentes sur les premières désignations, suivie d'une communication à la Commission européenne pour publication sur le site Internet (<https://digital-strategy.ec.europa.eu/en/policies/trusted-flaggers-under-dsa>).

3. Het voorrecht van de status van betrouwbare *flagger*, is dat zijn meldingen van potentieel illegale inhoud die binnen zijn expertisegebied vallen, door online platforms prioritair behandeld moeten worden ten opzichte van gewone meldingen door andere personen of entiteiten voor dezelfde soort illegale inhoud, gedaan overeenkomstig de digitaaldienstenverordening.

De uiteindelijke beslissing over de gemelde inhoud blijft echter steeds bij het online platform zelf.

Het BIPT is van mening dat de huidige voorwaarden voor toekenning en intrekking van de status voldoende zijn. Niettemin kijkt het uit naar de publicatie van richtsnoeren door de Europese Commissie, die zullen bijdragen aan een geharmoniseerde interpretatie van de voorwaarden verbonden aan de status binnen de Europese Unie.

Dat gezegd zijnde, erkennen wij dat de rol van betrouwbare *flagger* een bijkomende werklast met zich meebrengt voor de kandidaat, vooral gezien de hoge eisen op het vlak van expertise, nauwkeurigheid en precisie.

Op dit moment is er geen financiële ondersteuning voorzien.

DO 2024202505799

Vraag nr. 555 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Irina De Knop van 30 september 2025 (N.) aan de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie:

Opvolging aanbeveling Ombudsrail. - Alternatieve routes.

In zijn jaarverslag 2024 formuleert Ombudsrail naast een analyse van de klachten ook een reeks aanbevelingen. Eén van die aanbevelingen betreft het toelaten dat reizigers bij een verstoring van het treinverkeer de snelste alternatieve route mogen nemen, ook wanneer die route normaal gezien langer of duurder is. Het kan immers niet de bedoeling zijn dat reizigers zelf extra moeten betalen om de door NMBS veroorzaakte vertragingen op te vangen.

1. Welke stappen heeft u reeds ondernomen om deze aanbeveling op te volgen?

2. Welke concrete maatregelen plant u nog om dit punt in beleid of regelgeving te verankeren? Indien u geen maatregelen plant, waarom niet?

3. Binnen welke termijn mogen de treinreizigers hier tastbare verbeteringen van verwachten?

3. La prérogative du statut de signaleur de confiance est que ses notifications de contenus potentiellement illicites, effectués dans le cadre de son domaine d'expertise, doivent être traités de manière prioritaire par les plateformes en ligne, par rapport aux notifications ordinaires faites par d'autres personnes ou entités en vertu du règlement sur les services numériques.

La décision concernant le contenu notifié est toujours prise par la plateforme en ligne elle-même.

L'IBPT considère que les conditions d'éligibilité et de révocation sont actuellement suffisantes. Toutefois, il attend avec intérêt la publication des lignes directrices de la Commission européenne, qui permettront d'assurer une interprétation harmonisée des conditions liés au statut au sein de l'Union européenne.

Cela étant dit, nous sommes conscients que le rôle de signaleur de confiance implique une charge de travail supplémentaire pour le candidat, notamment en raison des exigences élevées en matière d'expertise, de précision et d'exactitude.

À ce jour, aucune aide financière n'est prévue.

DO 2024202505799

Question n° 555 de Madame la députée Irina De Knop du 30 septembre 2025 (N.) au ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale:

Suivi des recommandations d'Ombudsrail. - Itinéraires alternatifs.

Dans son rapport annuel 2024, Ombudsrail analyse les plaintes mais formule également une série de recommandations. L'une de celles-ci vise à autoriser les voyageurs à emprunter l'itinéraire alternatif le plus rapide en cas de perturbation du trafic, même si cette liaison est normalement plus longue ou plus chère. Il est en effet inconcevable que des voyageurs doivent payer davantage pour compenser les retards provoqués par la SNCB.

1. Quelles mesures avez-vous prises pour mettre en oeuvre cette recommandation?

2. Quelles mesures concrètes prévoyez-vous encore de prendre pour intégrer ce point dans la politique suivie ou dans la réglementation? Si vous ne prévoyez aucune mesure, pourquoi?

3. Dans quel délai les voyageurs bénéficieront-ils d'améliorations tangibles dans ce domaine?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie van 13 november 2025, op de vraag nr. 555 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Irina De Knop van 30 september 2025 (N.):

Op 15 oktober 2025 heeft NMBS haar ticketaanbod gewijzigd, en ook de reglementering werd op dat moment aangepast. Omreizen zijn toegestaan met tickets wanneer deze door de reisplanner worden voorgesteld, zonder dat er een extra ticket moet worden gekocht. De reisplanner stelt altijd de beste en snelste reisweg voor. Daarnaast geldt steeds het volgende principe: volg bij werken of storingen op het net altijd de reisweg die de reisplanner of de NMBS-app je voorstelt. Deze aanpak garandeert dat reizigers bij verstoringen steeds over een geldige reisweg beschikken, zonder bijkomende kosten, zolang ze de door NMBS geadviseerde route volgen.

DO 2024202505801

Vraag nr. 557 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Irina De Knop van 30 september 2025 (N.) aan de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie:

Opvolging aanbeveling Ombudsrail. - Gebrekkige flexibiliteit PBM.

In het jaarverslag 2024 van Ombudsrail wordt gewezen op de gebrekkige flexibiliteit in het reservatiesysteem voor assistentie. Reizigers ervaren dat een reservatie weinig ruimte laat voor aanpassingen, terwijl de NMBS zelf geregeld zonder verzoek reservaties wijzigt.

Bovendien kon de NMBS geen cijfers aanleveren over het aantal wijzigingen en wie deze initieert, omdat de data niet langer dan een maand bewaard blijven. Ombudsrail adviseert daarom dat de NMBS structureel gegevens verzamelt over assistentiewijzigingen om de performantie van het systeem te kunnen opvolgen.

1. Hoe beoordeelt u de vaststellingen van Ombudsrail over het gebrek aan flexibiliteit in het reservatiesysteem voor assistentie?
2. Bent u bereid hierover in gesprek te gaan met de NMBS en erop toe te zien dat zij structureel gegevens verzamelt en rapporteert?
3. Welke verdere stappen zult u ondernemen om te garanderen dat reizigers met beperkte mobiliteit kunnen rekenen op een betrouwbaar en transparant assistentiesysteem?

Réponse du ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale du 13 novembre 2025, à la question n° 555 de Madame la députée Irina De Knop du 30 septembre 2025 (N.):

Le 15 octobre 2025, la SNCB a modifié son offre de billets et la réglementation a également été adaptée à cette date. Les détours sont autorisés avec les billets lorsqu'ils sont proposés par le planificateur de voyage, sans qu'il soit nécessaire d'acheter un billet supplémentaire. Le planificateur de voyage propose toujours l'itinéraire le meilleur et le plus rapide. En outre, le principe suivant s'applique toujours: en cas de travaux ou de perturbations sur le réseau, suivez toujours l'itinéraire proposé par le planificateur de voyage ou l'application SNCB. Cette approche garantit que les voyageurs disposent toujours d'un itinéraire valable en cas de perturbations, sans frais supplémentaires, tant qu'ils suivent l'itinéraire recommandé par la SNCB.

DO 2024202505801

Question n° 557 de Madame la députée Irina De Knop du 30 septembre 2025 (N.) au ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale:

Suivi de la recommandation de l'Ombudsrail. - Manque de flexibilité pour les PMR.

Dans son rapport annuel 2024, l'Ombudsrail dénonce le manque de flexibilité du système de réservation pour l'assistance aux PMR. Les voyageurs estiment qu'une réservation permet peu d'adaptations et que la SNCB modifie régulièrement des réservations unilatéralement.

En outre, la SNCB n'a pas pu communiquer le nombre de modifications ni préciser qui en est à l'origine, parce que les données ne sont pas conservées plus d'un mois. C'est pourquoi l'Ombudsrail recommande que la SNCB collecte structurellement les données relatives aux modifications en matière d'assistance aux PMR afin de pouvoir assurer un suivi de la performance du système.

1. Comment évaluez-vous les constats de l'Ombudsrail quant au manque de flexibilité du système de réservation pour l'assistance?
2. Êtes-vous disposé à en discuter avec la SNCB et à veiller à ce qu'elle collecte structurellement les données et qu'elle en fasse rapport?
3. Quelles autres mesures prendrez-vous pour garantir que les voyageurs à mobilité réduite puissent compter sur un système d'assistance fiable et transparent?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie van 13 november 2025, op de vraag nr. 557 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Irina De Knop van 30 september 2025 (N.):

De opmerkingen over het gebrek aan flexibiliteit in het reservatiesysteem zijn niet in dovenmansoren gevallen.

De afgelopen jaren heeft NMBS hard gewerkt en geïnvesteerd in haar reservatiesysteem. Deze ontwikkelingen zijn nog steeds lopende. Klanten die assistentie wensen kunnen dit vandaag doen via verschillende kanalen:

- de mobiele NMBS Assist app;
- de website;
- Facebook;
- telefonisch via het contactcenter.

Via het vernieuwde systeem kan de klant tot 30 dagen voor de reis meerdere assistenties aanvragen. Afhankelijk van het type assistentie krijgt de klant aangepaste routes aangeboden en kan de klant de status van zijn reservatie opvolgen.

Sinds de invoering van het nieuwe reservatiesysteem worden deze gegevens structureel bijgehouden. Verdere softwareontwikkeling is lopende om deze gegevens te verfijnen zodat niet alleen wijzigingen worden geregistreerd maar ook de historiek en de oorzaken.

Ik blijf ook verder opvolgen dat NMBS de ontwikkelingen voor personen met beperkte mobiliteit aanhoudt.

DO 2024202505802

Vraag nr. 558 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Irina De Knop van 30 september 2025 (N.) aan de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie:

Opvolging aanbeveling Ombudsrail. - Toegankelijkheid voor scootmobiel en driewielers.

In het jaarverslag 2024 van Ombudsrail wordt gewezen op de beperkte toegankelijkheid voor reizigers met scootmobiel en driewielers. De NMBS hanteert een maximale lengte van 120 cm voor scootmobiel, gebaseerd op verouderde specificaties (TSI 1300/2014). Nochtans spreekt deze Europese verordening van een minimumlengte van 125 cm, en in Nederland geldt zelfs een limiet van 150 cm. Nieuwe treinen van de NMBS laten wel ruimte voor langere toestellen, maar aanvragen worden systematisch geweigerd.

Réponse du ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale du 13 novembre 2025, à la question n° 557 de Madame la députée Irina De Knop du 30 septembre 2025 (N.):

Les remarques concernant le manque de flexibilité du système de réservation n'ont pas été ignorées.

Ces dernières années, la SNCB a travaillé d'arrache-pied et investi dans son système de réservation. Ces développements sont toujours en cours. Les clients qui souhaitent obtenir de l'aide peuvent aujourd'hui le faire via différents canaux:

- l'application mobile SNCB Assist;
- le site web;
- Facebook;
- par téléphone via le centre de contact.

Grâce au nouveau système, le client peut demander plusieurs types d'assistance jusqu'à 30 jours avant le voyage. En fonction du type d'assistance, le client se voit proposer des itinéraires adaptés et peut suivre l'état de sa réservation.

Depuis la mise en place du nouveau système de réservation, ces données sont conservées de manière structurelle. Le développement du logiciel se poursuit afin d'affiner ces données, de manière à enregistrer non seulement les modifications, mais aussi l'historique et les causes.

Je continuerai également à veiller à ce que la SNCB poursuive ses efforts en faveur des personnes à mobilité réduite.

DO 2024202505802

Question n° 558 de Madame la députée Irina De Knop du 30 septembre 2025 (N.) au ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale:

Suivi des recommandations d'Ombudsrail. - Accessibilité pour les scooters électriques et les tricycles.

Dans son rapport annuel 2024, Ombudsrail souligne l'accessibilité limitée des trains pour les voyageurs qui se déplacent en scooter électrique et sur des tricycles. La SNCB se fonde sur des spécifications obsolètes (TSI 1300/2014) pour autoriser une longueur maximale de 120 cm pour les scooters électriques. Pourtant, ce règlement européen prévoit une longueur minimale de 125 cm et aux Pays-Bas, la limite est même de 150 cm. Les nouveaux trains de la SNCB offrent un espace suffisant pour accueillir des engins plus longs, mais les demandes en ce sens sont systématiquement refusées.

Ombudsrail adviseert om langere scootmobiels toe te laten in geschikte treinen, bij de aankoop van nieuw materieel rekening te houden met hulpmiddelen langer dan 120 cm, reizigers correct te informeren en vooraf duidelijkheid te geven over de geschiktheid van treinen.

1. Hoe beoordeelt u deze vaststellingen en aanbevelingen van Ombudsrail inzake de toegankelijkheid voor scootmobiels en driewielers?

2. Bent u bereid stappen te zetten zodat de NMBS langere scootmobiels toelaat in de treinen waar dit technisch mogelijk is?

3. Hoe zult u ervoor zorgen dat toekomstige investeringen in rollend materieel volledig afgestemd zijn op de toegankelijkheidsnormen en de noden van reizigers met hulpmiddelen?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie van 13 november 2025, op de vraag nr. 558 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Irina De Knop van 30 september 2025 (N.):

De samenwerking tussen NMBS en Ombudsrail is gebaseerd op wederzijds respect en een gedeeld engagement om de dienstverlening aan de reiziger te verbeteren. NMBS neemt de aanbevelingen van Ombudsrail ernstig en engageert zich om waar mogelijk gevolg te geven aan aanbevelingen of voorstellen. Zo worden klachten en signalen van de Ombudsdienst systematisch besproken binnen de klantendienst en de betrokken directies, en worden concrete verbeteracties overwogen. Deze dialoog draagt bij tot een transparanter en klantgerichter spoorbeleid.

NMBS antwoordt steeds op de aanbevelingen van Ombudsrail, dat hierover ook communiceert in zijn jaarverslag. Het is de rol van Ombudsrail om aanbevelingen te doen. NMBS dient deze evenwel te toetsen aan de realiteit waarin zij moet werken, weze het budgettaire, juridisch, technisch of operationeel. Vandaar dat ook niet altijd positief kan worden geantwoord.

1. NMBS heeft al uitvoerig aan Ombudsrail aangegeven waarom zij dit advies niet volgt.

Ombudsrail recommande d'autoriser les scooters électriques plus longs dans les trains appropriés, de tenir compte, lors de l'achat de nouveau matériel, d'engins de plus de 120 cm, d'informer correctement les voyageurs et de préciser à l'avance si les trains sont aptes à transporter leur matériel.

1. Comment évaluez-vous ces constatations et recommandations d'Ombudsrail en matière d'accessibilité pour les scooters électriques et les tricycles?

2. Êtes-vous disposé à prendre des mesures pour que la SNCB autorise les scooters électriques dans les trains lorsque ceux-ci sont techniquement adaptés pour le transport de ce type de matériel?

3. Comment entendez-vous veiller à ce que les futurs investissements concernent du matériel roulant entièrement conforme aux normes d'accessibilité pour les voyageurs circulant avec de tels engins et aux besoins de ces derniers?

Réponse du ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale du 13 novembre 2025, à la question n° 558 de Madame la députée Irina De Knop du 30 septembre 2025 (N.):

La collaboration entre la SNCB et Ombudsrail repose sur le respect mutuel et un engagement commun visant à améliorer la qualité du service offert aux voyageurs. La SNCB prend les recommandations d'Ombudsrail au sérieux et s'engage, dans la mesure du possible, à y donner suite. Ainsi, les plaintes et les signalements du Service de médiation sont systématiquement examinés au sein du service clientèle et des directions concernées, et des actions concrètes d'amélioration sont envisagées. Ce dialogue contribue à une politique ferroviaire plus transparente et plus orientée vers le client.

La SNCB répond systématiquement aux recommandations d'Ombudsrail, qui les relaie également dans son rapport annuel. Il appartient à Ombudsrail de formuler des recommandations. La SNCB doit toutefois les confronter à la réalité dans laquelle elle opère, qu'elle soit budgétaire, juridique, technique ou opérationnelle. C'est pourquoi une réponse positive ne peut pas toujours être donnée.

1. La SNCB a déjà expliqué en détail à Ombudsrail pourquoi elle ne suit pas cet avis.

Aangezien treinen, perrons en opstaphulpmiddelen worden gebouwd volgens de normen voorzien in de TSI 1300/2014 (Technische Specificaties interoperabiliteit) - waarvan de recentste versie dateert van 28 september 2023 - is het belangrijk dat de maximumafmetingen voorzien in deze regelgeving niet worden overschreden. Bijlage M beschrijft deze maximumafmetingen, die u in uw vraag foutief citeert.

In tegenstelling tot auto's die steeds groter en breder worden, moeten treinen het vrije ruimteprofiel dat wordt bepaald door de infrastructuurbeheerder respecteren. Treinen kunnen immers niet uitwijken om hun tegenligger te laten passeren. Helaas legt dit een aantal beperkingen op wat betreft de wendbaarheid van mobiliteitshulp-middelen en ook de ruimte voor aangepast sanitair.

Het niet respecteren van de maximumafmetingen van deze mobiliteitshulpmiddelen kan zowel de gebruiker, medereizigers als het assistentiepersoneel in gevaar brengen. Dit geldt ook voor onze nieuwe treinmodellen.

NMBS begrijpt de frustraties van reizigers die geïnvesteerd hebben in een mobiliteitshulpmiddel dat niet beantwoordt aan de Europese criteria voor per trein vervoerbare interoperabele rolstoelen. NMBS heeft hiervoor al meermaals gepleit in de werkgroep NMBS van de NHRPH voor de invoering van een label dat aangeeft dat de rolstoel geschikt is voor het reizen per trein.

2. Neen. NMBS heeft op dit ogenblik geen rollend materieel dat technisch aangepast is om dergelijke mobiliteitshulpmiddelen veilig te vervoeren.

3. NMBS koopt alleen treinen die volledig beantwoorden aan de toegankelijkheidsnormen zoals bepaald op Europees niveau.

DO 2024202505806

Vraag nr. 559 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Irina De Knop van 30 september 2025 (N.) aan de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie:

Opvolging aanbeveling Ombudsrail. - Kaart kosteloze begeleider.

In het jaarverslag 2024 van Ombudsrail wordt gewezen op de beperkingen bij de toekenning van de kaart "kosteloze begeleider". Traditioneel werd deze kaart vooral gekoppeld aan fysieke beperkingen, waardoor jongeren met mentale beperkingen of aandoeningen zoals autisme en diabetes geen toegang kregen.

Étant donné que les trains, les quais et les dispositifs d'embarquement sont construits selon les normes prévues dans la TSI 1300/2014 (Spécifications techniques d'interopérabilité) - dont la version la plus récente date du 28 septembre 2023 -, il est important de ne pas dépasser les dimensions maximales prévues par cette réglementation. L'annexe M décrit ces dimensions maximales, que vous citez de manière incorrecte dans votre question.

Contrairement aux voitures, qui deviennent de plus en plus grandes et larges, les trains doivent respecter le gabarit libre déterminé par le gestionnaire d'infrastructure. En effet, les trains ne peuvent pas dévier pour laisser passer un train venant en sens inverse. Malheureusement, cela impose un certain nombre de limitations en ce qui concerne la maniabilité des aides à la mobilité ainsi que l'espace pour des sanitaires adaptés.

Le non-respect des dimensions maximales de ces aides à la mobilité peut mettre en danger l'utilisateur, les autres voyageurs ainsi que le personnel d'assistance. Cela vaut également pour nos nouveaux modèles de trains.

La SNCB comprend la frustration des voyageurs qui ont investi dans une aide à la mobilité qui ne répond pas aux critères européens pour les fauteuils roulants interoperables transportables par train. La SNCB a déjà plaidé à plusieurs reprises, au sein du groupe de travail SNCB du CPHN, pour l'introduction d'un label indiquant que le fauteuil roulant est adapté au voyage en train.

2. Non. La SNCB ne dispose actuellement d'aucun matériel roulant techniquement adapté pour transporter en toute sécurité de telles aides à la mobilité.

3. La SNCB n'achète que des trains qui répondent pleinement aux normes d'accessibilité définies au niveau européen.

DO 2024202505806

Question n° 559 de Madame la députée Irina De Knop du 30 septembre 2025 (N.) au ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale:

Suivi des recommandations d'Ombudsrail. - Carte d'accompagnateur gratuit.

Dans son rapport annuel 2024, Ombudsrail souligne les contraintes imposées lors de l'octroi de la carte "d'accompagnateur gratuit". Étant donné que traditionnellement, cette carte est liée à des handicaps physiques, certains jeunes atteints de déficiences mentales ou de troubles tels que l'autisme et le diabète ne peuvent en bénéficier.

Ombudsrail beveelt aan om het bestaan van de kaart kosteloze begeleider te verankeren in het openbaredienstcontract tussen de Belgische Staat en de NMBS, met duidelijke afspraken over het vastleggen van de toekenningsregels in overleg met stakeholders.

1. Bent u bereid het bestaan van de kaart kosteloze begeleider structureel te verankeren in het openbaredienstcontract met de NMBS?

2. Hoe ziet u de rolverdeling tussen de Staat en de NMBS bij het bepalen van de toekenningscriteria?

3. Binnen welke termijn kan een dergelijke verankering worden gerealiseerd, zodat de rechtszekerheid van gebruikers gegarandeerd wordt?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie van 07 november 2025, op de vraag nr. 559 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Irina De Knop van 30 september 2025 (N.):

De samenwerking tussen NMBS en Ombudsrail is gebaseerd op wederzijds respect en een gedeeld engagement om de dienstverlening aan de reiziger te verbeteren. NMBS neemt de aanbevelingen van Ombudsrail ernstig en engageert zich om waar mogelijk gevolg te geven aan aanbevelingen of voorstellen. Zo worden klachten en signalen van de Ombudsdienst systematisch besproken binnen de klantendienst en de betrokken directies, en worden concrete verbeteracties overwogen. Deze dialoog draagt bij tot een transparanter en klantgerichter spoorbeleid.

NMBS antwoordt steeds op de aanbevelingen van Ombudsrail, dat hierover ook communiceert in zijn jaarverslag. Het is de rol van Ombudsrail om aanbevelingen te doen. NMBS dient deze evenwel te toetsen aan de realiteit waarin zij moet werken, weze het budgettair, juridisch, technisch of operationeel. Vandaar dat ook niet altijd positief kan worden geantwoord.

1. De kaart kosteloze begeleider is vandaag niet opgenomen in het openbare dienstcontract met de NMBS.

2 en 3. Vandaag bepaalt NMBS wie aanspraak kan maken op de kaart aan de hand van de beschikbare schalen bij de bevoegde instanties. Het bepalen van de graad van beperking is een bevoegdheid die wordt gedeeld door verschillende beleidsniveaus op federaal en gemeenschapsniveau.

Ombudsrail recommande de spécifier l'existence de la carte d'accompagnateur gratuit dans le contrat de service public entre l'État belge et la SNCB et de convenir clairement des règles d'attribution en concertation avec les différentes parties.

1. Êtes-vous disposé à spécifier l'existence de la carte d'accompagnateur gratuit de façon structurelle dans le contrat de service public avec la SNCB?

2. Comment concevez-vous la répartition des rôles entre l'État et la SNCB pour la fixation des critères d'octroi?

3. Dans quel délai l'existence de cette carte peut-elle être spécifiée dans le contrat de service public pour garantir la sécurité juridique des utilisateurs?

Réponse du ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale du 07 novembre 2025, à la question n° 559 de Madame la députée Irina De Knop du 30 septembre 2025 (N.):

La collaboration entre la SNCB et Ombudsrail repose sur le respect mutuel et un engagement commun visant à améliorer la qualité du service offert aux voyageurs. La SNCB prend les recommandations d'Ombudsrail au sérieux et s'engage, dans la mesure du possible, à y donner suite. Ainsi, les plaintes et les signalements du service de médiation sont systématiquement examinés au sein du service clientèle et des directions concernées, et des actions concrètes d'amélioration sont envisagées. Ce dialogue contribue à une politique ferroviaire plus transparente et plus orientée vers le client.

La SNCB répond systématiquement aux recommandations d'Ombudsrail, qui les relaie également dans son rapport annuel. Il appartient à Ombudsrail de formuler des recommandations. La SNCB doit toutefois les confronter à la réalité dans laquelle elle opère, qu'elle soit budgétaire, juridique, technique ou opérationnelle. C'est pourquoi une réponse positive ne peut pas toujours être donnée.

1. La carte d'accompagnateur gratuit ne figure actuellement pas dans le contrat de service public conclu avec la SNCB.

2 et 3. À ce jour, la SNCB détermine qui peut prétendre à la carte sur base des barèmes disponibles auprès des instances compétentes. La détermination du degré de handicap relève de compétences partagées entre différents niveaux de pouvoir, tant fédéraux que communautaires.

Eind 2023 werd de uitvoering van de laatste staatshervorming op vlak van de gezondheidszorg afgerond. Bij het toekennen van voordelen aan personen met een beperking speelt leeftijd een belangrijke rol. Zo zijn de Gemeenschappen verantwoordelijk voor het toekennen van de zorgtoeslag bij kinderen, jongeren en ouderen, terwijl de FOD Sociale Zekerheid verantwoordelijk is voor het inschalen van volwassenen met een beperking.

Bijkomende moeilijkheid is dat er geen exacte grensleeftijden worden gehanteerd om het bevoegdheidsniveau vast te leggen. Daarom werd in 2024 afgestapt van voorwaarden afhankelijk van de leeftijd van de rechthebbende. Als voorwaarden om een kaart kosteloze begeleider te verkrijgen, moet de persoon met een beperking vandaag voldoen aan één van onderstaande voorwaarden:

- minimaal 12 punten op de schaal van zelfredzaamheid;
 - een blijvende invaliditeit of arbeidsongeschiktheid van minstens 80 %;
 - een blijvende invaliditeit die rechtstreeks toe te schrijven is aan de onderste ledematen en die leidt tot een invaliditeitsgraad van minstens 50 %;
 - totale verlamming of amputatie van de bovenste ledematen;
 - een integratietegemoetkoming van categorie III of hoger;
 - blindheid van minstens 90 % of volledige blindheid;
- minimaal 12 punten op de psychosociale schaal met een minimum van 4 punten op pijler 1.

Een mogelijke andere rolverdeling is een beleidskeuze die onderhandeld moet worden bij het vastleggen van de wederzijdse verplichtingen opgenomen in het openbare dienstcontract, zoals dat gebeurd is eind 2022. Dit zal worden geëvalueerd in het kader van de tussentijdse evaluatie van de contracten in 2027.

DO 2024202505807

Vraag nr. 560 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Irina De Knop van 30 september 2025 (N.) aan de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie:

Opvolging aanbeveling Ombudsrail. - WAM-wet.

Fin 2023, la mise en oeuvre de la dernière réforme de l'État dans le domaine des soins de santé a été finalisée. Lors de l'octroi d'avantages aux personnes en situation de handicap, l'âge joue un rôle important. Ainsi, les Communautés sont responsables de l'octroi des allocations de soins pour les enfants, les jeunes et les personnes âgées, tandis que le SPF Sécurité Sociale est compétent pour l'évaluation des adultes en situation de handicap.

Une difficulté supplémentaire réside dans le fait qu'aucune limite d'âge précise ne permet de déterminer le niveau de compétence. C'est pourquoi, en 2024, il a été décidé d'abandonner les conditions liées à l'âge du bénéficiaire. Pour obtenir une carte d'accompagnateur gratuit, la personne en situation de handicap doit aujourd'hui répondre à l'une des conditions suivantes:

- obtenir au moins 12 points sur l'échelle d'autonomie;
- présenter une invalidité ou une incapacité de travail permanente d'au moins 80 %;
- présenter une invalidité permanente directement liée aux membres inférieurs, entraînant un taux d'invalidité d'au moins 50 %;
- être atteint d'une paralysie totale ou d'une amputation des membres supérieurs;
- bénéficier d'une allocation d'intégration de catégorie III ou supérieure;
- être atteint d'une cécité d'au moins 90 % ou d'une cécité totale;
- obtenir au moins 12 points sur l'échelle psychosociale, dont un minimum de 4 points dans le pilier 1.

Une répartition différente des rôles constitue un choix politique qui doit faire l'objet de négociations lors de la définition des engagements mutuels dans le contrat de service public, comme cela a été le cas fin 2022. Ça sera évalué dans cadre de l'évaluation intermédiaire des contrats en 2027.

DO 2024202505807

Question n° 560 de Madame la députée Irina De Knop du 30 septembre 2025 (N.) au ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale:

Suivi de la recommandation de l'Ombudsrail. - Loi RC auto.

In het jaarverslag 2024 van Ombudsrail wordt gewezen op de problemen rond de toepassing van artikel 29bis van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen (WAM-wet). Reizigers die slachtoffer zijn van een ongeval bij het in- of uitstappen van een stilstaande trein ondervinden grote onzekerheid, omdat de toepassing van dit artikel in de rechtspraak sterk uiteenloopt.

Vaak rest hen enkel de weg naar de rechtbank, waar de uitkomst onvoorspelbaar is. Ombudsrail heeft de wetgever al eerder opgeroepen om de wet te verduidelijken. Hoewel de WAM-wet op 17 maart 2024 werd gewijzigd om andere redenen, werd deze problematiek niet aangepakt.

1. Erkent u de onduidelijkheid die Ombudsrail signaleert over de toepassing van artikel 29bis van de WAM-wet op ongevallen bij het in- en uitstappen van treinen?

2. Plant u initiatieven om de WAM-wet op dit punt te verduidelijken, zodat reizigers meer rechtszekerheid krijgen?

3. Binnen welke termijn kan een dergelijke verduidelijking volgens u worden gerealiseerd?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie van 13 november 2025, op de vraag nr. 560 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Irina De Knop van 30 september 2025 (N.):

1. Er bestaat inderdaad geen overeenstemming tussen de rechtbanken.

NMBS is van mening dat in dit geval de bepalingen van de Europese verordening inzake de rechten en verplichtingen van reizigers per spoor van toepassing zijn en dat deze voorrang hebben op de nationale wetgeving.

2 en 3. Deze vraag betreft een wijziging van de wet betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen en is dus een vraag voor mijn collega minister van Economische Zaken.

DO 2024202505808

Vraag nr. 561 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Irina De Knop van 30 september 2025 (N.) aan de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie:

Opvolging aanbeveling Ombudsrail. - Compensatie bij herhaalde vertragingen.

Dans son rapport annuel 2024, l'Ombudsrail dénonce les problèmes relatifs à l'application de l'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs (loi RC auto). Les voyageurs victimes d'un accident lors de l'embarquement dans un train à l'arrêt ou du débarquement de celui-ci se retrouvent face à une grande incertitude parce que l'application de cet article varie fortement dans la jurisprudence.

Il ne leur reste souvent que la possibilité de saisir le tribunal, une procédure dont l'issue est imprévisible. L'Ombudsrail a déjà appelé le législateur à clarifier la loi. Bien que la loi RC auto ait été modifiée le 17 mars 2024 pour d'autres raisons, ce problème n'a pas été traité.

1. Admettez-vous l'existence d'une incertitude telle que signalée par l'Ombudsrail concernant l'application de l'article 29bis de la loi RC auto en matière d'accidents lors de l'embarquement et du débarquement?

2. Prévoyez-vous de prendre des initiatives pour clarifier la loi RC auto sur ce point, afin que les voyageurs obtiennent une plus grande sécurité juridique?

3. Dans quels délais une telle clarification peut-elle être réalisée, selon vous?

Réponse du ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale du 13 novembre 2025, à la question n° 560 de Madame la députée Irina De Knop du 30 septembre 2025 (N.):

1. Il n'y a effectivement pas une jurisprudence constante au sein des tribunaux.

La SNCB considère que dans cette hypothèse, ce sont les dispositions découlant du règlement européen relatif aux droits et obligations des voyageurs ferroviaires qui doivent s'appliquer et que celles-ci priment sur la législation nationale.

2 et 3. S'agissant d'une modification de la loi relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, cette question est du ressort de mon collègue ministre des Affaires économiques.

DO 2024202505808

Question n° 561 de Madame la députée Irina De Knop du 30 septembre 2025 (N.) au ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale:

Suivi des recommandations d'Ombudsrail. - Compensation en cas de retards répétés.

In het jaarverslag 2024 van Ombudsrail wordt vastgesteld dat sinds eind 2023 enkel abonnees een compensatie kunnen aanvragen bij herhaalde vertragingen. Reizigers met een tienrittenkaart of losse tickets vallen buiten deze regeling, hoewel zij dezelfde hinder ondervinden. Ombudsrail erkent dat dit wettelijk toegelaten is (EU-verordening 2021/782, artikel 19), maar noemt het onderscheid oneerlijk en pleit voor een rechtvaardigere regeling voor alle reizigers.

1. Welke stappen hebt u reeds gezet om deze ongelijke behandeling weg te werken?

2. Bent u hierover al in gesprek gegaan met de NMBS, en zo ja, wat was de uitkomst daarvan?

3. Bent u bereid initiatieven te nemen om de compensatieregeling uit te breiden naar alle reizigers, ongeacht het type ticket?

4. Binnen welke termijn kan volgens u een rechtvaardigere regeling worden ingevoerd?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie van 07 november 2025, op de vraag nr. 561 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Irina De Knop van 30 september 2025 (N.):

1 en 2. Het compensatiesysteem van NMBS is verankerd in het openbaredienstcontract 2023-2032, afgesloten op 23 december 2022. Dit contract bepaalt de opdrachten van openbare dienst en de parameters voor compensatieberekening conform Verordening 1370/2007. NMBS engageert zich om de rechten van treinreizigers te respecteren en is hierbij vaak genereuzer dan de verordening waar u naar verwijst. Er is in het contract opgenomen dat NMBS haar tariefbeleid en compensatieregelingen moet afstemmen op de modaliteiten van het contract, met als doel het treingebruik te stimuleren en de klantentevredenheid te verhogen. 80 % van de aanvragen tot compensatie krijgt een positief antwoord; een fundamentele herziening van het proces is dus momenteel niet aan de orde.

3 en 4. Het compensatiesysteem voor frequente vertragingen werd ingevoerd om regelmatige/trouwe reizigers te compenseren, dat wil zeggen zij die over een abonnement beschikken. Op dit moment wordt een herziening van het systeem niet overwogen.

Dans son rapport annuel 2024, Ombudsrail constate que depuis la fin 2023, seuls les abonnés peuvent demander une compensation en cas de retards répétés. Les détenteurs d'une carte de 10 trajets ou de billets simples ne peuvent pas bénéficier d'une compensation, alors qu'ils ont subi les mêmes désagréments. Ombudsrail reconnaît que la législation le permet (règlement UE 2021/782, article 19), mais estime que cette distinction crée des inégalités et préconise des règles plus équitables pour l'ensemble des voyageurs.

1. Quelles mesures avez-vous déjà prises pour supprimer cette inégalité de traitement?

2. Vous êtes-vous déjà concerté avec la SNCB à ce sujet, et dans l'affirmative, quel a été le résultat de ces discussions?

3. Êtes-vous disposé à prendre des initiatives en vue d'élargir ces règles de compensation à l'ensemble des voyageurs, indépendamment du type de billet dont ils disposent?

4. Dans quel délai serait-il possible de mettre en place des règles plus équitables en la matière?

Réponse du ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale du 07 novembre 2025, à la question n° 561 de Madame la députée Irina De Knop du 30 septembre 2025 (N.):

1 et 2. Le système de compensation de la SNCB est ancré dans le contrat de service public 2023-2032, conclu le 23 décembre 2022. Ce contrat définit les missions de service public et les paramètres pour le calcul des compensations conformément au Règlement 1370/2007. La SNCB s'engage à respecter les droits des voyageurs ferroviaires et se montre souvent plus généreuse que le règlement auquel vous faites référence. Le contrat prévoit que la SNCB doit aligner sa politique tarifaire et ses modalités de compensation sur les modalités du contrat, dans le but de stimuler l'utilisation du train et d'augmenter la satisfaction des clients. 80 % des demandes de compensation reçoivent une réponse positive; une révision fondamentale du processus n'est donc actuellement pas à l'ordre du jour.

3 et 4. Le système de compensation pour retards fréquents a été mis en place afin de compenser les voyageurs réguliers/fidèles, c'est-à-dire ceux qui disposent d'un abonnement. À ce stade, une révision du système n'est pas envisagée.

DO 2024202505810

Vraag nr. 562 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Irina De Knop van 30 september 2025 (N.) aan de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie:

Opvolging aanbeveling Ombudsrail. - Prijsverschil digitale en papieren ticket.

In het jaarverslag 2024 van Ombudsrail wordt gewezen op de blijvende prijsverschillen tussen digitale en papieren tickets, zoals de *Standard Multi*. Oorspronkelijk zou dit prijsverschil slechts één jaar gelden, maar intussen is het permanent geworden. Dit treft vooral reizigers die geen toegang hebben tot digitale verkoopkanalen.

Zowel Unia als *Testaankoop* beschouwen dit als discriminerend en zijn in september 2024 naar de rechtbank gestapt. Ombudsrail benadrukt dat dit beleid kwetsbare reizigers benadeelt en de facto ongelijkheid creëert.

1. Hoe beoordeelt u de blijvende prijsverschillen tussen digitale en papieren tickets, zoals aangekaart in het jaarverslag 2024 van Ombudsrail?

2. Bent u hierover reeds in gesprek gegaan met de NMBS, en zo ja, wat waren de resultaten daarvan?

3. Welke initiatieven bent u bereid te nemen om ervoor te zorgen dat alle reizigers, ook zij zonder digitale toegang, gelijk behandeld worden bij de aankoop van tickets?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie van 07 november 2025, op de vraag nr. 562 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Irina De Knop van 30 september 2025 (N.):

Op 15 oktober 2025 heeft NMBS haar nieuwe ticketaanbod gelanceerd. In dat kader werden een aantal producten geschrapt, waaronder de *Youth Multi* en de *Standard Multi*. Deze worden vervangen door de *Train+*-kaart, waarmee reizigers kortingen krijgen op treintickets.

De nieuwe prijzen, zowel voor de *Train+*-kaart als voor de tickets zelf, zijn uniform voor alle aankoopkanalen. Daarmee verdwijnt dus het vroegere prijsverschil tussen digitale en papieren Multi waarop Ombudsrail eerder had gewezen.

DO 2024202505810

Question n° 562 de Madame la députée Irina De Knop du 30 septembre 2025 (N.) au ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale:

Suivi des recommandations d'Ombudsrail. - Différence de prix entre les billets numériques et papier.

Dans son rapport annuel 2024, Ombudsrail souligne les différences de prix persistantes entre les billets numériques et papier, par exemple pour le *Standard Multi*. À l'origine, cet écart de prix ne devait durer qu'une seule année, mais depuis, il est devenu permanent. Cette différence pénalise surtout les voyageurs qui n'ont pas accès aux canaux de vente numériques.

Considérant qu'il s'agit d'une discrimination, Unia et *Tes-tachats* ont saisi le tribunal en septembre 2024. Ombudsrail souligne que cette politique pénalise les voyageurs vulnérables et crée de facto des inégalités.

1. Comment évaluez-vous les différences de prix persistantes entre les billets numériques et papier évoquées dans le rapport annuel 2024 d'Ombudsrail?

2. Vous êtes-vous déjà concerté avec la SNCB à ce sujet, et dans l'affirmative, quels ont été les résultats de ces discussions?

3. Quelles initiatives êtes-vous disposé à prendre pour veiller à ce que tous les voyageurs, y compris ceux qui n'ont pas accès aux canaux numériques, bénéficient d'une égalité de traitement dans le cadre de l'achat de billets?

Réponse du ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale du 07 novembre 2025, à la question n° 562 de Madame la députée Irina De Knop du 30 septembre 2025 (N.):

Le 15 octobre 2025, la SNCB a lancé sa nouvelle offre de tickets. Dans ce cadre, un certain nombre de produits ont été supprimés, dont la *Youth Multi* et la *Standard Multi*. Ceux-ci sont remplacés par la carte *Train+*, qui permet aux voyageurs de bénéficier de réductions sur les billets de train.

Les nouveaux tarifs, tant pour la carte *Train+* que pour les billets eux-mêmes, sont uniformes pour tous les canaux d'achat. Ainsi, l'ancienne différence de prix entre les Multi numériques et papier, signalée précédemment par Ombudsrail, disparaît.

DO 2024202505852

Vraag nr. 565 van De heer volksvertegenwoordiger Oskar Seuntjens van 01 oktober 2025 (N.) aan de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie:

Fietspunten NMBS.

In het beheerscontract van de NMBS is een duidelijke fietsstrategie opgenomen die inzet op het uitbreiden van het aanbod voor fietsen en het versterken van de dienstverlening via fietspunten in de stations. Fietspunten zijn geliefd bij reizigers. De afgelopen jaren verdwenen er echter fietspunten.

1. Kunt u een stand van zaken geven over de realisatie van de bijkomende fietspunten die de NMBS zich tot doel stelde om tegen 2025 te openen (acht nieuwe fietspunten, aangevuld met satellietfietspunten of automaten in 32 andere stations)? Welke fietspunten zijn vandaag reeds gerealiseerd?

2. Welke ambities zijn er na 2025 met betrekking tot de uitrol van fietspunten in stations, zowel in grote als in middelgrote en kleine stations? Wordt overwogen om het aantal fietspunten verder te verhogen?

3. Een belangrijk aspect van de fietspunten is de link met sociale tewerkstelling. Hoe wordt dit momenteel ingevuld binnen de concessies en hoe garandeert men dat sociale economiebedrijven of gelijkaardige initiatieven hier blijvend een rol in kunnen spelen?

4. In het contract is ook sprake van toezicht op fietsenstallingen, onder meer via toegangscontrole, camera's en detectiesystemen. Wordt daarnaast nog gedacht aan menselijke aanwezigheid, bijv. via fietspunten of toezichthouders, om zowel sociale tewerkstelling te stimuleren als het gevoel van veiligheid te verhogen? Of worden hier andere alternatieven uitgewerkt?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie van 07 november 2025, op de vraag nr. 565 van De heer volksvertegenwoordiger Oskar Seuntjens van 01 oktober 2025 (N.):

1. De combinatie van fiets en trein is voor NMBS zeer belangrijk. Dit blijkt uit de omvangrijke uitbreiding van de fietsenstalling, de *BikeOnTrain*-app, de stijging van het aantal plaatsen voor fietsen in de trein, enz. Eveneens heeft de spooronderneming de ambitie om het aantal fietspunten verder uit te breiden en zij heeft hiervoor een marktbevraging gedaan om in 44 stations in Vlaanderen, Brussel en Wallonië fietspunten te ontwikkelen.

DO 2024202505852

Question n° 565 de Monsieur le député Oskar Seuntjens du 01 octobre 2025 (N.) au ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale:

Points vélo à la SNCB.

Une stratégie cyclable est incluse en termes clairs dans le contrat de gestion de la SNCB. Cette stratégie vise à élargir l'offre en matière de vélos et à renforcer le service par le biais des points vélo disponibles dans les gares. Alors qu'ils sont appréciés des voyageurs, certains de ces points vélo ont pourtant disparu ces dernières années.

1. Pouvez-vous fournir un état des lieux des points vélo supplémentaires que la SNCB s'était fixé comme objectif d'ouvrir d'ici 2025 (huit nouveaux points vélos, complétés de points vélo satellites ou de bornes automatiques dans 32 autres gares)? Quels points vélo ont déjà été mis en service à ce jour?

2. Quelles sont les ambitions au-delà de 2025 en ce qui concerne le déploiement de points vélo à la SNCB, tant dans les grandes que dans les petites gares et les gares moyennes? Envisage-t-on d'augmenter encore le nombre de points vélo?

3. Le lien avec l'emploi social est un des aspects majeurs des points vélo. Comment cela se concrétise-t-il actuellement dans le cadre des concessions et comment peut-on garantir que les entreprises d'économie sociale ou des initiatives similaires puissent continuer à jouer un rôle dans ce cadre?

4. Le contrat prévoit également la surveillance des parkings à vélos, par le biais notamment de contrôles aux accès, de caméras et de systèmes de détection. A-t-on, en outre, songé à une présence humaine, par exemple en faisant appel aux points vélo ou à des gardiens, afin de favoriser l'emploi social et d'accroître le sentiment de sécurité? Ou d'autres solutions sont-elles échafaudées?

Réponse du ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale du 07 novembre 2025, à la question n° 565 de Monsieur le député Oskar Seuntjens du 01 octobre 2025 (N.):

1. La combinaison vélo-trein est très importante pour NMBS. Cela se reflète dans l'extension significative des parkings à vélos, l'application *BikeOnTrain*, l'augmentation du nombre de places pour vélos dans les trains, etc. L'entreprise ferroviaire ambitionne également d'élargir le nombre de points vélo et a lancé une consultation de marché pour développer des points vélo dans 44 gares en Flandre, à Bruxelles et en Wallonie.

De analyse van de ontvangen voorstellen is momenteel nog volop aan de gang.

2. De resultaten van de marktbevraging zullen het aantal nieuwe fietspunten bepalen.

3. Momenteel wordt hiervoor in de praktijk voornamelijk samengewerkt met maatwerkbédrijven en andere vzw's die actief zijn binnen de sociale economie.

In het kader van de nieuwe marktconsultatie werd sociaal ondernemen opgenomen als een belangrijk toewijzingscriterium, goed voor 30 % van de totale score. Daarbij wordt bijzondere aandacht besteed aan:

- de tewerkstelling van medewerkers uit kwetsbare doelgroepen;
- het herinvesteren van de winst in sociale doelstellingen;
- de duurzaamheid van de gecreëerde werkgelegenheid.

Op die manier wordt gegarandeerd dat sociale economiebedrijven of gelijkaardige initiatieven ook in de toekomst een centrale rol kunnen blijven spelen in het beheer van de fietspunten.

4. Er worden verschillende alternatieven en combinaties van toezichtvormen bekeken, waarbij we streven naar een evenwicht tussen efficiëntie, veiligheid en maatschappelijke meerwaarde. De uiteindelijke invulling zal afhangen van de locatie, de beschikbare middelen, maar menselijke aanwezigheid kan een waardevolle aanvulling op de technologische oplossingen.

DO 2024202505855

Vraag nr. 566 van De heer volksvertegenwoordiger Robin Tonniau van 01 oktober 2025 (N.) aan de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie:

Intentieverklaring tussen de federale regering en ArcelorMittal. - Draagwijdte overeengekomen investeringsvoorwaarden.

Op 22 mei 2024 werd een intentieverklaring ondertekend tussen de federale regering en ArcelorMittal. Deze verklaring heeft betrekking op een langetermijncontract voor de levering van elektriciteit, dat zou gelden in geval van investeringen door ArcelorMittal in Gent.

Tot op heden is er echter onduidelijkheid over de precieze draagwijdte van deze intentieverklaring.

L'analyse des propositions reçues est actuellement en cours.

2. Les résultats de la consultation de marché détermineront le nombre de nouveaux points vélo.

3. Actuellement, la mise en oeuvre se fait principalement en collaboration avec des entreprises de travail adapté et d'autres ASBL actives dans l'économie sociale.

Dans le cadre de la nouvelle consultation de marché, l'entrepreneuriat social a été intégré comme critère d'attribution important, représentant 30 % du score total. Une attention particulière est portée à:

- l'emploi de personnes issues de groupes vulnérables;
- la réinvestissement des bénéfices dans des objectifs sociaux;
- la durabilité des emplois créés.

Cela garantit que les entreprises de l'économie sociale ou des initiatives similaires pourront continuer à jouer un rôle central dans la gestion des points vélo à l'avenir.

4. Différentes alternatives et combinaisons de formes de surveillance sont envisagées, dans le but de trouver un équilibre entre efficacité, sécurité et valeur sociétale. La mise en oeuvre finale dépendra de l'emplacement, des ressources disponibles, mais la présence humaine peut être un complément précieux aux solutions technologiques.

DO 2024202505855

Question n° 566 de Monsieur le député Robin Tonniau du 01 octobre 2025 (N.) au ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale:

Déclaration d'intention entre le gouvernement fédéral et ArcelorMittal. - Portée des conditions d'investissement convenues.

Le 22 mai 2024, le gouvernement fédéral et ArcelorMittal ont signé une déclaration d'intention. Celle-ci porte sur un contrat à long terme pour la fourniture d'électricité, qui s'appliquerait si ArcelorMittal procède à des investissements sur le site de Gand.

La confusion demeure toutefois, à ce jour, quant à la portée précise de cette déclaration d'intention.

Meer bepaald rijst de vraag of de overeengekomen voorwaarden betrekking hebben op de volledige investering die ArcelorMittal in 2021 heeft aangekondigd, namelijk een DRI-installatie en twee elektrische ovens of enkel op de bouw van één elektrische oven.

1. Kan u toelichten welke investeringen precies gedekt worden door de intentieverklaring van 22 mei 2024?

2. Heeft deze intentieverklaring betrekking op de DRI-installatie en de twee elektrische ovens, zoals aangekondigd in 2021, of slechts op één enkele elektrische oven?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie van 07 november 2025, op de vraag nr. 566 van De heer volksvertegenwoordiger Robin Tonniau van 01 oktober 2025 (N.):

Ik verwijs u door naar mijn collega David Clarinval, vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Landbouw die voor dit beleid verantwoordelijk is (vraag nr. 405 van 1 oktober 2025).

DO 2024202505856

Vraag nr. 567 van De heer volksvertegenwoordiger Robin Tonniau van 01 oktober 2025 (N.) aan de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie:

Gratis emissierechten ontvangen door ArcelorMittal Gent.

ArcelorMittal heeft de afgelopen jaren in Gent een groot aantal gratis emissierechten ontvangen in het kader van het Europese emissiehandelssysteem (EU-ETS).

1. Hoeveel gratis emissierechten (in ton CO₂) heeft ArcelorMittal Gent de voorbije vijf jaar jaarlijks ontvangen in het kader van het EU-ETS? Kunt u deze cijfers opsplitsen per jaar?

2. Hoeveel bedraagt de geschatte waarde van deze gratis toewijzingen per jaar, rekening houdend met de gemiddelde marktprijs van CO₂-rechten in diezelfde periode? Kunt u deze cijfers opsplitsen per jaar?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie van 07 november 2025, op de vraag nr. 567 van De heer volksvertegenwoordiger Robin Tonniau van 01 oktober 2025 (N.):

Hartelijk dank voor uw vraag. Graag wijs ik u erop dat u hier naar publiek beschikbare informatie vraagt die elkeen vrijelijk kan raadplegen.

La question se pose plus précisément de savoir si les conditions convenues concernent l'ensemble de l'investissement annoncé par ArcelorMittal en 2021, à savoir une installation de réduction directe et deux fours électriques, ou portent uniquement sur la construction d'un four électrique.

1. Pouvez-vous préciser quels investissements couvrent exactement la déclaration d'intention signée le 22 mai 2024?

2. Cette déclaration d'intention concerne-t-elle l'installation de réduction directe et les deux fours électriques, comme annoncé en 2021, ou porte-t-elle uniquement sur un seul four électrique?

Réponse du ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale du 07 novembre 2025, à la question n° 566 de Monsieur le député Robin Tonniau du 01 octobre 2025 (N.):

Je vous renvoie à mon collègue du gouvernement en charge de cette politique David Clarinval, vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et de l'Agriculture (question n° 405 du 1er octobre 2025).

DO 2024202505856

Question n° 567 de Monsieur le député Robin Tonniau du 01 octobre 2025 (N.) au ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale:

Quotas d'émission gratuits alloués à ArcelorMittal Gand.

Ces dernières années, ArcelorMittal a reçu un grand nombre de quotas d'émission gratuits pour son site de Gand dans le cadre du système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne (SEQUE-UE).

1. Combien de quotas d'émission gratuits (en tonnes de CO₂) ArcelorMittal Gand a-t-il reçus annuellement ces cinq dernières années dans le cadre du SEQUE-UE? Pouvez-vous ventiler ces chiffres par année?

2. Quelle est la valeur estimée de ces allocations gratuites par an, compte tenu du prix moyen du marché des quotas de CO₂ au cours de la même période? Pouvez-vous ventiler ces chiffres par année?

Réponse du ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale du 07 novembre 2025, à la question n° 567 de Monsieur le député Robin Tonniau du 01 octobre 2025 (N.):

Merci beaucoup pour votre question. Je tiens à souligner que vous demandez ici des informations accessibles au public que tout le monde peut consulter librement.

Mijn administratie, die verantwoordelijk is voor het Belgische register voor broeikasgassen, houdt immers nauwgezet een overzicht bij van alle toewijzingen, emissies en ingeleverde emissierechten onder de EU-ETS in België. Op hun website - *climateregistry.be* - kunt u dan ook alle info, evenals de info van voorgaande jaren sinds de start van de EU-ETS, terugvinden en dit zowel voor vaste installaties, luchtvaartoperatoren als scheepvaartmaatschappijen.

Op deze website zal u dan ook zien dat ArcelorMittal Gent in 2020 een kosteloze toewijzing kreeg van 6.719.879 emissierechten (toen nog uitgesplitst over twee deelinstallaties). In de jaren 2021, 2023 en 2024 bedroeg deze toewijzing 7.486.112 emissierechten per jaar. In het jaar 2022 was dit 7.345.389 emissierechten.

Het bepalen van deze kosteloze toewijzing gebeurt door de bevoegde autoriteiten in het kader van het EU-ETS. In België zijn dit de gewesten, die dit doen op basis van Europees geharmoniseerde toewijzingsregels.

Voor de gemiddelde jaarprijs van de emissierechten kan de data van het veilingplatform EEX gehanteerd worden. De gemiddelde prijs van de veilingen onder de EU-ETS bedroeg respectievelijk 24,31 euro, 52,52 euro, 79,46 euro, 83,06 euro en 64,67 euro per emissierecht in de jaren 2020 tot en met 2024.

Op basis hiervan, bedroeg de geschatte waarde van deze gratis toewijzingen per jaar respectievelijk 163.360.258,49 euro, 393.170.602,24 euro, 583.664.609,94 euro, 621.796.462,72 euro en 484.126.863,04 euro voor de jaren 2020 tot en met 2024.

DO 2024202505901

Vraag nr. 569 van De heer volksvertegenwoordiger Vincent Van Quickenborne van 03 oktober 2025 (N.) aan de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie:

Uitrol en impact van raamcoating ter verbetering van mobiele connectiviteit in treinen.

Mijn schriftelijke vraag nr. 265 van 6 mei 2025 (*Vragen en Antwoorden*, Kamer, 2024-2025, nr. 19) handelde onder meer over de samenwerking tussen de NMBS en telecomoperatoren en de technologische oplossingen om de mobiele connectiviteit aan boord van treinen structureel te verbeteren.

Mon administration, qui est responsable du registre belge des gaz à effet de serre, tient en effet un aperçu précis de toutes les allocations, émissions et quotas d'émission restitués dans le cadre de l'EU-ETS en Belgique. Sur leur site web - *climateregistry.be* - vous trouverez toutes les informations, y compris celles des années précédentes depuis le lancement de l'EU-ETS, tant pour les installations fixes que pour les opérateurs aériens et les compagnies maritimes.

Sur ce site, vous verrez qu'ArcelorMittal Gand a reçu en 2020 une allocation gratuite de 6.719.879 quotas d'émission (répartis entre deux installations partielles). En 2021, 2023 et 2024, cette allocation s'élevait à 7.486.112 quotas d'émission par an. En 2022, elle était de 7.345.389 quotas d'émission.

Cette allocation gratuite est déterminée par les autorités compétentes dans le cadre de l'EU-ETS. En Belgique, il s'agit des régions, qui procèdent ainsi sur base des règles d'allocation harmonisées au niveau européen.

Pour le prix annuel moyen des quotas d'émission, les données de la plateforme d'enchères EEX peuvent être utilisées. Le prix moyen des enchères dans le cadre de l'EU-ETS s'élevait à 24,31 euros, 52,52 euros, 79,46 euros, 83,06 euros et 64,67 euros par quota d'émission pour les années 2020 à 2024 respectivement.

Sur cette base, la valeur estimée de ces allocations gratuites s'élevait respectivement à 163.360.258,49 euros, 393.170.602,24 euros, 583.664.609,94 euros, 621.796.462,72 euros et 484.126.863,04 euros pour les années 2020 à 2024.

DO 2024202505901

Question n° 569 de Monsieur le député Vincent Van Quickenborne du 03 octobre 2025 (N.) au ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale:

Déploiement et incidence du vitrage permettant d'améliorer la connectivité mobile dans les trains.

Ma question écrite n° 265 du 6 mai 2025 (*Questions et réponses*, Chambre, 2024-2025, n° 19) portait notamment sur la coopération entre la SNCB et des opérateurs télécom et sur les solutions technologiques visant à améliorer structurellement la connectivité mobile à bord des trains.

In uw antwoord gaf u aan dat in het kader van een betere 4G/5G-ontvangst gewerkt wordt met zogenaamde *ontcoate* ramen. Deze raamcoating, die gsm-signalen beter doorlaat zonder verlies van thermische prestaties, wordt momenteel uitgerold op M6- en M7-rijtuigen. U vermeldde eveneens dat er een studie loopt voor de AM08-treinstellen. U verwees ook naar de positieve impact van deze ingreep: een verhoogd signaalniveau, langere batterijduur van apparaten, minder netwerkonderbrekingen en snellere gegevensoverdracht.

1. Hoeveel rijtuigen van het type M6 en M7 zijn inmiddels uitgerust met deze aangepaste raamcoating? Hoeveel worden er in totaal aangepast?

2. Wat is de voorziene timing van deze uitrol per type treinstel?

3. Wat is de geraamde kostprijs per rijtuig voor deze aanpassing, en wat is het totale budget dat de NMBS hiervoor voorziet?

4. Welke beslissingen werden genomen met betrekking tot oudere types zoals de M5-rijtuigen, AM96 en andere nog in dienst zijnde treinstellen? Worden deze buiten beschouwing gelaten? Zo ja, waarom?

5. Wordt daarnaast ook overwogen om bijkomende binnenantennes of repeaters te plaatsen op oudere stellingen of op trajecten met structureel zwakke ontvangst?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie van 13 november 2025, op de vraag nr. 569 van De heer volksvertegenwoordiger Vincent Van Quickenborne van 03 oktober 2025 (N.):

1. De M6-vloot bestaat uit 492 rijtuigen waarvan er intussen 181 zijn uitgerust met *decoated* zijramen in de reizigersafdelingen.

De M7-vloot zal op termijn 750 rijtuigen tellen (na afloop van de leveringen). Tot op heden werden 622 rijtuigen geleverd, waarvan er 381 rijtuigen zijn voorzien van *decoated* zijramen in de reizigersafdelingen.

Het is de bedoeling dat uiteindelijk alle rijtuigen van beide vloten worden uitgerust met *decoated* zijramen in de reizigersafdelingen, wat neerkomt op een totaal van 1.242 rijtuigen (492 + 750).

2. De M6-rijtuigen worden uitgerust met *decoated* ramen tijdens hun mid-life revisie, die gestart is in 2018 en loopt tot begin 2029. 53 rijtuigen die bij aanvang van deze revisie nog niet werden uitgerust, zullen worden uitgerust tijdens de volgende tussentijdse revisie van de vloot die parallel zal plaats vinden met het verdere verloop van de mid-life revisie.

Vous avez indiqué dans votre réponse avoir recours au *decoating* en vue d'améliorer la réception de la 4G/5G. Ce vitrage, qui permet une meilleure transmission des signaux GSM sans perte de performances thermiques, est actuellement déployé sur les voitures M6 et M7. Vous avez également mentionné qu'une étude était en cours pour les rames AM08. Vous avez en outre évoqué les effets positifs de cette mesure: amélioration du signal, augmentation de la durée de vie des batteries des appareils, diminution des coupures de réseau et accélération du transfert de données.

1. Combien de voitures de type M6 et M7 ont été entretemps équipées de ce vitrage adapté? Combien le seront au total?

2. Quel est le calendrier prévu pour ce déploiement par type de rame?

3. À combien s'élève le coût estimé de cette adaptation par voiture, et quel est le budget total prévu par la SNCB à cet effet?

4. Quelles décisions ont été prises concernant les types de trains plus anciens tels que les M5, les AM96 et d'autres rames encore en service? Ne seront-ils pas pris en considération? Dans l'affirmative, pourquoi?

5. Envisage-t-on par ailleurs d'installer des antennes intérieures ou des répéteurs supplémentaires dans les rames plus anciennes ou sur les trajets où la faiblesse du signal est structurelle?

Réponse du ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale du 13 novembre 2025, à la question n° 569 de Monsieur le député Vincent Van Quickenborne du 03 octobre 2025 (N.):

1. La flotte de voitures M6 comprend 492 véhicules, dont 181 sont déjà équipés de vitres latérales *décoatées*, dans les compartiments voyageurs.

La flotte de voitures M7 comptera à terme 750 véhicules (une fois les livraisons terminées). À ce jour, 622 voitures ont déjà été livrées, dont 381 sont équipées de vitres latérales *décoatées*, dans les compartiments voyageurs.

L'objectif est qu'à terme, l'ensemble des voitures des deux flottes soient équipées de vitres latérales *décoatées* dans les compartiments voyageurs, soit un total de 1.242 voitures (492 + 750).

2. Les voitures M6 sont équipées de vitres *décoatées* lors de leur révision à mi-vie, entamée en 2018 et qui se poursuivra jusqu'au début de l'année 2029. Les 53 voitures qui n'avaient pas encore été équipées au début de cette révision seront équipées lors de la prochaine révision intermédiaire de la flotte, qui se déroulera parallèlement à la poursuite du programme de révision à mi-vie.

De M7-rijtuigen die geleverd werden zonder *decoated* ramen, zullen worden aangepast tijdens de eerste tussen-tijdse revisie van de vloot die start in 2027.

3. Voor de *decoating* werden technische studies uitgevoerd om een laserbehandeling toe te passen zonder dat de ruitenpakketten uit de voertuigen moeten worden gedomonteerd. Hierdoor kan de kost van nieuwe ruiten uitgespaard worden.

Een behandeling van een ruitenpakket wordt momenteel geraamd op 250 euro à 500 euro per ruit, afhankelijk van de weerhouden technologie. Een behandeling van een ruitenpakket wordt momenteel geraamd op 10.000 euro per voertuig.

550 voertuigen moeten in de periode 2025-2029 behandeld worden wat overeenstemt met een budget van 5,5 miljoen euro verspreid over vijf jaar (1,1 miljoen euro /jaar).

Dit bedrag omvat enkel de huur van het materiaal en de geleverde dienst, en houdt geen rekening met werkuren of immobilisatiekosten.

4. De M5-rijtuigen maken deel uit van de reeksen die op termijn zullen worden vervangen door de nieuwe motorstellen MR30. Daarom worden geen bijkomende investeringen meer voorzien voor *decoating*. In het bestek van MR30 zijn *decoated* ramen wel opgenomen.

Voor de motorstellen AM96 hebben technische studies aangetoond dat er vanuit materieel oogpunt weinig tot geen significante winst te behalen valt met *decoating* op basis van het bestaande ruitconcept. Hier moet voornamelijk gefocust worden op het versterken van de infrastructuur van de gsm-operatoren (zendmasten, enz.). Dit geldt ook voor de I11-vloot.

5. Er zijn momenteel geen opende of geplande studies om binnenantennes of *repeaters* te installeren in het rollend materieel. Erdere testen hebben aangetoond dat de kostenbaten niet voldoende zijn indien er geen verbeteringen komen op het vlak van infrastructuur van de gsm-operatoren (zendmasten, enz.).

DO 2024202505902

Vraag nr. 570 van De heer volksvertegenwoordiger Vincent Van Quickenborne van 03 oktober 2025 (N.) aan de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie:

Ticketcontroles door treinbegeleiders op de verbinding Kortrijk-Rijsel.

Les voitures M7 livrées sans vitres *décoatées* seront adaptées lors de la première révision intermédiaire de la flotte, prévue à partir de 2027.

3. Pour l'opération de *decoating*, des études techniques ont été réalisées afin d'appliquer un traitement laser sans devoir démonter l'ensemble des vitrages des véhicules. Cette approche permet d'éviter le coût lié au remplacement des vitres.

Le traitement du vitrage est actuellement estimé entre 250 euros et 500 euros par vitre, selon la technologie retenue. Le traitement de l'ensemble de vitrages pour un véhicule est actuellement estimé à 10.000 euros.

550 véhicules doivent être traités sur la période 2025-2029, ce qui correspond à un budget total d'environ 5,5 millions euros, réparti sur cinq ans (soit environ 1,1 million euros par an).

Ce montant couvre uniquement la location du matériel et la prestation fournie, sans inclure les coûts de main-d'oeuvre ni d'immobilisation.

4. Les voitures M5 font partie des séries qui seront, à terme, remplacées par les nouvelles automotrices MR30. Aucun investissement supplémentaire n'est donc prévu pour le *decoating*. En revanche, les spécifications de la MR30 incluent bien les vitres *décoatées*.

Pour les automotrices AM96, des études techniques ont montré que, d'un point de vue matériel, le *decoating* n'apporterait que peu ou pas de gain significatif, compte tenu du concept de vitrage existant. Les efforts d'amélioration doivent dès lors se concentrer principalement sur le renforcement de l'infrastructure des opérateurs de téléphonie mobile (antennes, etc.). Cela vaut également pour la flotte des I11.

5. Il n'existe actuellement aucune étude en cours ni prévue visant à installer des antennes internes ou des répéteurs dans le matériel roulant. Des tests dans le passé, ont montré que le rapport coût-bénéfice n'est pas suffisamment favorable tant qu'aucune amélioration n'est apportée au niveau de l'infrastructure des opérateurs de téléphonie mobile (antennes, etc.).

DO 2024202505902

Question n° 570 de Monsieur le député Vincent Van Quickenborne du 03 octobre 2025 (N.) au ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale:

Le contrôle des titres de transport par les accompagnateurs de trains sur la liaison Courtrai-Lille.

Het is mij ter ore gekomen van een treinbegeleider dat treinbegeleiders van de NMBS geen ticketcontroles mogen uitvoeren op het Franse grondgebied, met name op de verbinding Kortrijk-Rijsel, hoewel dit wel degelijk een Belgische trein betreft en de reizigers dus een geldig vervoersbewijs moeten hebben.

Als reden zou worden aangegeven dat dit omwille van de veiligheid is, gelet op eerdere incidenten van agressie en geweld bij controles.

1. Klopt het dat Belgische treinbegeleiders op Frans grondgebied (bijv. Kortrijk-Rijsel) geen ticketcontroles mogen uitvoeren?

2. Dat zou per mail zijn bezorgd. Klopt dat? Wat staat daar precies in? Graag een kopie.

3. Zo ja, wat is de rechtsgrond of de afspraak die dit bepaalt?

4. Hoe verhoudt dit zich tot het feit dat het een Belgische trein betreft en reizigers in principe een ticket moeten betalen?

5. Welke veiligheidsincidenten liggen aan de basis van deze maatregel? Kunt u cijfers geven over gevallen van agressie/geweld tegen personeel op dit traject over de laatste vijf jaar?

6. Wat onderneemt u, samen met NMBS en de Franse spoorwegpartners, om ervoor te zorgen dat er wel gecontroleerd en betaald wordt, met behoud van de veiligheid van het personeel?

7. Overweegt u bijkomende maatregelen (bijv. samenwerking met politie of grensoverschrijdende veiligheidsdiensten, cameratoezicht, extra personeel) om dit probleem aan te pakken?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie van 13 november 2025, op de vraag nr. 570 van De heer volksvertegenwoordiger Vincent Van Quickenborne van 03 oktober 2025 (N.):

Un accompagnateur de train m'a appris que les accompagnateurs de la SNCB ne pouvaient pas contrôler les titres de transport sur le territoire français, en particulier sur la liaison Courtrai-Lille, bien qu'il s'agisse d'un train belge et que les voyageurs doivent donc être en possession d'un titre de transport valable.

La raison invoquée concerne la sécurité, eu égard à des cas d'agression et de violence lors de contrôles.

1. Est-il exact que les accompagnateurs belges ne peuvent pas contrôler les titres de transport sur le territoire français (par exemple sur la liaison Courtrai-Lille)?

2. Cette instruction aurait été communiquée par courriel. Est-ce exact? Qu'est-il indiqué précisément dans ce courriel? Veuillez en fournir une copie.

3. Dans l'affirmative, sur quelle base juridique ou sur quel accord se fonde la décision?

4. Qu'en est-il du fait qu'il s'agit d'un train belge et que les voyageurs doivent en principe payer un titre de transport?

5. Quels incidents de sécurité sont-ils à la base de cette mesure? Pouvez-vous communiquer le nombre de cas d'agression/de violence dont a été victime le personnel sur ce trajet au cours des cinq dernières années?

6. En coopération avec la SNCB et les partenaires ferroviaires français, qu'entreprenez-vous pour veiller à l'effectivité des contrôles et des paiements tout en assurant la sécurité du personnel?

7. Envisagez-vous des mesures supplémentaires (par exemple, une coopération avec la police ou avec des services de sécurité transfrontaliers, la vidéosurveillance, du personnel supplémentaire) pour résoudre ce problème?

Réponse du ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale du 13 novembre 2025, à la question n° 570 de Monsieur le député Vincent Van Quickenborne du 03 octobre 2025 (N.):

1 tot 4. De regel blijft dat elke reiziger in het bezit moet zijn van een geldig vervoersbewijs vóór het instappen, ongeacht het traject of het land waar de trein rijdt. Belgische treinbegeleiders voeren controles uit op het volledige traject, inclusief het deel op Frans grondgebied. Door het ontbreken van grensoverschrijdende handhavings-mechanismen kunnen Belgische treinbegeleiders op het Franse deel echter geen sancties opleggen. Dit betekent niet dat er geen controles plaatsvinden: de aanwezigheid van treinbegeleiders blijft een belangrijk afschrikmiddel en draagt bij aan de veiligheid en het correcte gebruik van vervoersbewijzen. Bovendien worden er regelmatig gezamenlijke controleacties georganiseerd met de Franse spoorwegpartners, waarbij de handhaving wordt versterkt. NMBS blijft inzetten op samenwerking om de controles en de veiligheid op het volledige traject te optimaliseren.

5. Ik herhaal dat het gaat om een juridische bevoegdheid. Ik geef u ter informatie nog het aantal agressiegevallen op deze lijn nog mee. Voor de jaren 2020, 2021, 2022, 2023 en 2024 waren dat er 6, 43, 27, 22, 22. NMBS legt op een weekdag zowat 30 treinen per dag (15 heen/15 terug) in tussen Kortrijk en Rijsel.

6 en 7. In het bilateraal overleg tussen NMBS en SNCF worden er regelmatig gemeenschappelijke controleacties georganiseerd. NMBS pleit daarbij om de gemeenschappelijke controleacties nog te versterken.

DO 2024202505919

Vraag nr. 572 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Dorien Cuylaerts van 03 oktober 2025 (N.) aan de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie:

Spoorlopers in de provincie Antwerpen.

Spoorlopers vormen een ernstig veiligheidsrisico op en rond het spoor. Personen die zich onbevoegd op of vlak naast de sporen begeven, brengen niet alleen zichzelf in gevaar, maar zorgen ook voor vertragingen en veiligheidsproblemen voor treinverkeer en personeel.

Om een beter beeld te krijgen van de situatie en van de genomen of geplande maatregelen, richt deze vraag zich specifiek op de stations in de provincie Antwerpen.

1 à 4. La règle demeure que chaque voyageur doit être en possession d'un titre de transport valable avant d'embarquer, quel que soit le trajet ou le pays dans lequel circule le train. Les accompagnateurs de train belges effectuent des contrôles sur l'ensemble du parcours, y compris sur la partie située en territoire français. En raison de l'absence de mécanismes transfrontaliers d'application, les accompagnateurs belges ne peuvent toutefois pas imposer de sanctions sur la partie française du trajet. Cela ne signifie pas qu'il n'y a pas de contrôles: la présence des accompagnateurs reste un important facteur dissuasif et contribue à la sécurité ainsi qu'au respect de l'utilisation des titres de transport. De plus, des actions de contrôle communes sont régulièrement organisées avec les partenaires ferroviaires français, ce qui renforce l'application des règles. La SNCB continue à miser sur la collaboration afin d'optimiser les contrôles et la sécurité sur l'ensemble du trajet.

5. Je répète qu'il s'agit d'une compétence juridique. À titre d'information, voici le nombre de cas d'agression sur cette ligne: pour les années 2020, 2021, 2022, 2023 et 2024, il y en a eu respectivement 6, 43, 27, 22 et 22. La SNCB met en circulation environ 30 trains par jour ouvrable (15 aller/15 retour) entre Courtrai et Lille.

6 et 7. Lors des consultations bilatérales entre la SNCB et la SNCF, des actions de contrôle communes sont régulièrement organisées. La SNCB plaide pour renforcer encore ces actions de contrôle communes.

DO 2024202505919

Question n° 572 de Madame la députée Dorien Cuylaerts du 03 octobre 2025 (N.) au ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale:

Personnes circulant sur les voies dans la province d'Anvers.

Les personnes circulant sur les voies représentent un risque grave pour la sécurité sur les voies et à proximité de celles-ci. Les personnes circulant sur les voies ou juste à côté de celles-ci sans autorisation non seulement se mettent en danger, mais causent également des retards et des problèmes de sécurité pour la circulation ferroviaire et le personnel.

Pour mieux appréhender la situation et les mesures prises ou prévues, la présente question porte spécifiquement sur les gares de la province d'Anvers.

1. Hoeveel incidenten met spoorlopers werden geregistreerd in of rond de stations van de provincie Antwerpen in 2023, 2024 en tot op heden in 2025? Graag een overzicht per station en per jaar.

2. Welke stations in de provincie Antwerpen vormen volgens Infrabel zogenaamde prioritaire hotspots?

3. Wat zijn de meest voorkomende omstandigheden bij deze incidenten in de provincie Antwerpen? Betreft het voornamelijk opzettelijk gedrag, onoplettendheid of andere oorzaken?

4. Welke maatregelen zijn op vandaag van kracht in deze stations of op de omliggende trajecten om spoorlopen te voorkomen?

5. Zijn er bijkomende ingrepen of acties gepland om het aantal spoorlopers in de provincie Antwerpen terug te dringen?

6. Hoe verhouden de cijfers over spoorlopers in deze Antwerpse stations zich tot het gemiddelde in Vlaanderen en België?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie van 13 november 2025, op de vraag nr. 572 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Dorien Cuylaerts van 03 oktober 2025 (N.):

Het antwoord op deze vraag werd rechtstreeks naar het geachte Kamerlid gestuurd. Door de omvang ervan werd het antwoord niet opgenomen in het *Bulletin van Vragen en Antwoorden*. Op verzoek zal de griffie van de Kamer van volksvertegenwoordigers de documenten bezorgen (*schriftelijke.vragen@dekamer.be*).

DO 2024202506012

Vraag nr. 578 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Britt Huybrechts van 07 oktober 2025 (N.) aan de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie:

FOD. - Kantoor- en parkeertaks.

De gemeentelijke belasting op kantoorruimte en de belasting op parkeerplaatsen ("kantoortaks" en "parkeertaks") zijn in diverse Brusselse gemeenten de afgelopen jaren sterk verhoogd. Deze belastingen worden geheven op basis van de bruto-kantooroppervlakte (vanaf een bepaalde drempel) en op het aantal parkeerplaatsen.

1. Combien d'incidents impliquant des personnes circulant sur les voies ont été enregistrés dans les gares de la province d'Anvers ou à proximité de celles-ci respectivement en 2023, 2024 et jusqu'à présent en 2025? Pourriez-vous fournir un relevé par gare et par année?

2. Quelles gares de la province d'Anvers constituent des "hotspots prioritaires" selon Infrabel?

3. Quelles sont les circonstances les plus fréquentes liées à ces incidents dans la province d'Anvers? S'agit-il principalement de comportements délibérés, d'inattention ou d'autres causes?

4. Quelles mesures sont actuellement en vigueur dans ces gares ou sur les tronçons environnants pour empêcher les intrusions sur les voies?

5. Prévoit-on des actions ou des mesures supplémentaires visant à réduire le nombre d'intrusions sur les voies dans la province d'Anvers?

6. Dans quelle mesure les statistiques relatives aux personnes circulant sur les voies dans ces gares anversoises sont-elles comparables aux moyennes flamande et belge?

Réponse du ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale du 13 novembre 2025, à la question n° 572 de Madame la députée Dorien Cuylaerts du 03 octobre 2025 (N.):

La réponse à cette question a été transmise directement à l'honorable membre. Étant donné son ampleur, cette réponse n'a pas été insérée dans le *Bulletin des Questions et Réponses*. Sur simple demande, le greffe de la Chambre des représentants transmettra les documents (*questions.ecrites@lachambre.be*).

DO 2024202506012

Question n° 578 de Madame la députée Britt Huybrechts du 07 octobre 2025 (N.) au ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale:

SPF.- Taxe sur les surfaces de bureau et sur les emplacements de parking.

La taxe communale sur les surfaces de bureau et la taxe sur les emplacements de parking ("taxe sur les bureaux" et "taxe sur les parkings") ont été fortement augmentées ces dernières années dans plusieurs communes bruxelloises. Ces taxes ont pour base respective la surface brute des bureaux (à partir d'un certain seuil) et le nombre d'emplacements de parking.

Aangezien de federale overheid, via de verschillende federale overheidsdiensten, over een aanzienlijk aantal gebouwen beschikt en in veel gevallen ook gebruiker of huurder van kantoorruimte is, rijst de vraag in welke mate deze diensten onderworpen zijn aan deze gemeentelijke belastingen.

1. Is uw FOD onderworpen aan de gemeentelijke belasting op kantoorruimte in de gemeenten waar zij kantoorruimte bezit of gebruikt? Indien neen, op welke rechtsgrond of uitzonderingsregeling is dit gebaseerd? Indien ja, kunt u een overzicht bezorgen van de betrokken gebouwen, met vermelding van de gemeente/stad, de totale belastbare kantooroppervlakte (m²), het toepasselijke tarief en het effectief betaalde bedrag aan kantoortaks?

2. Is uw FOD onderworpen aan de gemeentelijke belasting op parkeerplaatsen die verbonden is aan haar gebouwen? Indien neen, op welke rechtsgrond of uitzonderingsregeling is dit gebaseerd? Indien ja, kunt u een overzicht bezorgen van de betrokken gebouwen of sites, met vermelding van de gemeente/stad, het aantal belastbare parkeerplaatsen, het toepasselijke tarief en het effectief betaalde bedrag aan parkeertaks?

3. Kunt u ten slotte een overzicht geven van de totale bedragen die uw FOD in de laatste vijf jaar effectief betaald heeft aan kantoortaksen en parkeertaksen, opgesplitst per jaar?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie van 07 november 2025, op de vraag nr. 578 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Britt Huybrechts van 07 oktober 2025 (N.):

1. De gebouwen die door de FOD Mobiliteit en Vervoer worden gebruikt, zijn gelegen op het grondgebied van de gemeente Sint-Joost-ten-Node.

De gemeente Sint-Joost-ten-Node beschikt over een gemeentelijk reglement getiteld "Belasting op de kantooroppervlakten", dat bepaalt dat "De belasting is verschuldigd door de bezetter van de kantoren".

Ditzelfde reglement voorziet echter dat "de belasting is verschuldigd door de publiekrechtelijke personen wanneer de oppervlakten die zij bezetten gebruikt worden in het kader van winstgevende of handelsdoeleinden."

Dit is niet het geval voor de FOD Mobiliteit en Vervoer.

Étant donné que l'administration fédérale, par l'intermédiaire des différents services publics fédéraux, dispose d'un parc immobilier considérable et que, dans de nombreux cas, elle occupe ou loue également des bureaux, la question se pose de savoir dans quelle mesure ces services sont soumis à ces taxes communales.

1. Votre SPF est-il soumis à la taxe communale sur les surfaces de bureau dans les communes où il possède ou occupe des bureaux? Dans la négative, sur quelle base juridique ou quel régime d'exception la non-soumission repose-t-elle? Dans l'affirmative, pouvez-vous fournir un relevé des bâtiments concernés, en mentionnant la commune/ville, la surface totale imposable des bureaux (m²), le taux applicable et le montant effectivement versé au titre de la taxe sur les surfaces de bureau?

2. Votre SPF est-il soumis à la taxe communale sur les emplacements de parking liés à ses bâtiments? Dans la négative, sur quelle base juridique ou quel régime d'exception la non-soumission repose-t-elle? Dans l'affirmative, pouvez-vous fournir un relevé des bâtiments ou sites concernés, en mentionnant la commune/ville, le nombre d'emplacements de parking imposables, le taux applicable et le montant effectivement versé au titre de la taxe sur les emplacements de parking?

3. Enfin, pouvez-vous fournir un relevé des montants totaux effectivement versés par votre SPF au cours des cinq dernières années au titre des taxes sur les surfaces de bureau et des taxes sur les emplacements de parking, ventilés par année?

Réponse du ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale du 07 novembre 2025, à la question n° 578 de Madame la députée Britt Huybrechts du 07 octobre 2025 (N.):

1. Les bâtiments occupés par le SPF Mobilité et Transports sont situés sur le territoire de la commune de Saint-Josse-ten-Noode.

La commune de Saint-Josse-ten-Noode dispose d'un règlement communal intitulé "Taxe sur les surfaces de bureau" précisant que "L'impôt est dû par l'occupant des bureaux".

Toutefois, le même règlement prévoit que "L'impôt est dû par les personnes de droit public lorsque les surfaces qu'elles occupent sont utilisées dans le cadre de la pratique d'opérations lucratives ou commerciales."

Ce n'est pas le cas du SPF Mobilité et Transports.

Het reglement bepaalt voorts dat "Wanneer de oppervlakten worden bezet door publiekrechtelijke personen en op voorwaarde dat ze niet worden gebruikt voor winstgevende of commerciële doeleinden, is de belasting verschuldigd door de eigenaar van de oppervlakten of, in geval van splitting van de eigendom, door elke houder van een zakelijk recht die er het genot van verleent."

Aangezien de gebouwen die door de FOD Mobiliteit en Vervoer worden gebruikt niet tot de eigendom behoren van de federale overheid en deze oppervlakten niet worden aangewend voor winstgevende of commerciële doeleinden, is de gemeentelijke belasting op kantooroppervlakken op het eerste gezicht niet verschuldigd door de FOD of de federale overheid.

2. De gemeente Sint-Joost-ten-Node beschikt over een gemeentelijk reglement getiteld "Belasting op het niet ter beschikking stellen van parkeerplaatsen buiten de openbare weg behorend aan economische bedrijven buiten de kantooruren".

Dit reglement is uitsluitend van toepassing op privé-parkeerplaatsen die toebehoren aan natuurlijke of privaatrechtelijke rechtspersonen.

De FOD Mobiliteit en Vervoer valt hier op het eerste gezicht niet onder en is bijgevolg niet onderworpen aan deze belasting.

3. Gelet op het voorgaande heeft de FOD Mobiliteit en Vervoer in de afgelopen vijf jaar geen belasting betaald voor kantooroppervlakten of parkeerplaatsen.

DO 2024202506033

Vraag nr. 580 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Farah Jacquet van 08 oktober 2025 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie:

Beheer van de stationstoiletten.

Kunt u de volgende cijfers verstrekken met betrekking tot de 550 stations en stopplaatsen in België:

1. In hoeveel stations zijn er toiletten?
2. Wat zijn de openingsuren ervan?
3. In hoeveel stations worden de toiletten door een onderaannemer uitgebaat? Welke zijn die onderaannemers?
4. Hoeveel brengt het uitbesteden van de uitbating van de toiletten de NMBS jaarlijks op? Kunt u de cijfers voor 2024 en 2025 verstrekken?
5. Hoeveel toiletten worden er rechtstreeks door de NMBS beheerd?

Ledit règlement prévoit donc que "Lorsque les surfaces sont occupées par des personnes de droit public et pour autant qu'elles ne soient pas utilisées dans le cadre de la pratique d'opérations lucratives ou commerciales, l'impôt est dû par le propriétaire des surfaces ou, en cas de démembrement de la propriété par tout titulaire d'un droit réel conférant la jouissance."

Les bâtiments occupés par le SPF Mobilité et Transports n'étant pas la propriété de l'État fédéral et dans la mesure où ils ne sont pas utilisés dans le cadre de la pratique d'opérations lucratives ou commerciales, l'impôt communal sur les surfaces de bureau n'est à première vue pas dû par le SPF ou l'État fédéral.

2. La commune de Saint-Josse-ten-Noode dispose d'un règlement communal intitulé "Taxe sur la non mise à disposition d'emplacements de parcage hors voirie accessoires aux entreprises économiques en dehors des heures de bureau".

Ce règlement n'est applicable qu'aux emplacements de parking privés appartenant aux personnes physiques ou morales de droit privé.

Le SPF Mobilité et Transports n'est à première vue pas concerné et n'est donc pas soumis à cette taxe.

3. Compte tenu de ce qui précède, le SPF Mobilité et Transports n'a pas, dans les cinq années qui précèdent, payé de taxe sur les espaces de bureau et sur les emplacements de parking.

DO 2024202506033

Question n° 580 de Madame la députée Farah Jacquet du 08 octobre 2025 (Fr.) au ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale:

La gestion des toilettes dans les gares.

Sur les 550 gares et points d'arrêt que compte la Belgique, pouvez-vous donner les chiffres suivants:

1. Combien de gares possèdent des toilettes?
2. Quelles en sont les heures d'ouverture?
3. Dans combien de gares les toilettes sont-elles gérées par un sous-traitant? Quels sont ces sous-traitants?
4. Combien rapporte la sous-traitance des toilettes à la SNCB par an? Pouvez-vous donner les chiffres pour 2024 et 2025?
5. Combien de toilettes sont gérées directement par la SNCB?

6. Welk kostenplaatje hangt er voor de NMBS aan het beheer en het onderhoud van de toiletten die het spoorbedrijf zelf uitbaat?

7. In hoeveel stations zijn er toiletten die toegankelijk zijn voor personen met een beperkte mobiliteit?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie van 13 november 2025, op de vraag nr. 580 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Farah Jacquet van 08 oktober 2025 (Fr.):

1 en 5. NMBS beheert alle 555 stations in België. De aanwezigheid en het aantal toiletten hangen af van het reizigersaantal en de rol van het station. Momenteel gaat het om een 145-tal stations met toiletten. In de 13 grootste stations worden de toiletten uitgebaat door een concessiehouder; in kleinere stations beheert NMBS de toiletten zelf, indien aanwezig.

2. In grote stations zijn de toiletten doorgaans geopend tijdens de exploitatie-uren en in aanwezigheid van personeel, met nachtoiletten beschikbaar buiten deze reguliere uren. In kleinere stations zijn de toiletten meestal enkel toegankelijk tijdens de openingsuren van het stationsgebouw. Soms is het jammer genoeg nodig om toiletten wegens vandalisme te sluiten.

3. In 13 grote stations worden de sanitaire installaties beheerd door één concessiehouder, die instaat voor onderhoud, hygiëne en renovatie volgens strikte kwaliteitsnormen. Het onderhoud in concessiestations gebeurt volgens een goedgekeurd schoonmaak-plan, met steekproefsgewijze controles door lokale NMBS-teams. In andere stations voert NMBS zelf maandelijkse controles uit, en incidenten worden geregistreerd.

4. De NMBS heeft mij meegedeeld dat financiële gegevens op grond van contractuele afspraken niet openbaar worden gemaakt.

6. Specifieke kosten voor het beheer en onderhoud van toiletten in eigen beheer zijn niet apart beschikbaar. NMBS investeert jaarlijks 30 à 40 miljoen euro in het comfort en de infrastructuur van kleinere stations, inclusief sanitaire voorzieningen.

7. Alle toiletten in de 13 grote stations zijn toegankelijk voor personen met beperkte mobiliteit. In kleinere stations is de toegankelijkheid afhankelijk van de lokale infrastructuur en renovaties; NMBS werkt aan een continue verbetering hiervan.

6. Quel est le coût pour la SNCB de la gestion et de l'entretien des toilettes qu'elle prend elle-même en charge?

7. Combien de gares possèdent des toilettes accessibles aux personnes à mobilité réduite?

Réponse du ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale du 13 novembre 2025, à la question n° 580 de Madame la députée Farah Jacquet du 08 octobre 2025 (Fr.):

1 et 5. La SNCB gère l'ensemble des 555 gares en Belgique. La présence et le nombre de toilettes dépendent du nombre de voyageurs et du rôle de la gare. Actuellement, environ 145 gares disposent de toilettes. Dans les 13 plus grandes gares, les toilettes sont exploitées par un concessionnaire; dans les gares plus petites, la SNCB gère elle-même les toilettes, lorsqu'elles sont présentes.

2. Dans les grandes gares, les toilettes sont généralement ouvertes pendant les heures d'exploitation et en présence de personnel, avec des toilettes nocturnes disponibles en dehors de ces horaires. Dans les petites gares, les toilettes sont en général accessibles uniquement pendant les heures d'ouverture du bâtiment de la gare. Il est parfois malheureusement nécessaire de fermer des toilettes en raison d'actes de vandalisme.

3. Dans 13 grandes gares, les installations sanitaires sont gérées par un seul concessionnaire, responsable de l'entretien, de l'hygiène et des rénovations selon des normes de qualité strictes. L'entretien dans les gares sous concession se fait selon un plan de nettoyage approuvé, avec des contrôles ponctuels effectués par les équipes locales de la SNCB. Dans les autres gares, La SNCB réalise elle-même des contrôles mensuels, et les incidents sont enregistrés.

4. La SNCB m'a informé qu'en raison des accords contractuels, les données financières ne sont pas rendues publiques.

6. Les coûts spécifiques liés à la gestion et à l'entretien des toilettes en gestion propre ne sont pas disponibles séparément. La SNCB investit chaque année entre 30 et 40 millions d'euros dans le confort et l'infrastructure des petites gares, y compris les installations sanitaires.

7. Toutes les toilettes des 13 grandes gares sont accessibles aux personnes à mobilité réduite. Dans les petites gares, l'accessibilité dépend de l'infrastructure locale et des rénovations; la SNCB travaille à une amélioration continue de cet aspect.

DO 2024202506038

Vraag nr. 584 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Farah Jacquet van 08 oktober 2025 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie:

Toegang tot de toiletten in de treinen.

1. In hoeveel procent van onze treinen kon men in 2023 en 2024

- geen enkel toilet;
- één toegankelijk toilet;
- twee of meer toegankelijke toiletten aantreffen?

2. In hoeveel procent van onze treinen kon men in 2023 en 2024 één of meerdere toiletten aantreffen die toegankelijk waren voor personen met een beperkte mobiliteit?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie van 13 november 2025, op de vraag nr. 584 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Farah Jacquet van 08 oktober 2025 (Fr.):

1. Bij NMBS is 100 % van het reizigersmaterieel uitgerust met minstens één toilet per samenstelling. Een trein kan uit meerdere samenstellingen bestaan. Om een maximale beschikbaarheid van de toiletten aan boord van haar treinen te garanderen, voert NMBS verschillende procedures uit.

- De sanitaire installaties worden dagelijks gereinigd volgens een programma dat varieert naargelang de plaats waar de trein gestald is, de duur van de stilstand en de beschikbare uitrusting op het betreffende rangeerterrein. Dit programma voorziet in dagelijkse, wekelijkse en maandelijkse schoonmaakbeurten. Bovendien worden de toilettanks gemiddeld om de drie dagen leeggemaakt en gespoeld om een continue beschikbaarheid te verzekeren.

Momenteel beschikt NMBS voor deze operaties over 176 sporen met vaste toiletafvoerinstallaties, verspreid over 35 rangeerterreinen, goed voor een totale lengte van 52 km. Indien nodig kunnen afvoerhandelingen ook worden uitgevoerd op bijkomende sporen met behulp van mobiele installaties. Er lopen investeringen om deze infrastructuur verder te versterken.

- Bovendien worden alle toiletten gecontroleerd bij het eerste vertrek van de trein 's ochtends. NMBS hanteert de regel dat elke samenstelling over minstens één werkend toilet moet beschikken voordat ze commercieel in dienst wordt gesteld.

Hoewel NMBS geen exacte cijfers heeft over het aantal toiletten dat dagelijks gesloten is, blijkt uit een enquête van oktober 2025, uitgevoerd op 264 treinen (in totaal 1.087 toiletten), dat meer dan 93 % van de toiletten toegankelijk was.

DO 2024202506038

Question n° 584 de Madame la députée Farah Jacquet du 08 octobre 2025 (Fr.) au ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale:

L'accès aux toilettes dans nos trains.

1. Pour 2023 et 2024, quel pourcentage de nos trains en circulation comportait:

- zéro toilette;
- une toilette accessible;
- deux toilettes accessibles ou plus?

2. Pour 2023 et 2024, quel pourcentage de nos trains en circulation comportait une ou plusieurs toilettes accessibles aux personnes à mobilité réduite?

Réponse du ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale du 13 novembre 2025, à la question n° 584 de Madame la députée Farah Jacquet du 08 octobre 2025 (Fr.):

1. À la SNCB, 100 % du matériel roulant destiné aux voyageurs est équipé d'au moins une toilette par composition. Un train peut comprendre plusieurs compositions. Afin de garantir une disponibilité maximale des toilettes à bord de ses trains, la SNCB met en oeuvre différentes procédures.

- Les installations sanitaires sont nettoyées quotidiennement, selon un programme qui varie en fonction de l'endroit de stationnement, la durée d'immobilisation du train et des équipements disponibles dans le faisceau concerné. Ce programme prévoit des nettoyages quotidiens, hebdomadaires et mensuels. En plus, les réservoirs des toilettes sont en moyenne vidés et rincés tous les trois jours afin de garantir une disponibilité continue.

Actuellement, pour ces opérations, la SNCB dispose de 176 voies équipées d'installations fixes de vidange des toilettes, réparties sur 35 faisceaux, pour une longueur totale de 52 km. Si nécessaire, des opérations de vidange peuvent également être effectuées sur des voies supplémentaires à l'aide d'installations mobiles. Des investissements sont en cours pour renforcer ces infrastructures.

- En outre, toutes les toilettes sont contrôlées lors de leur premier départ du faisceau le matin. La SNCB maintient la règle que chaque composition doit disposer d'au moins une toilette fonctionnelle avant d'être mise en service commercial.

Bien que la SNCB ne dispose pas de chiffres précis sur le nombre de toilettes fermées quotidiennement, une enquête réalisée en octobre 2025 sur 264 trains (soit 1.087 toilettes) a révélé que plus de 93 % des toilettes étaient accessibles.

- Het kan echter gebeuren dat bepaalde toiletten tijdelijk ontoegankelijk of buiten dienst zijn wegens een defect of verkeerd gebruik. In dat geval grijpt NMBS snel in, in de werkplaatsen of zelfs op het spoor, om deze onbeschikbaarheid te beperken en het comfort van de reizigers zoveel mogelijk te behouden

Om de situatie te monitoren, worden ook periodieke netheidscontroles uitgevoerd op het spoor. Tijdens de eerste twee kwartalen van 2025 was meer dan 91 % van de gecontroleerde toiletten (2.341 eenheden) toegankelijk. In het derde kwartaal steeg dit percentage tot meer dan 93 %, wat een verbetering van de beschikbaarheid van de toiletten bevestigt.

- In april 2025 analyseerde NMBS in detail de oorzaken van de ontoegankelijkheid van toiletten, met focus op de meest problematische verbindingen. Er werden maatregelen op korte termijn genomen, evenals een actieplan op middellange en lange termijn, opgebouwd rond vier pijlers:

- o verbetering van de communicatie over defecten tijdens de exploitatie;

- o realtime opvolging van de beschikbaarheid van toiletten;

- o optimalisatie van het onderhouds- en herstellingsproces;

- o organisatie van interventies binnen het vervoersplan (en robuustheid van het proces bij werken, enz.).

- In het kader van een continu verbeteringsproces investeert NMBS in het comfort en de beschikbaarheid van haar rollend materieel. De introductie van de nieuwe M7-rijtuigen, uitgerust met telemetrie-systemen, maakt het onder meer mogelijk bepaalde defecten te anticiperen en het aantal niet-beschikbare toiletten te verminderen.

2. Momenteel is meer dan 84 % van onze treinen uitgerust met minstens één toilet dat toegankelijk is voor personen met beperkte mobiliteit. Tegen eind 2025 zal dit percentage 90 % bedragen, dankzij de buitendienststelling van oudere rijtuigen.

Al het recente of gemoderniseerde rollend materieel beschikt reeds over toegankelijke toiletten. Het materieel dat daar niet mee is uitgerust, zal geleidelijk uit dienst worden genomen en vervangen door de nieuwe MR30-treinstellen.

- Il peut toutefois arriver que certaines toilettes soient temporairement inaccessibles ou hors service en raison d'une panne ou d'une utilisation incorrecte. Dans ce cas, la SNCB intervient rapidement dans les ateliers ou même en ligne afin de limiter cette indisponibilité et de préserver au mieux le confort des voyageurs.

Afin de surveiller la situation, des contrôles de propreté périodiques sont également réalisés en ligne. Lors des deux premiers trimestres de 2025, plus de 91 % des toilettes contrôlées (soit 2.341 unités) étaient accessibles. Au troisième trimestre, ce taux est passé à plus de 93 %, confirmant une amélioration de la disponibilité des WC.

- En avril 2025, la SNCB a analysé en détail les causes d'inaccessibilité des toilettes, en se concentrant sur les relations les plus problématiques. Des mesures à court terme ont été prises, ainsi qu'un plan d'action à moyen et long terme, structuré autour de quatre axes:

- o amélioration de la communication des avaries en exploitation;

- o suivi en temps réel de la disponibilité des toilettes;

- o optimisation du processus d'entretien et de réparation;

- o organisation des interventions dans le cadre du plan de transport (et robustesse du process en cas de travaux, etc.).

- Dans une démarche d'amélioration continue, la SNCB investit dans le confort et la disponibilité de son matériel roulant. L'introduction des nouvelles voitures M7, équipées de systèmes de télémétrie, permet notamment d'anticiper certains dysfonctionnements et de réduire le nombre de toilettes indisponibles.

2. Actuellement, plus de 84 % de nos trains sont équipés d'au moins un WC accessible aux personnes à mobilité réduite. D'ici fin 2025, ce taux atteindra 90 %, avec la mise hors service d'anciennes voitures.

L'ensemble du matériel roulant récent ou modernisé dispose déjà de toilettes accessibles. Le matériel roulant qui n'en est pas équipé sera progressivement retiré du service et remplacé par les nouvelles AM30.

DO 2025202606179

Vraag nr. 595 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Tine Gielis van 14 oktober 2025 (N.) aan de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie:

Evaluatie en opvolging van het actieplan Be Cyclist.

In de beleidsverklaring werd aangekondigd dat het federale actieplan *Be Cyclist* geëvalueerd zou worden, samen met de projectoproepen *Shift Your Mobility* en *Cycling to Work*. Daarbij zou ook nagegaan worden welke opvolging kan worden gegeven aan het plan.

Ondertussen heeft de Fietzersbond samen met GRACQ concrete suggesties geformuleerd om te komen tot een ambitieus *Be Cyclist 2.0*.

Zij benadrukken onder meer de nood aan duidelijke prioriteiten, een betere afstemming met de regionale fietsplannen, een sterke rol van de FOD Mobiliteit als coördinator, en acties op vlak van fietsdiefstal, fiscaliteit en de combinatie fiets-trein.

1. Wat is de huidige stand van zaken bij de evaluatie van het actieplan *Be Cyclist*?

2. Hoe wordt de inbreng van de Fietzersbond en GRACQ daarbij meegenomen?

3. Welke concrete plannen heeft u om werk te maken van een opvolger van dit actieplan, conform de engagementen in het regeerakkoord?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie van 13 november 2025, op de vraag nr. 595 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Tine Gielis van 14 oktober 2025 (N.):

1. Het federaal actieplan ter promotie van de fiets 2021-2024 werd in september 2023 reeds geëvalueerd. Van de 52 maatregelen uit het *Be Cyclist* plan waren er toen 23 volledig uitgevoerd, 27 in uitvoering en bijna afgerond. Toen waren er twee maatregelen die niet uitgevoerd konden worden, de één om administratieve redenen, de ander om budgettaire redenen. Dit staat in de eindevaluatie.

Momenteel wordt er gewerkt aan het nieuwe federale fietsplan en daarin zal er ook terug gekomen worden op de maatregelen die nog niet volledig afgerond waren in 2023.

2. Bij het opstellen van het nieuwe federale fietsplan wordt rekening gehouden met alle suggesties van de Fietzersbond en Avello (het vroegere GRACQ). Deze suggesties betroffen zeven belangrijke domeinen:

- verkeersveiligheid;
- bestrijding van fietsdiefstal;

DO 2025202606179

Question n° 595 de Madame la députée Tine Gielis du 14 octobre 2025 (N.) au ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale:

Évaluation et suivi du plan d'action Be Cyclist.

Votre exposé d'orientation politique annonçait l'évaluation du plan d'action fédéral *Be Cyclist*, tout comme celle des appels à projets *Shift Your Mobility* et *Cycling to Work*. Il était également prévu d'examiner quel suivi pourrait être accordé au plan.

Entre-temps, le Fietzersbond et le GRACQ ont formulé des suggestions concrètes afin d'aboutir à un plan ambitieux *Be Cyclist 2.0*.

Ils soulignent notamment la nécessité de définir des priorités claires, d'améliorer la coordination des plans régionaux pour la promotion du vélo, de renforcer le rôle de coordination du SPF Mobilité et de mener des actions dans les domaines de la lutte contre les vols de vélos, de la fiscalité et de la combinaison vélo-trein.

1. Où en est actuellement l'évaluation du plan d'action *Be Cyclist*?

2. Comment la contribution du Fietzersbond et du GRACQ est-elle prise en compte dans ce cadre?

3. Quels sont vos projets concrets pour l'élaboration du plan d'action qui succédera au plan actuel, conformément aux engagements pris dans l'accord de gouvernement?

Réponse du ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale du 13 novembre 2025, à la question n° 595 de Madame la députée Tine Gielis du 14 octobre 2025 (N.):

1. Le plan d'action fédéral pour la promotion du vélo 2021-2024 a déjà été évalué en septembre 2023. Sur les 52 mesures du plan *Be Cyclist*, 23 avaient alors été entièrement mises en oeuvre, 27 étaient en cours de mise en oeuvre et presque achevées. Deux mesures n'avaient pas pu être mises en oeuvre, l'une pour des raisons administratives, l'autre pour des raisons budgétaires. Cela figure dans l'évaluation finale.

Le nouveau plan fédéral pour le vélo est en cours d'élaboration et reviendra également sur les mesures qui n'étaient pas encore entièrement achevées en 2023.

2. Dans l'élaboration du nouveau plan fédéral pour le vélo, toutes les suggestions du Fietzersbond et d'Avello (anciennement GRACQ) sont prises en compte. Ces suggestions concernaient sept domaines importants:

- sécurité routière;
- lutte contre le vol de vélos;

- bestuur;
- fiscaliteit;
- combinatie fiets-trein;
- promotie van de fiets;
- onderzoek en open data.

Alsook drie succesfactoren:

- een sterke politieke wil op federaal niveau;
- een nauwe samenwerking tussen de verschillende bestuursniveaus en tussen de federale diensten;
- regelmatig overleg met de actoren uit de fietswereld.

Al deze punten worden meegenomen in de opstelling van het nieuwe plan.

3. De FOD Mobiliteit en Vervoer is samen met en de verschillende andere federale overheidsdiensten volop bezig met het opstellen van een nieuw plan zoals aangegeven in het regeerakkoord.

DO 2025202606538

Vraag nr. 624 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Tine Gielis van 23 oktober 2025 (N.) aan de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie:

De verwerking en opvolging van vaststellingen bij snelheidsinbreuken.

Verschillende lokale en federale diensten melden structurele capaciteitsproblemen bij de verwerking van verkeersboetes. Hoewel de automatische vaststellingstechnologie verder evolueert, blijft de afhandeling sterk afhankelijk van menselijke tussenkomst. Zo wordt gesteld dat gemachtigde ambtenaren elke boete nog fysiek dienen te verifiëren, wat een aanzienlijke werkdruk veroorzaakt.

1. Hoeveel vaststellingen van snelheidsovertredingen worden jaarlijks geregistreerd en hoeveel daarvan leiden effectief tot een boeting?
2. Hoe is de taakverdeling georganiseerd tussen lokale politiezones, federale diensten en parketten wat betreft de verwerking en inning van boetes?
3. Zijn er cijfers bekend over het aantal dossiers dat niet wordt verwerkt omwille van capaciteitsgebrek of procedurele problemen?
4. Welke maatregelen neemt u om de efficiëntie van het boeteverwerkingssysteem te verbeteren (bijv. uitbreiding van personeelscapaciteit, digitalisering, of samenwerking met lokale besturen)?

- gouvernance;
- fiscalité;
- combinaison vélo-train;
- promotion du vélo;
- recherche et open data.

Ainsi que trois facteurs de réussite:

- une forte volonté politique fédérale forte;
- une collaboration étroite entre les différents niveaux de pouvoir et entre les services fédéraux;
- une concertation régulière avec les acteurs du monde du vélo.

Tous ces points seront pris en compte dans l'élaboration du nouveau plan.

3. Le SPF Mobilité et Transports, en collaboration avec d'autres services publics fédéraux, travaille d'arrache-pied à l'élaboration d'un nouveau plan, comme indiqué dans l'accord de gouvernement.

DO 2025202606538

Question n° 624 de Madame la députée Tine Gielis du 23 octobre 2025 (N.) au ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale:

Le traitement et le suivi des constatations en cas d'excès de vitesse.

Plusieurs services locaux et fédéraux signalent des problèmes de capacité structurels dans le cadre du traitement des amendes routières. Bien que la technologie de constatation automatique continue d'évoluer, le traitement demeure fortement dépendant de l'intervention humaine. Ainsi, les fonctionnaires habilités doivent toujours vérifier physiquement chaque amende, ce qui génère une charge de travail considérable.

1. Combien de constatations d'excès de vitesse sont enregistrées chaque année et combien d'entre elles donnent effectivement lieu à une amende?
2. Comment la répartition des tâches s'organise-t-elle entre les zones de police locales, les services fédéraux et les parquets pour le traitement et la perception des amendes?
3. Des chiffres relatifs au nombre de dossiers non traités en raison d'un manque de capacité ou de problèmes de procédure sont-ils disponibles?
4. Quelles mesures prenez-vous pour améliorer l'efficacité du système de traitement des amendes (par exemple, l'augmentation des effectifs, la numérisation ou la coopération avec les administrations locales)?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie van 13 november 2025, op de vraag nr. 624 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Tine Gielis van 23 oktober 2025 (N.):

U informeert naar het aantal vaststellingen en boetes omtrent snelheidsinbreuken, alsook de verwerking daarvan, inclusief de (capaciteits)problemen die daarmee gepaard gaan en hoe dit zal verbeterd worden naar de toekomst toe.

Dit zijn vragen die best beantwoord kunnen worden door de dienst Boeteplatform (voorheen: *Crossborder*) die onder de bevoegdheid van mijn collega van Justitie valt. Gelieve dan ook mijn collega van Justitie te bevragen hieromtrent.

Volledigheidshalve meld ik wel dat een belangrijk deel van de snelheidsinbreuken via GAS5 wordt afgehandeld in Vlaanderen, wat bijgevolg op gewestelijk niveau wordt afgehandeld en dus niet via het Boeteplatform.

DO 2025202606550

Vraag nr. 627 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Tine Gielis van 23 oktober 2025 (N.) aan de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie:

De homologatie van snelheidscontrolesystemen.

De uitrol van nieuwe trajectcontroles en mobiele snelheidsmeettoestellen wordt vaak vertraagd door complexe en langdurige homologatieprocedures. Voor elk nieuw type toestel moet immers goedkeuring worden verleend door vier instanties: de drie gewesten en de federale overheid. Deze procedures zijn kostelijk en tijdrovend, en volgens de sector gebeurt er weinig wederzijdse erkenning van buitenlandse certificaten of testresultaten.

1. Graag een overzicht van de huidige homologatieprocedure voor snelheidscontroletoestellen, met aanduiding van de betrokken administraties en hun bevoegdheden.

2. Hoeveel nieuwe toestellen of types wachten momenteel nog op homologatie, en wat is de gemiddelde doorlooptijd van zo'n procedure?

3. Wordt overwogen om buitenlandse homologaties (bijv. in andere EU-lidstaten) te erkennen of deels over te nemen om kosten en vertraging te beperken?

4. Hoeveel bedragen de gemiddelde homologatiekosten per toestel of per type (bijv. via het MMI), en hoe worden deze gefinancierd?

Réponse du ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale du 13 novembre 2025, à la question n° 624 de Madame la députée Tine Gielis du 23 octobre 2025 (N.):

Vous vous renseignez sur le nombre de constatations et d'amendes relatives aux infractions pour excès de vitesse, ainsi que sur leur traitement, y compris les problèmes (de capacité) qui y sont liés et la manière dont cela sera amélioré à l'avenir.

Ce sont des questions auxquelles le service Plateforme des amendes (anciennement *Crossborder*) peut répondre au mieux, qui relève de la compétence de ma collègue chargée de la Justice. Je vous invite donc à vous adresser à elle à ce sujet.

Pour être complet, je précise qu'une grande partie des infractions pour excès de vitesse est traitée via GAS5 en Flandre, donc au niveau régional, et non via la Plateforme des amendes.

DO 2025202606550

Question n° 627 de Madame la députée Tine Gielis du 23 octobre 2025 (N.) au ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale:

Homologation des systèmes de contrôle de la vitesse.

Le déploiement de nouveaux radars-tronçons et de nouveaux appareils mobiles de mesure de la vitesse est souvent retardé par des procédures d'homologation complexes et longues. En effet, chaque nouveau type d'appareil doit être approuvé par quatre instances: les trois régions et l'État fédéral. Ces procédures sont coûteuses et chronophages et, selon le secteur, le taux de reconnaissance mutuelle des certificats ou des résultats de tests étrangers est faible.

1. Veuillez fournir un aperçu de la procédure d'homologation actuelle pour les appareils de contrôle de la vitesse, en indiquant les administrations concernées ainsi que leurs compétences.

2. Combien de nouveaux appareils ou de nouveaux types d'appareils sont actuellement encore en attente d'homologation et quelle est la durée moyenne d'une telle procédure?

3. Envisage-t-on de reconnaître ou d'intégrer en partie les homologations étrangères (p. ex. dans d'autres États membres de l'UE) afin de limiter les coûts et les retards?

4. Quel est le coût moyen de l'homologation par appareil ou par type d'appareil (p. ex. par le biais du MMI) et comment est-il financé?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie van 13 november 2025, op de vraag nr. 627 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Tine Gielis van 23 oktober 2025 (N.):

Sedert de laatste staatshervorming is de procedure met betrekking tot de ijking en goedkeuring van snelheidscamera's er niet eenvoudiger op geworden.

Mijn collega, de minister van Economie (bevoegd voor metrologie), zal u daar ongetwijfeld meer kunnen over vertellen (vraag nr. 579 van 21 november 2025).

Indien u dat opportuun acht, kan u ook de bevoegde gewestministers, die evenzeer een stem hebben in deze, hierover bevragen

DO 2025202606551

Vraag nr. 628 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Tine Gielis van 23 oktober 2025 (N.) aan de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie:

De ijking en technische controle van snelheidsmeetapparatuur.

Naast de homologatie moeten snelheidscontroletoeelsten ook regelmatig geijkt worden. Die ijking is essentieel voor de rechtsgeldigheid van vaststellingen, maar de procedure blijkt omslachtig en leidt soms tot maandenlange vertragingen. Bovendien zijn er meldingen van capaciteitsproblemen binnen de bevoegde administraties.

1. Over hoeveel controleurs (voltijdequivalenten) beschikt de federale administratie die bevoegd is voor de homologatie van snelheidscontrolesystemen, die effectief bezig zijn met de ijking van snelheidsmeetapparatuur?

2. Wat is de gemiddelde duur tussen de aanvraag tot ijking en de effectieve uitvoering?

3. Overweegt u om de frequentie van de verplichte ijking (momenteel tweejaarlijks) te herzien of te verlengen tot bijv. drie jaar? Zo ja of nee, wat is hiervoor de reden?

4. Hoe garandeert u de continuïteit van controles wanneer toestellen tijdelijk buiten gebruik zijn wegens ijking of herkalibratie?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie van 13 november 2025, op de vraag nr. 628 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Tine Gielis van 23 oktober 2025 (N.):

Réponse du ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale du 13 novembre 2025, à la question n° 627 de Madame la députée Tine Gielis du 23 octobre 2025 (N.):

Depuis la dernière réforme de l'État, la procédure relative à l'approbation et la vérification des caméras de vitesse n'est pas devenue plus simple.

Mon collègue, le ministre de l'Économie (compétent en matière de métrologie), pourra sans doute vous en dire davantage à ce sujet (question n° 579 du 21 novembre 2025).

Si vous le jugez opportun, vous pouvez aussi interroger les ministres régionaux compétents, qui ont également leur mot à dire à ce sujet.

DO 2025202606551

Question n° 628 de Madame la députée Tine Gielis du 23 octobre 2025 (N.) au ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale:

Étalonnage et contrôle technique des appareils de mesure de la vitesse.

Les appareils de contrôle de la vitesse doivent non seulement être homologués, mais aussi étalonnés régulièrement. Cet étalonnage est essentiel pour la validité des constatations, mais la procédure s'avère fastidieuse et entraîne parfois des retards de plusieurs mois. En outre, des problèmes de capacité sont signalés au sein des administrations compétentes.

1. De combien de contrôleurs (en équivalents temps plein) s'occupant effectivement de l'étalonnage des appareils de mesure de la vitesse l'administration fédérale dispose-t-elle pour l'homologation des systèmes de contrôle de la vitesse?

2. Combien de temps s'écoule, en moyenne, entre la demande d'étalonnage et sa réalisation effective?

3. Envisagez-vous de revoir la fréquence de l'étalonnage obligatoire (actuellement bisannuel) ou de le prolonger à trois ans, par exemple? Selon que votre réponse est affirmative ou négative, quelle en est la raison?

4. Comment garanzissez-vous la continuité des contrôles lorsque les appareils sont temporairement hors service pour cause d'étalonnage ou de recalibrage?

Réponse du ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale du 13 novembre 2025, à la question n° 628 de Madame la députée Tine Gielis du 23 octobre 2025 (N.):

Sedert de laatste staatshervorming is de procedure met betrekking tot de ijking en goedkeuring van snelheidscamera's er niet eenvoudiger op geworden.

Mijn collega, de minister van Economie (bevoegd voor metrologie), zal u daar ongetwijfeld meer kunnen over vertellen (vraag nr. 820 van 3 februari 2026).

Indien u dat opportuun acht, kan u ook de bevoegde gewestministers, die evenzeer een stem hebben in deze, hierover bevragen.

DO 2025202606555

Vraag nr. 629 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Tine Gielis van 23 oktober 2025 (N.) aan de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie:

De mogelijkheid tot verval van het recht tot sturen voor leerling-bestuurders.

In een recente aflevering van de VRT-podcast *Weet ik veel* verklaarde politierechter Ariane Braccio dat leerling-bestuurders die de voorwaarden van hun voorlopig rijbewijs overtreden, vandaag enkel met een geldboete kunnen worden gestraft. Volgens haar zou het wenselijk zijn om ook tijdelijk te kunnen verhinderen dat dergelijke bestuurders hun rijexamen afleggen, zodat zij beter beseffen wat het betekent om een rijbewijs te behalen.

Uit de bepalingen van de wegverkeerswet blijkt echter dat er wel een wettelijk kader bestaat dat toelaat om, bij overtredingen door leerling-bestuurders, naast geldboetes ook het verval van het recht tot sturen op te leggen. Zo bepaalt artikel 30 § 1 dat het besturen van een motorvoertuig zonder de voorwaarden van het rijbewijs na te leven strafbaar is, en artikel 38 § 1, 5° dat de rechter in dergelijke gevallen het verval van het recht tot sturen kan uitspreken.

Tegen deze achtergrond rijst de vraag of het bestaande juridische kader wel correct wordt toegepast en of leerling-bestuurders effectief onderworpen kunnen worden aan een tijdelijk verval van het recht tot sturen.

1. Laat de huidige wegverkeerswetgeving toe om voor leerling-bestuurders, naast geldboetes, ook een tijdelijk verval van het recht tot sturen op te leggen bij overtredingen van de voorwaarden van het voorlopig rijbewijs?

2. Bestaan er in de praktijk belemmeringen waardoor rechters of parketten dergelijke sanctie niet toepassen?

Depuis la dernière réforme de l'État, la procédure relative à l'approbation et la vérification des caméras de vitesse n'est pas devenue plus simple.

Mon collègue, le ministre de l'Économie (compétent en matière de métrologie), pourra sans doute vous en dire davantage à ce sujet (question n° 820 du 3 février 2026).

Si vous le jugez opportun, vous pouvez aussi interroger les ministres régionaux compétents, qui ont également leur mot à dire à ce sujet.

DO 2025202606555

Question n° 629 de Madame la députée Tine Gielis du 23 octobre 2025 (N.) au ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale:

Possibilité de déchéance du droit de conduire pour les apprentis conducteurs.

Dans un récent épisode du podcast de la VRT *Weet ik veel*, la juge de police Ariane Braccio a déclaré qu'à l'heure actuelle, les apprentis conducteurs qui enfreignent les conditions de leur permis de conduire provisoire ne peuvent être punis que d'une amende. Selon elle, il serait souhaitable de pouvoir également empêcher temporairement de tels conducteurs de passer leur examen de conduite, afin qu'ils prennent davantage conscience de ce qu'implique l'obtention d'un permis de conduire.

Il ressort toutefois des dispositions de la loi sur la circulation routière qu'il existe un cadre légal permettant, en cas d'infractions commises par des apprentis conducteurs, d'infliger non seulement des amendes, mais également une déchéance du droit de conduire. Ainsi, l'article 30, § 1, dispose que la conduite d'un véhicule à moteur sans respecter les conditions mentionnées sur le permis de conduire est punissable, et l'article 38, § 1, 5°, que le juge peut, dans pareils cas, prononcer la déchéance temporaire du droit de conduire.

Dans ce contexte, la question se pose de savoir si le cadre juridique existant est correctement appliqué et si les apprentis conducteurs peuvent effectivement se voir infliger une déchéance du droit de conduire.

1. La législation actuelle en matière de circulation routière permet-elle d'infliger aux apprentis conducteurs non seulement une amende, mais également une déchéance temporaire du droit de conduire en cas de violation des conditions du permis de conduire provisoire?

2. Existe-t-il, en pratique, des obstacles qui empêchent les juges ou les parquets d'appliquer une telle sanction?

3. Overweegt u om, desgevallend samen met Justitie, te verduidelijken of te versterken op welke wijze het verval van het recht tot sturen kan worden toegepast op leerling-bestuurders, zodat de proportionaliteit en het opvoedend karakter van de sancties gewaarborgd blijven?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie van 13 november 2025, op de vraag nr. 629 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Tine Gielis van 23 oktober 2025 (N.):

1. Specifiek voor kandidaat-bestuurders met een voorlopig rijbewijs, voorziet de wegverkeerswet inderdaad in de strafbaarstelling van de niet-naleving van de voorwaarden inzake het rijden met een voorlopig rijbewijs, met name bij artikel 30, § 1, 2°, voor zover deze voorwaarden op het voorlopig rijbewijs vermeld staan. Hoewel in dat artikel slechts een gevangenisstraf en/of een geldboete is voorzien, kan krachtens artikel 38, § 1, 5°, ook een verval van het recht tot sturen worden opgelegd.

Op het voorlopig rijbewijs staan de begeleiders vermeld en de momenten waarop de houder niet mag sturen. Op het voorlopig rijbewijs B zonder begeleider (model 18) staat vermeld welke personen de houder mogen vergezellen.

Voor de schending van de overige scholingsvoorwaarden is bij artikel 30, § 2, 1°, inderdaad slechts een geldboete voorzien.

Evenwel kan krachtens artikel 38, § 1, 4°, hoe dan ook een verval opgelegd worden na drie veroordelingen.

2. Ik ben niet op de hoogte van belemmeringen die rechters en parketten verhinderen om deze bestuurders een verval van het recht tot sturen op te leggen.

3. Zoals vastgelegd in het regeerakkoord, zullen houders van een voorlopig rijbewijs toegevoegd worden aan artikel 38, § 5, opdat zij op gelijke voet worden gesteld met onervaren bestuurders, die minder dan twee jaar houder zijn van een rijbewijs B.

DO 2025202606557

Vraag nr. 631 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Barbara Pas van 23 oktober 2025 (N.) aan de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie:

Het taalgebruik bij boekenstanden in NMBS-stations.

In diverse Vlaamse treinstations staan boekenstanden met als opschrift *Enjoy a book*.

3. Envisagez-vous, le cas échéant en concertation avec le département de la Justice, de clarifier ou de durcir les conditions dans lesquelles la déchéance du droit de conduire peut être appliquée aux apprentis conducteurs, afin que la proportionnalité et le caractère éducatif des sanctions demeurent garantis?

Réponse du ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale du 13 novembre 2025, à la question n° 629 de Madame la députée Tine Gielis du 23 octobre 2025 (N.):

1. Spécifiquement pour les candidats conducteurs titulaires d'un permis de conduire provisoire, la loi de la circulation routière prévoit effectivement la pénalisation du non-respect des conditions relatives à la conduite avec un permis provisoire, notamment à l'article 30, § 1, 2°, pour autant que ces conditions soient mentionnées sur le permis provisoire. Bien que cet article ne prévoit qu'une peine d'emprisonnement et/ou une amende, l'article 38, § 1, 5°, prévoit également la possibilité d'imposer une déchéance du droit de conduire.

Le permis de conduire provisoire mentionne les accompagnateurs et les moments où le titulaire n'est pas autorisé à conduire. Le permis de conduire provisoire B sans accompagnateur (modèle 18) mentionne les personnes qui sont autorisées à accompagner le titulaire.

En effet, l'article 30, § 2, 1°, ne prévoit qu'une amende pour violation des autres conditions de formation.

Toutefois, en vertu de l'article 38, § 1, 4°, une déchéance peut être imposée après trois condamnations.

2. Je n'ai pas connaissance d'obstacles empêchant les juges et les parquets d'imposer à ces conducteurs une déchéance du droit de conduire.

3. Comme prévu dans l'accord de gouvernement, les titulaires d'un permis de conduire provisoire seront ajoutés à l'article 38, § 5, afin d'être mis sur un pied d'égalité avec les conducteurs inexpérimentés, titulaires d'un permis de conduire B depuis moins de deux ans.

DO 2025202606557

Question n° 631 de Madame la députée Barbara Pas du 23 octobre 2025 (N.) au ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale:

L'emploi des langues concernant les boîtes à livres situées dans des gares de la SNCB.

Plusieurs gares flamandes sont équipées de boîtes à livres portant l'inscription *Enjoy a book*.

Het is niet duidelijk of dit een initiatief is van de NMBS. Hoe dan ook kan de NMBS dergelijke standen weren indien dat niet het geval zou zijn. In alle geval betreft het een overtreding van de taalwetgeving.

Gaat dit uit van de NMBS?

Zo ja, welke maatregelen neemt u om dit in overeenstemming met de taalwetgeving te brengen?

Zo neen, maant u de NMBS aan om de initiatiefnemers hiervan duidelijk te maken dat de voertaal in Vlaanderen het Nederlands en niet het Engels is en dat wanneer zij daar geen gevolg aan wensen te geven, deze standen uit de stationsgebouwen moeten worden verwijderd?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie van 13 november 2025, op de vraag nr. 631 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Barbara Pas van 23 oktober 2025 (N.):

Het *Enjoy* concept is een concept dat gratis dienstverlening verstrekt voor reizigers/bezoekers van de stations. Het betreft bijvoorbeeld het gratis gebruik van boeken (*Enjoy a book*), watertappunten (*Enjoy free water*) of oplaadstations voor bijv. telefoons (*Enjoy green energy*).

Dit zijn slogans. Alle uitleg wordt steeds volgens de taalwetgeving vermeld. In het Nederlands in Vlaanderen. In het Nederlands en in het Frans in Brussel. En in het Frans in Wallonië. Dit is in overeenstemming met de adviezen van de Vaste Commissie voor Taaltoezicht.

DO 2025202606558

Vraag nr. 632 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Tine Gielis van 23 oktober 2025 (N.) aan de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie:

Onterecht aangerekende kosten bij de annulatie van internationale treintickets.

In een recente publicatie wijst Ombudsrail erop dat reizigers die internationale treintickets hadden geboekt en nadien hun reis annuleerden, soms onterecht bijkomende kosten werden aangerekend. Dit gebeurde ook in situaties waarin volgens de Europese regelgeving in bepaalde gevallen kosteloze terugbetaling vereist is, bijv. bij afschaffingen of aanzienlijke vertragingen. Het rapport van Ombudsrail werpt vragen op over de correcte toepassing van deze regels in België en over de transparantie van de ticketingplatforms die internationale treinreizen aanbieden.

Il est difficile de savoir si ces présentoirs sont une initiative de la SNCB. Si elle n'en est pas à l'origine, elle pourrait en tout état de cause les interdire. L'inscription qui y figure constitue dans tous les cas une violation de la législation sur l'emploi des langues.

Cette initiative émane-t-elle de la SNCB?

Dans l'affirmative, quelles mesures prendrez-vous afin de mettre le projet en conformité avec la législation sur l'emploi des langues?

Dans la négative, exhorterez-vous la SNCB à signifier clairement aux initiateurs de ce projet que la langue véhiculaire en Flandre est le néerlandais et non l'anglais, et que s'ils ne donnent pas suite à cette notification, ces présentoirs devront être retirés des gares?

Réponse du ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale du 13 novembre 2025, à la question n° 631 de Madame la députée Barbara Pas du 23 octobre 2025 (N.):

Le concept *Enjoy* est un concept qui propose des services gratuits aux voyageurs/visiteurs des gares. Il s'agit par exemple de l'utilisation gratuite de livres (*Enjoy a book*), de points d'eau (*Enjoy free water*) ou de stations de recharge pour téléphones (*Enjoy green energy*).

Ce sont des slogans. Toutes les explications sont toujours fournies conformément à la législation linguistique: en néerlandais en Flandre, en néerlandais et en français à Bruxelles, et en français en Wallonie. Cela est conforme aux avis de la Commission permanente de contrôle linguistique

DO 2025202606558

Question n° 632 de Madame la députée Tine Gielis du 23 octobre 2025 (N.) au ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale:

Frais indûment réclamés lors de l'annulation de billets de train internationaux.

Dans une publication récente, Ombudsrail indique que des personnes qui avaient réservé des billets de train internationaux et qui ont ensuite annulé leur voyage, se sont parfois vu réclamer indûment des frais supplémentaires. Cela s'est également produit dans des cas où la réglementation européenne impose un remboursement sans frais, par exemple lorsque des trains sont supprimés ou accusent des retards significatifs. Dans son rapport, Ombudsrail soulève la question de l'application correcte de ces règles en Belgique et de la transparence des plateformes qui proposent des billets de train internationaux.

1. Bent u op de hoogte van de bevindingen van Ombudsrail over onterecht aangerekende kosten bij annulaties van internationale treintickets, en deelt u de analyse dat reizigers in sommige gevallen niet correct werden terugbetaald?

2. Welke stappen zult u ondernemen om te verzekeren dat reizigers bij annulaties van internationale treintickets hun rechten volgens de Europese regelgeving kunnen laten gelden, en dat ticketplatforms hierover duidelijk communiceren?

3. Bent u bereid overleg te organiseren met de betrokken spoorwegmaatschappijen, ticketplatforms en Ombudsrail om te komen tot meer transparantie en uniforme regels inzake annulatiekosten?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie van 13 november 2025, op de vraag nr. 632 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Tine Gielis van 23 oktober 2025 (N.):

1. Mijn administratie, de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer heeft, via het Belgische NEB (*National Enforcement Body*), de bevoegde autoriteit die toeziet op de toepassing van Verordening (EU) 2021/782 betreffende de rechten en plichten van treinreizigers, kennisgenomen van het bericht dat door Ombudsrail op 25 september 2025 werd gepubliceerd. Hierin wordt inderdaad aangegeven dat aan sommige reizigers die internationale treintickets hadden geboekt en hun reis hebben geannuleerd na de schrapping van hun verbinding, ten onrechte annuleringskosten werden aangerekend. Ik bevestig dat, overeenkomstig artikel 18 van Verordening (EU) 2021/782, wanneer een vertraging van minstens zestig minuten te verwachten is, de spooronderneming verplicht is de reiziger onmiddellijk de keuze aan te bieden tussen volledige terugbetaling van het ticket, voortzetting van de reis, of onmiddellijke of latere omleiding, zonder extra kosten en onder vergelijkbare vervoersvoorwaarden. Daarom, indien annuleringskosten in situaties binnen dit kader in rekening zijn gebracht, lijken deze praktijken in strijd te zijn met de Europese regelgeving.

2. Het is belangrijk eraan te herinneren dat het Europese juridische kader al expliciete procedures voorziet waarmee reizigers hun rechten kunnen doen gelden in geval van tekortkomingen.

1. Avez-vous connaissance des constatations d'Ombudsrail concernant des frais indûment réclamés lors de l'annulation de billets de train internationaux et partagez-vous l'analyse selon laquelle des voyageurs n'ont pas été remboursés correctement dans certains cas?

2. Quelles mesures prendrez-vous afin de garantir que les voyageurs puissent faire valoir leurs droits conformément à la réglementation européenne en cas d'annulation de billets de train internationaux et que la communication sur les plateformes de billetterie soit claire à cet égard?

3. Êtes-vous disposé à organiser une concertation avec les compagnies ferroviaires concernées, les plateformes de billetterie et Ombudsrail afin d'accroître la transparence et d'instaurer des règles uniformes en matière de frais d'annulation?

Réponse du ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale du 13 novembre 2025, à la question n° 632 de Madame la députée Tine Gielis du 23 octobre 2025 (N.):

1. Mon administration, le Service public fédéral Mobilité et Transports, par l'intermédiaire du NEB belge (*National Enforcement Body*), l'autorité compétente chargée de veiller à l'application du règlement (UE) 2021/782 relatif aux droits et obligations des voyageurs ferroviaires, a pris connaissance du communiqué publié par Ombudsrail le 25 septembre 2025. Celui-ci indique effectivement que certains voyageurs ayant réservé des billets de train internationaux et ayant annulé leur voyage à la suite de la suppression de leur liaison se sont vu imputer à tort des frais d'annulation. Je confirme que, conformément à l'article 18 du règlement (UE) 2021/782, lorsqu'un retard d'au moins soixante minutes est prévisible, l'entreprise ferroviaire est tenue d'offrir immédiatement au voyageur le choix entre le remboursement intégral du billet, la poursuite du voyage ou un réacheminement immédiat ou ultérieur, sans frais supplémentaires, et dans des conditions de transport comparables. Dès lors, si des frais d'annulation ont été facturés dans des situations relevant de ce cadre, ces pratiques apparaissent contraires à la réglementation européenne.

2. Il convient de rappeler que le cadre juridique européen prévoit déjà des procédures explicites permettant aux voyageurs de faire valoir leurs droits en cas de manquement.

Conform Verordening (EU) 2021/782 beschikken reizigers over een gestructureerd klachtenrecht als volgt. In eerste instantie moet de klacht rechtstreeks aan de betrokken spooronderneming worden gericht, die verplicht is binnen de door de regelgeving vastgestelde termijn te antwoorden. Indien het antwoord niet bevredigend is of indien het geschil aanhoudt, kan de reiziger het NEB of Ombudsrail inschakelen. De contactgegevens en modaliteiten van deze verschillende actoren (NEB, Ombudsrail en spoorondernemingen) zijn beschikbaar op de website van de FOD Mobiliteit en Vervoer en op die van de spoorwegoperatoren. Bovendien zorgt mijn administratie voor het versterken van de bewustwording en de transparantie van de websites van de operatoren. Hiertoe voert het NEB een jaarlijkse controle uit om te verzekeren dat de verstrekte informatie over de rechten van reizigers met betrekking tot terugbetaling en annulering duidelijk, volledig en conform de Europese verordening is, en dat de voorziene maatregelen op een uniforme en coherente manier worden toegepast.

3. Mijn administratie, de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, onderhoudt via het NEB reeds regelmatige overleg-momenten met de spoorwegoperatoren in het kader van haar controles en toezicht op de correcte toepassing van de verordening. Daarnaast wisselen het NEB en Ombudsrail regelmatig informatie uit om een consistente interpretatie en toepassing van de reizigersrechten te waarborgen. Ter illustratie: op 16 oktober jongstleden vond een werkvergadering plaats tussen de twee instellingen om de conclusies van het jaarverslag van Ombudsrail te bespreken, goede praktijken te delen en de coördinatie op het gebied van transparantie, communicatie naar reizigers en uniforme toepassing van Verordening (EU) 2021/782 te versterken.

DO 2025202606618

Vraag nr. 633 van De heer volksvertegenwoordiger Julien Matagne van 24 oktober 2025 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie:

Maatregelen voor het behoud van de buitenlandse inschrijvingsdocumenten van historische voertuigen.

Conformément au règlement (UE) 2021/782, les voyageurs disposent d'un droit de réclamation structuré comme suit. Dans un premier temps, la plainte doit être adressée directement à la compagnie ferroviaire concernée, qui est tenue d'y répondre dans les délais fixés par la réglementation. Si la réponse n'est pas satisfaisante ou si le litige persiste, le voyageur peut saisir le NEB ou l'Ombudsrail. Les coordonnées et modalités de contact de ces différents acteurs (NEB, Ombudsrail et compagnies ferroviaires) sont disponibles sur le site du SPF Mobilité et Transports ainsi que sur ceux des opérateurs ferroviaires. Par ailleurs, mon administration veille à renforcer la sensibilisation et la transparence des sites internet des opérateurs. À cet effet, le NEB effectue un contrôle annuel pour s'assurer que les informations communiquées sur les droits des voyageurs en matière de remboursement et d'annulation soient claires, complètes et conformes au règlement européen, et que les mesures prévues soient appliquées de manière uniforme et cohérente.

3. Mon administration, le Service public fédéral Mobilité et Transports, par l'intermédiaire du NEB entretient déjà une concertation régulière avec les opérateurs ferroviaires dans le cadre de ses contrôles et de sa surveillance de la bonne application du règlement. Par ailleurs, le NEB et l'Ombudsrail échangent régulièrement afin de garantir une interprétation et une mise en oeuvre cohérentes des droits des voyageurs. À titre d'exemple, une réunion de travail s'est tenue le 16 octobre dernier entre les deux institutions pour examiner les conclusions du rapport annuel d'Ombudsrail, partager les bonnes pratiques et renforcer la coordination en matière de transparence, de communication aux voyageurs et d'application uniforme du règlement européen 2021/782.

DO 2025202606618

Question n° 633 de Monsieur le député Julien Matagne du 24 octobre 2025 (Fr.) au ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale:

La préservation encadrée des documents d'immatriculation étrangers pour véhicules historiques.

Historische voertuigen trekken niet alleen in toenemende mate de aandacht van de overheid, maar houden ook verzamelaars constant bezig, omdat zij begaan zijn met het behoud van de erfgoedwaarde en de technische en documentaire waarde van die oldtimers. Één belangrijk punt werd daarbij reeds meermaals naar voren gebracht, namelijk dat de oude buitenlandse inschrijvingsbewijzen onherroepelijk verloren gaan wanneer ze voorgelegd worden bij de technische keuring of wanneer het voertuig ingeschreven wordt bij de Directie Inschrijving Voertuigen (DIV).

Wanneer een voertuig na de invoer voor het eerst in België ingeschreven wordt, worden de voorgelegde buitenlandse documenten niet geperforeerd bij de technische keuring en worden ze zelfs niet materieel ongeldig gemaakt. Deze originele documenten moeten naar de DIV verstuurd worden, die ze verplicht zes maanden moet bewaren alvorens ze te vernietigen.

De hamvraag is dus of het een juridische vernietiging (verklaring dat het document geen officiële waarde meer heeft) dan wel een fysieke vernietiging (materiële verdwijning van de drager) betreft.

In de praktijk wordt perforatie momenteel enkel toegepast bij Belgische inschrijvingsbewijzen. Dat leidt tot een gebrek aan samenhang in de behandeling van enerzijds Belgische en anderzijds buitenlandse documenten. De sector is dan ook vragende partij voor een harmonisatie, waarbij zowel buitenlandse als Belgische documenten ongeldig gemaakt worden door middel van perforatie of het aanbrengen van een officiële stempel, opdat de originele stukken behouden kunnen blijven voor hun erfgoed- en documentaire waarde.

Deze lacune ondermijnt de conservatie van het historische rijdende erfgoed en benadeelt de verzamelaars, die een samenhangend documentenarchief willen samenstellen of doorgeven. Bovendien dient er opgemerkt te worden dat er in de Europese richtlijn geen uitdrukkelijke eis gesteld wordt, aangezien er weliswaar in een juridische vernietiging, maar niet noodzakelijk in een fysieke vernietiging van het document voorzien moet worden.

1. Wat is uw analyse en die van de DIV betreffende het verschil in behandeling tussen Belgische en buitenlandse inschrijvingsdocumenten en de impact op het erfgoed van de fysieke vernietiging van die documenten?

2. Valt het te overwegen om een geharmoniseerde nietig-verklaringsprocedure (perforatie of officiële stempel) in te voeren die zowel op buitenlandse als op Belgische documenten toegepast zou worden, zonder dat het document fysiek vernietigd wordt?

Les véhicules historiques font l'objet d'une attention croissante de la part des autorités, mais également d'une mobilisation constante des collectionneurs pour préserver leur valeur patrimoniale, technique et documentaire. Un point important a été plusieurs fois mis en évidence concernant la perte irréversible des certificats d'immatriculation étrangers d'époque, lors de leur présentation au contrôle technique ou à l'immatriculation auprès de la Direction pour l'Immatriculation des Véhicules (DIV).

Lorsqu'un véhicule est immatriculé en Belgique pour la première fois après importation, les documents étrangers présentés ne sont pas perforés au contrôle technique et ne sont même pas rendus matériellement invalides. Ces documents d'origine doivent être envoyés à la DIV, qui a l'obligation de les conserver pendant six mois avant de les détruire.

La question essentielle est donc de savoir s'il s'agit d'une destruction juridique (invalidation de la valeur officielle du document) ou d'une destruction physique (disparition matérielle du support).

La perforation, en pratique, ne concerne actuellement que le certificat d'immatriculation belge. Cela crée une incohérence de traitement entre documents belges et étrangers. Le secteur demande dès lors une harmonisation consistant à rendre invalides, par perforation ou cachet officiel, tant les documents étrangers que belges, afin de préserver les pièces originales pour leur valeur patrimoniale et documentaire.

Cette lacune fragilise la conservation du patrimoine historique roulant et pénalise les collectionneurs soucieux de constituer ou transmettre des archives documentaires cohérentes. De plus, notons qu'il n'y a pas une exigence expresse de la directive européenne, qui prévoit la destruction juridique, mais pas nécessairement la destruction physique du document.

1. Quelle est votre analyse, ainsi que de la DIV, concernant la différence de traitement entre documents d'immatriculation belges et étrangers, et l'impact patrimonial de leur destruction physique?

2. Serait-il envisageable d'introduire une procédure d'invalidation harmonisée (perforation ou cachet officiel) applicable aux documents étrangers comme aux documents belges, sans destruction matérielle du document?

3. Zou er een gezamenlijke omzendbrief van de DIV en de technische keuring gepubliceerd kunnen worden om deze praktijken te harmoniseren en de verantwoordelijkheid van de verschillende actoren (DIV, technische keuring, makelaars) te verduidelijken?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie van 13 november 2025, op de vraag nr. 633 van De heer volksvertegenwoordiger Julien Matagne van 24 oktober 2025 (Fr.):

Wat de wetgeving betreft, bepaalt artikel 5.2 van Richtlijn 1999/37 inzake de kentekenbewijzen van motorvoertuigen dat, wanneer een voertuig dat reeds in een andere lidstaat van de Europese Unie is ingeschreven, voor de eerste keer wordt ingeschreven in een nieuwe lidstaat, de bevoegde autoriteiten van laatstgenoemde de overhandiging eisen van deel I van het oude kentekenbewijs, en eveneens van deel II indien dit bestaat.

Na ontvangst bewaren de autoriteiten deze delen gedurende zes maanden en stellen zij binnen twee maanden de autoriteiten van de lidstaat van herkomst hiervan in kennis. De autoriteiten van herkomst kunnen binnen een termijn van zes maanden om de teruggave van het kentekenbewijs verzoeken.

Deze bepaling heeft tot doel te voorkomen, enerzijds, dat eenzelfde voertuig gelijktijdig in twee lidstaten wordt ingeschreven, en anderzijds, dat de oorspronkelijke documenten kunnen worden teruggezonden naar het land dat ze heeft afgegeven, indien dat land hierom verzoekt.

Deze richtlijn is van toepassing op alle voertuigen, met inbegrip van historische voertuigen, en laat geen afwijkingen toe, aangezien het gaat om bindende Europese wetgeving.

Enkel een geharmoniseerd besluit dat op het niveau van de Europese Unie wordt aangenomen, kan de bepalingen van deze richtlijn wijzigen of aanpassen.

Wat ten slotte de erfgoodwaarde van uw oldtimer betreft, is het gelijkvormigheidsattest (*Certificate of Conformity*, COC) vollediger en nauwkeuriger dan een kentekenbewijs, aangezien het alle technische gegevens bevat die nodig zijn voor de identificatie en het type van het voertuig (emissies, afmetingen, enz.).

Het kentekenbewijs daarentegen bevat slechts een deel van deze gegevens en beperkt zich hoofdzakelijk tot administratieve gegevens die verband houden met de toelating tot het verkeer.

3. Une circulaire conjointe DIV - Contrôle technique pourrait-elle être publiée afin d'harmoniser ces pratiques et clarifier la responsabilité des différents acteurs (DIV, contrôle technique, courtiers)?

Réponse du ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale du 13 novembre 2025, à la question n° 633 de Monsieur le député Julien Matagne du 24 octobre 2025 (Fr.):

Au niveau de la législation, l'article 5.2 de la directive 1999/37 relative aux documents d'immatriculation des véhicules prévoit que lorsqu'un véhicule déjà immatriculé dans un autre État membre de l'Union européenne est immatriculé pour la première fois dans un nouvel État membre, les autorités compétentes de ce dernier exigent la remise de la partie I de l'ancien certificat d'immatriculation, et également de la partie II si celle-ci existe.

Une fois reçues, les autorités conservent ces parties pendant six mois et en informent les autorités de l'État membre d'origine dans les deux mois. Les autorités d'origine peuvent demander le retour du certificat dans les six mois.

Cette disposition a donc pour objectif d'éviter d'une part, qu'un même véhicule soit immatriculé simultanément dans deux États membres et d'autre part, elle permet que les documents d'origine puissent être renvoyés au pays qui les a émis, si celui-ci le demande.

Cette directive s'applique à l'ensemble des véhicules, y compris les véhicules historiques, et ne peut faire l'objet d'aucune dérogation, dès lors qu'il s'agit d'une législation européenne contraignante.

Seule une décision harmonisée adoptée au niveau de l'Union européenne pourrait modifier ou adapter les dispositions de cette directive.

Enfin concernant la valeur patrimoniale de votre véhicule oldtimer, le certificat de conformité (COC) est plus complet et plus précis qu'un certificat d'immatriculation, car il contient toutes les informations techniques nécessaires à l'identification et au type du véhicule (émissions, dimensions, etc.).

Le certificat d'immatriculation, quant à lui, n'en reprend qu'une partie et se limite essentiellement à des données administratives liées à l'autorisation de circulation.

DO 2025202606625

Vraag nr. 640 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Barbara Pas van 27 oktober 2025 (N.) aan de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie:

Taalgebruik op treintickets voor een reis naar Brussel in Gent-Sint-Pieters.

Een treinreiziger uit Gent toonde mij een treinticket dat hij in Gent-Sint-Pieters had gekocht voor een treinreis naar Brussel-Centraal. Dit ticket was in het Nederlands opgesteld, behalve de bestemming die vermeld werd als *Bruxelles Central*.

Dit is een overtreding van de taalwetgeving

1. Hoe komt het dat deze vermelding op een ticket uitgereikt in Gent het station Brussel-Centraal in het Frans vermeldt? Gebeurt dit standaard zo?

2. Welke maatregelen neemt u om dat recht te zetten?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie van 13 november 2025, op de vraag nr. 640 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Barbara Pas van 27 oktober 2025 (N.):

In principe voldoen de door de NMBS uitgegeven vervoerbewijzen strikt aan de geldende taalwetgeving. Het ticketmodel wordt automatisch gegenereerd op basis van de regio waarin het wordt uitgegeven en van de taal die de klant bij de aankoop heeft gekozen.

Principes voor het uitgeven van tickets

- Het sjabloon van het ticket (dat wil zeggen alle tekstelementen behalve de namen van de stations) wordt afgedrukt in de taal van de regio waar het vervoerbewijs wordt uitgegeven: in het Nederlands in Vlaanderen, in het Frans in Wallonië, in het Duits in Eupen en in de door de klant gekozen taal (Nederlands, Frans, Duits of Engels) in Brussel.

- Wat de stationnamen betreft, verschijnen die in de taal van de regio waar het betrokken station zich bevindt.

Voor de Brusselse stations geldt een specifieke regel: de naam van het station wordt afgedrukt in de taal die de klant heeft gekozen.

Voor verkoop in het Engels of het Duits wordt de naam van het Brusselse station momenteel weergegeven in het Frans, om technische redenen die te maken hebben met het meertalige beheer van de verkoopsoftware.

Vermelde geval

DO 2025202606625

Question n° 640 de Madame la députée Barbara Pas du 27 octobre 2025 (N.) au ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale:

Emploi des langues sur les billets de train émis à Gand-Saint-Pierre pour un voyage vers Bruxelles.

Un voyageur originaire de Gand m'a montré un billet de train vers Bruxelles-Central qu'il avait acheté à Gand-Saint-Pierre. Ce billet était rédigé en néerlandais, à l'exception de la destination, mentionnée en français (*Bruxelles-Central*).

Il s'agit d'une violation de la législation sur l'emploi des langues.

1. Comment se fait-il que ce billet émis à Gand mentionne la gare de Bruxelles-Central en français? Est-ce la norme?

2. Quelles mesures prendrez-vous pour remédier à cette situation?

Réponse du ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale du 13 novembre 2025, à la question n° 640 de Madame la députée Barbara Pas du 27 octobre 2025 (N.):

En principe, les tickets émis par la SNCB respectent strictement la législation linguistique en vigueur. Le modèle de ticket est généré automatiquement en fonction de la région dans laquelle il est émis et de la langue choisie par le client lors de l'achat.

Principes d'émission des tickets

- Le gabarit du ticket (c'est-à-dire tous les éléments du texte à l'exception des noms de gares) est imprimé dans la langue de la région où le titre est émis: en néerlandais en Flandre, en français en Wallonie, en allemand à Eupen et dans la langue choisie par le client (néerlandais, français, allemand ou anglais) à Bruxelles.

- Quant aux noms des gares, ils apparaissent dans la langue de la région où se trouve la gare concernée.

Pour les gares bruxelloises, une règle spécifique s'applique: le nom de la gare est imprimé dans la langue choisie par le client.

Pour les ventes en anglais ou en allemand, le nom de la gare bruxelloise est actuellement affiché en Français, pour des raisons techniques liées à la gestion multilingue du logiciel de vente.

Cas évoqué

Het is dus niet uitgesloten dat het betrokken ticket werd uitgegeven nadat de klant Engels of Duits had geselecteerd in het taalmenu van de automaat. In dat geval is de vermelding Bruxelles-Central inderdaad correct volgens de huidige logica van het systeem. Als de klant Nederlands had gekozen in het taalmenu, zou de vermelding Brussel-Centraal zijn gebruikt.

Voorgenomen maatregelen

NMBS is zich echter bewust van de taalgevoeligheid rond deze kwesties.

Bij de nieuwe automaten is gevraagd om een aanpassing: wanneer een klant Engels of Duits kiest, zal de naam van het Brusselse bestemmingsstation worden afgedrukt volgens de expliciete keuze van de klant bij het zoeken van de reis. Als de klant bijv. "Brussel-Centraal" kiest, zal die vorm op het ticket worden weergegeven.

Ten slotte, hoewel coderingsfouten of technische afwijkingen nooit volledig kunnen worden uitgesloten, is er momenteel geen enkel element dat erop wijst dat er systematisch inbreuken zouden zijn op de taalwetgeving.

DO 2025202606626

Vraag nr. 641 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Barbara Pas van 27 oktober 2025 (N.) aan de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie:

Taalgebruik inzake opschriften op infrastructuur voorzien van het NMBS-logo in de treinstations.

In diverse Vlaamse treinstations staan automaten waaruit men drinkwater kan halen.

Daarop staat in grote letters *Enjoy Free Water* en in veel kleinere letters "Vul hier je drinkbus met drinkwater".

Tevens zijn er pancartes te merken met het opschrift *Enjoy green energy!*.

In beide gevallen staat ook het NMBS-logo erbij.

Zulks lijkt me strijdig met de taalwet in bestuurszaken. Welke maatregelen neemt u om dit in overeenstemming met de taalwetgeving te brengen?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie van 13 november 2025, op de vraag nr. 641 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Barbara Pas van 27 oktober 2025 (N.):

Il n'est donc pas exclu que le ticket mentionné ait été émis après que le client a sélectionné l'Anglais ou l'Allemand dans le menu linguistique du distributeur automatique. Dans ce cas, la mention Bruxelles-Central serait effectivement correcte selon la logique actuelle du système. Si le client avait choisi le Néerlandais dans le menu linguistique, la mention Brussel-Centraal aurait été utilisée.

Mesures envisagées

La SNCB est toutefois consciente de la sensibilité linguistique autour de ces questions.

Sur les nouveaux automates, une évolution a été demandée: lorsqu'un client choisit l'anglais ou l'allemand, le nom de la gare de destination à Bruxelles sera imprimé selon le choix explicite du client lors de la recherche du trajet. Ainsi, s'il choisit "Brussel-Centraal", c'est cette forme qui sera reprise sur le ticket.

Enfin, bien que des erreurs d'encodage ou des anomalies techniques ne puissent jamais être totalement exclues, aucune indication ne permet à ce stade de conclure à une infraction systématique à la législation linguistique.

DO 2025202606626

Question n° 641 de Madame la députée Barbara Pas du 27 octobre 2025 (N.) au ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale:

Emploi des langues dans les inscriptions figurant sur les infrastructures portant le logo de la SNCB dans les gares.

Plusieurs gares flamandes mettent à disposition des distributeurs automatiques d'eau potable.

Ils portent la mention *Enjoy Free Water* en gros caractères et la mention *Vul hier je drinkbus met drinkwater* (Remplissez ici votre gourde d'eau potable) en caractères beaucoup plus petits.

Il y a également des pancartes portant la mention *Enjoy green energy!*

Dans les deux cas, le logo de la SNCB est également présent.

Cela me semble contraire à la loi sur l'emploi des langues en matière administrative. Quelles mesures prendrez-vous pour faire respecter la législation linguistique à cet égard?

Réponse du ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale du 13 novembre 2025, à la question n° 641 de Madame la députée Barbara Pas du 27 octobre 2025 (N.):

Het *Enjoy* concept is een concept dat gratis dienstverlening verstrekt voor reizigers/bezoekers van de stations. Het betreft bijvoorbeeld het gratis gebruik van boeken (*Enjoy a book*), watertappunten (*Enjoy free water*) of oplaadstations voor bijvoorbeeld telefoons (*Enjoy green energy*).

Dit zijn slogans. Alle uitleg wordt steeds volgens de taalwetgeving vermeld. In het Nederlands in Vlaanderen. In het Nederlands en in het Frans in Brussel. En in het Frans in Wallonië. Dit is in overeenstemming met de adviezen van de Vaste Commissie voor Taaltoezicht.

DO 2025202606636

Vraag nr. 643 van De heer volksvertegenwoordiger Gilles Foret van 27 oktober 2025 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie:

Concrete stappen voor en de opvolging en evaluatie van het grensoverschrijdende vervoer in de EMR (MV 008711C).

De grensoverschrijdende samenwerking inzake mobiliteit in de Euregio Maas-Rijn (EMR) blijft een strategische uitdaging om die regio aantrekkelijker te maken, het personen- en goederenverkeer vlotter te laten verlopen en de investeringen in infrastructuur te optimaliseren. Met projecten als EMR Connect werden er pogingen ondernomen om stappen te zetten op het vlak van de tarificatie, de interoperabiliteit en de coördinatie tussen openbare operatoren.

Tijdens uw ministerschap wilt u het tariefaanbod aanpassen en bijzondere aandacht besteden aan het grensoverschrijdend vervoer, teneinde de belemmeringen tussen de buurlanden weg te nemen.

Opdat die ambitie ook tot tastbare resultaten zou leiden, is het echter van essentieel belang om inzicht te krijgen in de concrete *milestones*, de operationele follow-up en de evaluatie van de tot dusver ondernomen acties. Het moet ook duidelijk zijn welke vooruitzichten er zijn voor een uitbreiding van de spoorverbindingen tussen Luik en onze buurlanden.

1. Voor welke concrete projecten of bilaterale of trilaterale partnerschappen hebt u sinds 2020 de opdracht gegeven of uw steun uitgesproken om de interoperabiliteit van de infrastructuur, het rollend materieel of de seinsystemen (met name het *European Rail Traffic Management System*) in het kader van de EMR te versterken?

Le concept *Enjoy* est un concept qui propose des services gratuits aux voyageurs/visiteurs des gares. Il s'agit par exemple de l'utilisation gratuite de livres (*Enjoy a book*), de points d'eau (*Enjoy free water*) ou de stations de recharge pour téléphones (*Enjoy green energy*).

Ce sont des slogans. Toutes les explications sont toujours fournies conformément à la législation linguistique: en néerlandais en Flandre, en néerlandais et en français à Bruxelles, et en français en Wallonie. Cela est conforme aux avis de la Commission permanente de contrôle linguistique.

DO 2025202606636

Question n° 643 de Monsieur le député Gilles Foret du 27 octobre 2025 (Fr.) au ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale:

Transport transfrontalier EMR. - Jalons concrets, suivi et évaluation (QO 008711C).

La coopération transfrontalière en matière de mobilité dans l'Euregio Meuse-Rhin (EMR) reste un enjeu stratégique pour renforcer l'attractivité du territoire, fluidifier les déplacements de personnes et de marchandises, et optimiser les investissements en infrastructures. Des projets comme EMR Connect ont tenté de franchir des étapes en matière de tarification, d'interopérabilité et de coordination entre opérateurs publics.

Votre mandat affiche la volonté d'adapter la gamme tarifaire et de porter une attention particulière au transport transfrontalier, afin de lever les obstacles entre les États voisins.

Or, pour que cette ambition se traduise en réalité tangible, il est essentiel de connaître les jalons concrets, le suivi opérationnel et l'évaluation des actions menées à ce jour, ainsi que les perspectives d'extension aux liaisons ferroviaires entre Liège et ses voisins.

1. Quels projets concrets ou partenariats bilatéraux ou trilatéraux avez-vous mandatés ou soutenus depuis 2020 pour renforcer l'interopérabilité des infrastructures, du matériel roulant, ou des systèmes de signalisation (notamment l'*European Rail Traffic Management System*) dans le cadre de l'EMR?

2. Welke institutionele follow-up of monitoring wordt er opgezet om de resultaten van de grensoverschrijdende projecten (EMR Connect, grensoverschrijdende tarificatie, Euregioticket, enz.) te evalueren?

3. Zijn er op het gebied van de tarieven aanpassingen gepland (uitbreiding van de grensoverschrijdende tarieven-gamma's, samenvoeging van tariefstructuren, eengemaakte tickets) om het aanbod tussen Luik, Aken, Maastricht of andere naburige hubs te versterken?

4. Overweegt u om de organisatie van een EMR-conferentie over mobiliteit in gang te zetten of te bevorderen, waarop ministers, spoorwegoperatoren en regionale overheden zouden bijeenkomen om bij consensus een strategische routekaart voor de komende jaren uit te stippelen?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie van 13 november 2025, op de vraag nr. 643 van De heer volksvertegenwoordiger Gilles Foret van 27 oktober 2025 (Fr.):

De Euregio Maas-Rijn (EMR) vormt een unieke grensoverschrijdende regio die delen van België, Nederland en Duitsland omvat, met steden als Luik, Maastricht en Aken als belangrijkste centra. Voor de meer dan vier miljoen inwoners van dit gebied is grensoverschrijdende mobiliteit een dagelijkse realiteit, maar ook een bron van uitdagingen. Reizigers worden nog steeds geconfronteerd met talrijke obstakels: uiteenlopende dienstregelingen, incompatibele ticketingsystemen, verschillen in technische normen en signalisatie-systemen, en een gebrek aan tarief-harmonisatie. Al deze factoren maken dat grensoverschrijdend vervoer minder aantrekkelijk en minder efficiënt blijft dan het zou moeten zijn.

De afgelopen jaren zijn echter belangrijke stappen gezet om deze barrières te verminderen. Dankzij Europese programma's zoals Interreg zijn projecten als EMR Connect en Easy Connect opgestart, met als doel de ticketingsystemen beter op elkaar af te stemmen, de digitale reisinformatie op grensoverschrijdend niveau te verbeteren en interoperabele oplossingen te testen, onder meer op de verbinding Aken-Maastricht. Daarnaast zorgt een coördinatiebureau, geleid door de Aachener Verkehrsverbund (AVV), voor samenwerking tussen de vervoersmaatschappijen, opvolging van de projecten en harmonisatie van reizigersinformatie en dienstregelingen. In het kader van de EMR2030-strategie ligt de nadruk op een geïntegreerd tariefaanbod en het wegnemen van technische en administratieve obstakels, om het reizen tussen Luik, Maastricht en Aken vlotter en duurzamer te maken.

2. Quel suivi ou monitoring institutionnel est mis en place pour évaluer les résultats des projets transfrontaliers (EMR Connect, tarification transfrontalière, billet Euregio, etc.)?

3. En matière tarifaire, des adaptations sont-elles planifiées (extension des gammes transfrontalières, fusion des structures tarifaires, tickets uniques) pour renforcer l'offre entre Liège, Aachen, Maastricht ou d'autres *hubs* voisins?

4. Envisagez-vous de lancer ou encourager une conférence EMR dédiée à la mobilité, qui réunirait ministres, opérateurs ferroviaires et autorités régionales, afin de définir une feuille de route stratégique et consensuelle pour les prochaines années?

Réponse du ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale du 13 novembre 2025, à la question n° 643 de Monsieur le député Gilles Foret du 27 octobre 2025 (Fr.):

L'Eurégio Meuse-Rhin (EMR) constitue une région transfrontalière unique qui englobe des parties de la Belgique, des Pays-Bas et de l'Allemagne, avec des villes comme Liège, Maastricht et Aix-la-Chapelle comme principaux centres. Pour les plus de quatre millions d'habitants de cette zone, la mobilité transfrontalière est effectivement une réalité quotidienne, mais également une source de défis. Les voyageurs se heurtent encore à de nombreux obstacles: horaires divergents, systèmes de billetterie incompatibles, différences dans les normes techniques et les systèmes de signalisation, ainsi qu'un manque d'harmonisation tarifaire. Tout cela fait que le transport transfrontalier reste moins attrayant et moins efficace qu'il ne devrait l'être.

Ces dernières années, des étapes importantes ont été franchies afin de réduire ces barrières. Grâce aux programmes européens tels qu'Interreg, des projets comme EMR Connect et Easy Connect ont été lancés, avec pour objectif de mieux aligner les systèmes de billetterie, d'améliorer l'information numérique des voyageurs au niveau transfrontalier et de tester des solutions interoperables, notamment sur la liaison Aix-la-Chapelle-Maastricht. En outre, un bureau de coordination, dirigé par l'Aachener Verkehrsverbund (AVV), veille à la coopération entre les opérateurs, au suivi des projets et à l'harmonisation des informations aux voyageurs et des horaires. Dans le cadre de la stratégie EMR2030, l'accent est mis sur une offre tarifaire intégrée et sur la suppression des obstacles techniques et administratifs, afin de rendre les déplacements entre Liège, Maastricht et Aix-la-Chapelle plus fluides et plus durables.

Sinds mijn aantreden als federaal minister van Mobiliteit in februari 2025 heb ik me actief ingezet voor de versterking van de grensoverschrijdende mobiliteit binnen de Euregio Maas-Rijn. In samenwerking met regionale en lokale overheden en diverse partners heb ik meerdere initiatieven gesteund en opgestart.

Een concreet voorbeeld is uiteraard het Interreg V-A-project "EMR Connect", dat liep van oktober 2017 tot maart 2022. Dit project, met een budget van 4,6 miljoen euro, werd uitgevoerd in samenwerking met 14 partners uit België, Nederland en Duitsland, onder leiding van de AVV. Het had tot doel het grensoverschrijdend openbaar vervoer (niet alleen het spoorvervoer) te verbeteren via maatregelen zoals tariefharmonisatie, digitalisering van ticketing en reizigersinformatie, en de inzet van elektrische bussen. Bovendien werd een interoperabel ticketingsysteem ontwikkeld, gebaseerd op identiteitsregistratie, om grensoverschrijdend reizen te vergemakkelijken.

Wat betreft de opvolging en institutionele controle van grensoverschrijdende projecten zoals EMR Connect, wordt nauw samengewerkt met de betrokken partners en belanghebbenden. De vooruitgang en resultaten van deze projecten worden regelmatig geëvalueerd om hun doeltreffendheid en impact te waarborgen. Daarnaast worden mechanismen ingevoerd om de duurzaamheid en continuïteit van de geboekte verbeteringen te verzekeren.

Ik wil ook de aandacht vestigen op de invoering van de drielandentrein. Dit is een grensoverschrijdende spoorverbinding die sinds 30 juni 2024 de steden Luik, Maastricht en Aken rechtstreeks met elkaar verbindt. Deze verbinding is het resultaat van samenwerking tussen de operatoren NMBS, NS en Arriva, die elk verantwoordelijk zijn voor de exploitatie op hun eigen grondgebied, met afspraken over dienstregelingen, veiligheid en interoperabiliteit. Voor de reizigers zijn er verschillende ticketopties beschikbaar: het Euregioticket biedt een voordelige dagelijkse heen- en terugreis tussen de drie steden, terwijl nationale abonnementen en de Nederlandse OV-chipkaart geldig zijn op het Nederlandse deel van het traject. Op korte termijn zullen reizigers ook de Glimble-app van Arriva kunnen gebruiken voor internationale reizen tussen Nederland en België, wat een extra verkoopkanaal biedt. Met andere woorden: de drielandentrein is een mooi voorbeeld van grensoverschrijdende samenwerking en draagt bij tot een efficiënter en aantrekkelijker openbaar vervoersaanbod in de Euregio Maas-Rijn.

Depuis ma prise de fonction comme ministre fédéral de la Mobilité en février 2025, je me suis activement engagé en faveur du renforcement de la mobilité transfrontalière au sein de l'Eurégio Meuse-Rhin. En collaboration avec les autorités régionales et locales ainsi que divers partenaires, j'ai soutenu et lancé plusieurs initiatives.

Un exemple concret est bien entendu le projet Interreg V-A "EMR Connect", qui s'est déroulé d'octobre 2017 à mars 2022. Ce projet, doté d'un budget de 4,6 millions d'euros, a été mis en oeuvre en coopération avec 14 partenaires issus de Belgique, des Pays-Bas et d'Allemagne, sous la direction de l'AVV. Il visait à améliorer les transports publics transfrontaliers (et pas uniquement le transport ferroviaire) grâce à des mesures telles que l'harmonisation tarifaire, la numérisation de la billetterie et de l'information aux passagers, ainsi que l'introduction d'autobus électriques. Par ailleurs, un système de billetterie interoperable, basé sur l'enregistrement via l'identité, a été développé pour faciliter les déplacements transfrontaliers.

Concernant le suivi et le contrôle institutionnel des projets transfrontaliers tels qu'EMR Connect, une coopération étroite est assurée avec les partenaires et parties prenantes concernées. Les progrès et résultats de ces projets sont régulièrement évalués afin de garantir leur efficacité et leur impact. De plus, des mécanismes sont mis en place pour assurer la durabilité et la continuité des améliorations obtenues.

Je souhaite également attirer l'attention sur l'introduction du train des trois pays. Il s'agit d'une liaison ferroviaire transfrontalière qui, depuis le 30 juin 2024, relie directement les villes de Liège, Maastricht et Aix-la-Chapelle. Cette connexion est le résultat d'une coopération entre les opérateurs SNCB, NS et Arriva, chacun étant responsable de l'exploitation sur le territoire de son pays, avec des accords relatifs aux horaires, à la sécurité et à l'interopérabilité. Pour les voyageurs, plusieurs options de billets sont disponibles: l'Euregioticket permet un aller-retour journalier avantageux entre les trois villes, tandis que les abonnements nationaux et la carte OV-chipkaart néerlandaise sont valables sur la partie néerlandaise du trajet. À court terme, les voyageurs pourront également utiliser l'application Glimble d'Arriva pour des trajets internationaux entre les Pays-Bas et la Belgique. Les passagers disposeront ainsi d'un canal de distribution supplémentaire. En d'autres termes, le train des trois pays constitue un bel exemple de coopération transfrontalière et contribue à une offre de transport public plus efficace et plus attractive dans l'Eurégio Meuse-Rhin.

Op tariefvlak lopen projecten om het aanbod tussen Luik, Aken, Maastricht en andere nabijgelegen centra te versterken. Dat omvat de uitbreiding van grensoverschrijdende tariefproducten, de samensmelting van tariefstructuren en de invoering van unieke vervoerstittels. Deze maatregelen moeten het reizen in de regio eenvoudiger en aantrekkelijker maken, zowel voor inwoners als voor bezoekers.

Ik zal ook de bestaande bilaterale intentieverklaring tussen België en Nederland over grensoverschrijdend spoorvervoer (ondertekend in april 2022 tijdens de Thalassa-top in Gent) actualiseren. Met Duitsland zal ik eveneens de nodige stappen ondernemen om een bilaterale intentieverklaring over grensoverschrijdend spoorvervoer op te stellen. De kwestie van grensoverschrijdende ticketing en tariefbepaling zal in deze verklaringen worden opgenomen.

Tot slot neem ik graag uw idee over om een EMR-conferentie over mobiliteit te organiseren.

Al deze initiatieven benadrukken de inzet van de federale regering om de grensoverschrijdende mobiliteit binnen de Euregio Maas-Rijn te verbeteren en de samenwerking tussen de betrokken regio's te versterken.

DO 2025202606640

Vraag nr. 645 van De heer volksvertegenwoordiger Gilles Foret van 27 oktober 2025 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie:

Impact, kosten en perspectieven met betrekking tot het geautomatiseerde logistieke NMBS-centrum in Mechelen (MV 008718C).

Onlangs heeft de NMBS aangekondigd dat het bedrijf het aanzienlijke bedrag van 70 miljoen euro zal investeren in de bouw van een nieuw geautomatiseerd logistiek centrum in haar centrale werkplaats te Mechelen. Dat project, dat tegen begin 2027 handen en voeten gekregen moet hebben, bestaat in een centralisering van de bestaande loodsen in een compacter gebouwencomplex, dat uitgerust zal worden met robotica, waardoor er in alle NMBS-werkplaatsen efficiënter wisselstukken aangeleverd kunnen worden.

De doelstellingen op het stuk van de efficiëntiewinsten en de beschikbaarheid van spoomaterieel zijn weliswaar positief, maar er rijzen verschillende vragen omtrent de financiering van dat project, de impact ervan op de werkgelegenheid en op de organisatie van het werk, maar ook over de verwachte verbeteringen voor de treingebruikers.

Sur le plan tarifaire, des projets visent à renforcer l'offre entre Liège, Aix-la-Chapelle, Maastricht et d'autres pôles voisins. Cela inclut l'élargissement des produits tarifaires transfrontaliers, la fusion des structures tarifaires et l'introduction de titres de transport uniques. Ces mesures visent à rendre les déplacements dans la région plus simples et plus attrayants, tant pour les habitants que pour les visiteurs.

J'actualiserai également la déclaration d'intention bilatérale existante entre la Belgique et les Pays-Bas concernant le transport ferroviaire transfrontalier (déclaration signée en avril 2022 lors du sommet Thalassa à Gand). Avec l'Allemagne, je prendrai également les mesures nécessaires afin d'élaborer une déclaration d'intention bilatérale sur le transport ferroviaire transfrontalier. La question de la billetterie et de la tarification transfrontalières sera intégrée dans ces déclarations.

Enfin, je retiens volontiers votre idée d'organiser une conférence EMR sur la mobilité.

L'ensemble de ces initiatives souligne l'engagement du gouvernement fédéral à améliorer la mobilité transfrontalière au sein de l'Eurégio Meuse-Rhin et à renforcer la coopération entre les régions concernées.

DO 2025202606640

Question n° 645 de Monsieur le député Gilles Foret du 27 octobre 2025 (Fr.) au ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale:

Centre logistique automatisé de la SNCB à Malines. - Impacts, coûts et perspectives (QO 008718C).

La SNCB a récemment annoncé un investissement majeur de 70 millions d'euros pour la construction d'un nouveau centre logistique automatisé au sein de son atelier central de Malines. Ce projet, qui devrait être opérationnel début 2027, vise à centraliser les entrepôts existants dans un complexe plus compact, doté de technologies de robotisation permettant d'améliorer l'efficacité des approvisionnements en pièces détachées pour l'ensemble des ateliers de la SNCB.

Si les objectifs affichés en matière de gains d'efficacité et de disponibilité du matériel ferroviaire sont positifs, plusieurs interrogations se posent: sur le financement de ce projet, ses impacts en termes d'emplois et d'organisation du travail, mais aussi sur les bénéfices attendus pour les usagers du rail.

1. Wat is het financieringsplan voor die investering van 70 miljoen euro? Zal dat project volledig met eigen middelen van de NMBS gefinancierd worden of vraagt dat spoorbedrijf overheidssteun?

2. Wat zijn de verwachte efficiëntiewinsten wat de aanleveringstijden en de beschikbaarheid van rollend materieel betreft? Bestaan er becijferde indicatoren ter zake?

3. Welke impact zal de automatisering hebben op de werkgelegenheid in de centrale werkplaats te Mechelen, waar er tegenwoordig ongeveer 1.150 mensen werken? Worden er garanties gegeven wat de werkgelegenheid of opleidingen betreft?

4. Hoe past dat project binnen de globale moderniserings- en digitaliseringsstrategie van de NMBS en welke concrete verbeteringen mogen de treinreizigers ervan verwachten op het stuk van de betrouwbaarheid van de dienstverlening?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie van 13 november 2025, op de vraag nr. 645 van De heer volksvertegenwoordiger Gilles Foret van 27 oktober 2025 (Fr.):

Het geautomatiseerde logistieke centrum vormt de belangrijkste hub van NMBS Technics, verantwoordelijk voor de aankoop, modernisering en het onderhoud van het rollend materieel. De bouw ervan kadert binnen een beleid van voortdurende verbetering, met investeringen die gericht zijn op het versterken van de prestaties en de kwaliteit van de dienstverlening. Dit project maakt deel uit van de verbetering van het *Supply Chain Management*, met als doel de beschikbaarheid te garanderen van de juiste onderdelen, op de juiste plaats en in de juiste hoeveelheid voor de onderhoudswerken in de werkplaatsen.

De bouw van het nieuwe centrum, evenals de andere investeringen in de gebouwen en installaties van NMBS Technics, zijn opgenomen in het meerjareninvesteringsplan dat eind 2022, samen met het openbare dienstcontract, met de Staat werd afgesloten. Het project wordt dus gefinancierd binnen het kader van deze overeenkomst, met middelen die door NMBS worden beheerd.

1. Quel est le plan de financement de cet investissement de 70 millions d'euros? Relève-t-il intégralement des fonds propres de la SNCB ou fait-il appel à un soutien public?

2. Quels sont les gains d'efficacité attendus en termes de délais d'approvisionnement et de disponibilité du matériel roulant? Existe-t-il des indicateurs chiffrés en la matière?

3. Quel sera l'impact de l'automatisation sur l'emploi au sein de l'atelier central de Malines, qui compte aujourd'hui environ 1.150 personnes? Des garanties de maintien de l'emploi ou de formation sont-elles prévues?

4. Comment ce projet s'inscrit-il dans la stratégie globale de modernisation et de digitalisation de la SNCB, et quels bénéfices concrets les voyageurs peuvent-ils en attendre en termes de fiabilité du service?

Réponse du ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale du 13 novembre 2025, à la question n° 645 de Monsieur le député Gilles Foret du 27 octobre 2025 (Fr.):

Le centre logistique automatisé constitue le principal *hub* de SNCB Technics, responsable de l'achat, de la modernisation et de l'entretien du matériel roulant. Sa construction s'inscrit dans une politique d'amélioration continue, avec des investissements visant à renforcer la performance et la qualité du service. Ce projet fait partie de l'amélioration du *Supply Chain Management*, dont l'objectif est de garantir la disponibilité des bonnes pièces, au bon endroit et en bonne quantité pour les travaux d'entretien dans les ateliers.

La construction du nouveau centre, ainsi que les autres investissements dans les bâtiments et installations de SNCB Technics, sont reprises dans le Plan pluriannuel d'investissement qui a été conclu, en même temps que le Contrat de service public, avec l'État fin 2022. Le projet est donc financé dans le cadre de cette convention, avec des moyens gérés par la SNCB.

Het idee achter de investering in het nieuwe logistieke centrum is om de voorraad onderdelen voor het rollend materieel op één centrale plaats samen te brengen, ze onder optimale omstandigheden te bewaren en ze vervolgens efficiënt uit de opslagzones te halen om correct naar de gevraagde werkplaatsen te verzenden. Het logistieke centrum beheert een voorraad van meer dan 100.000 verschillende artikelen, gaande van kleine onderdelen tot tractieomvormers en HVAC-eenheden van meer dan 1.000 kg. Dankzij robotisering en digitalisering zullen de efficiëntie en de beschikbaarheid van de onderdelen aanzienlijk verbeteren, wat een directe impact zal hebben op de onderhoudsprocessen en de beschikbaarheid van het rollend materieel.

In het huidige magazijn zijn nog veel handmatige handelingen nodig, ook voor zware en volumineuze onderdelen. Het nieuwe centrum zal een belangrijke stap vooruit betekenen op het vlak van ergonomie en risicobeheersing, dankzij doordachte automatisering. De site in Mechelen beperkt zich niet tot logistiek: er worden ook moderniserings-, onderhouds- en herstellingswerken aan treinen uitgevoerd. De tewerkstelling op de site wordt dus slechts gedeeltelijk bepaald door de logistieke functie. Met de ingebruikname van het nieuwe centrum zal een beperkt aantal logistieke functies verdwijnen, maar de betrokken personen zullen worden herplaatst in andere diensten van de werkplaats. Bovendien zal al het personeel de nodige opleiding krijgen om met de nieuwe systemen te werken.

De digitalisering en modernisering van het logistieke centrum zijn erop gericht de prestaties en de arbeidsomstandigheden van het logistieke personeel te verbeteren. Dit draagt bij tot een grotere betrouwbaarheid van het rollend materieel en dus tot een betere dienstkwaliteit voor de reizigers. Het beheer en de werking van het nieuwe centrum zullen verzekerd blijven door NMBS-personeel, zonder toenemende afhankelijkheid van leveranciers of derden.

DO 2025202606641

Vraag nr. 646 van De heer volksvertegenwoordiger Gilles Foret van 27 oktober 2025 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie:

Veiligheid bij het spoor. - Opleiding van Securail en stand van zaken inzake predictive profiling (MV 008719C).

L'idée derrière l'investissement dans le nouveau centre logistique est de rassembler le stock de pièces pour le matériel roulant en un lieu central, de les conserver dans des conditions optimales, puis de les prélever efficacement des zones de stockage afin de les expédier correctement aux ateliers demandeurs. Le centre logistique a en stock plus de 100.000 articles différents, allant de petites pièces à des convertisseurs de traction et des unités de climatisation (HVAC) pesant plus de 1.000 kg. Grâce à la robotisation et à la digitalisation, l'efficacité et la disponibilité des pièces seront nettement améliorées, ce qui aura un impact direct sur les processus de maintenance et la disponibilité du matériel roulant.

Dans l'entrepôt actuel, de nombreuses manipulations manuelles sont encore nécessaires, y compris pour des pièces lourdes et volumineuses. Le nouveau centre franchira une étape importante en matière d'ergonomie et de gestion des risques grâce à une automatisation bien pensée. Le site de Malines ne se limite pas à la logistique: il assure aussi la modernisation, la maintenance et la réparation des trains. L'emploi sur le site est donc seulement partiellement déterminé par la fonction logistique. Avec la mise en service du nouveau centre, un nombre limité de fonctions logistiques diminuera, mais les personnes concernées seront réaffectées dans d'autres services de l'atelier. Par ailleurs, tout le personnel recevra la formation nécessaire pour travailler avec les nouveaux systèmes.

La digitalisation et la modernisation du centre logistique visent à améliorer la performance et les conditions de travail du personnel logistique. Cela contribue à une plus grande fiabilité du matériel roulant et donc à une meilleure qualité de service pour les voyageurs. La gestion et les opérations du nouveau centre resteront assurées par du personnel SNCB, sans dépendance accrue vis-à-vis de fournisseurs ou de tiers.

DO 2025202606641

Question n° 646 de Monsieur le député Gilles Foret du 27 octobre 2025 (Fr.) au ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale:

Sécurité ferroviaire. - Formation de Securail et suivi en matière de predictive profiling (QO 008719C).

De uitdagingen op het stuk van de veiligheid in de stations en de treinen blijven een groot punt van zorg, zowel voor de reizigers als voor de overheid. De recente incidenten en de internationale actualiteit herinneren ons eraan dat de waakzaamheid en de paraatheid van de spoorwegveiligheidsdiensten cruciaal blijven.

In een parlementair antwoord van enkele jaren geleden werd er meegedeeld dat de NMBS het aantal patrouilles en willekeurige controles had opgevoerd via Securail en dat de spoorwegmaatschappij daarnaast opleidingsmogelijkheden onderzocht waarvoor er gekeken werd naar de methoden van *predictive profiling* die al in andere landen gebruikt worden.

Dit type opleiding heeft tot doel de agenten specifieke vaardigheden bij te brengen om op basis van gedrag, houding of micro-expressies signalen te herkennen die op potentiële risico's wijzen. Destijds werd er ook vermeld dat er internationale contacten gelegd werden en dat er werk gemaakt werd van een benchmarking om te evalueren of een dergelijke aanpak in België aangewezen was.

1. Hoe is de opleiding van de Securail-agenten de afgelopen jaren concreet geëvolueerd, met name op het gebied van de detectie van verdacht gedrag en preventieve observatie?

2. Welke lessen zijn er getrokken uit de benchmarking die uitgevoerd werd bij andere Europese en internationale spoorwegdiensten? Wordt er overwogen om technieken voor *predictive profiling* geleidelijk op te nemen in de bijscholing van agenten?

3. Hoe wordt de coördinatie tussen Securail en de politiediensten vandaag verzekerd om zowel de doeltreffendheid van de willekeurige controles als de inachtneming van het wettelijke kader voor deze praktijken te garanderen?

4. Wordt de doeltreffendheid van deze patrouilles en controles regelmatig geëvalueerd en worden de resultaten met uw administratie gedeeld? Zo ja, wat zijn de voornaamste resultaten?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie van 13 november 2025, op de vraag nr. 646 van De heer volksvertegenwoordiger Gilles Foret van 27 oktober 2025 (Fr.):

De Securail-agenten spelen een centrale rol in het veiligheidsapparaat van het spoor, zowel aan boord van de treinen als in de stations. Hun initiële opleiding, die gereguleerd is en over meerdere maanden gespreid wordt, wordt aangevuld met een streng programma voor permanente vorming, dat regelmatig wordt bijgewerkt om in te spelen op nieuwe veiligheidseisen.

Les enjeux liés à la sécurité dans les gares et à bord des trains demeurent une préoccupation majeure, tant pour les usagers que pour les autorités publiques. Les récents incidents et l'actualité internationale rappellent que la vigilance et la capacité de réaction des services de sécurité ferroviaire restent essentielles.

Dans une réponse parlementaire il y a quelques années, il avait été indiqué que la SNCB, par le biais de Securail, avait renforcé ses patrouilles et ses contrôles aléatoires, tout en explorant les pistes de formation inspirées des méthodes de *predictive profiling* déjà utilisées dans d'autres pays.

Ce type de formation vise à doter les agents de compétences spécifiques pour identifier, sur base de comportements, d'attitudes ou de micro-indices, des signaux de risques potentiels. À l'époque, vous aviez également mentionné que des contacts internationaux et un *benchmarking* étaient en cours pour évaluer la pertinence d'une telle approche en Belgique.

1. Quelles évolutions concrètes ont été apportées à la formation des agents de Securail ces dernières années, notamment dans la détection comportementale et l'observation préventive?

2. Quels enseignements ont été tirés du *benchmarking* mené auprès d'autres services ferroviaires européens et internationaux? Une intégration progressive de techniques de *predictive profiling* est-elle envisagée dans le cadre de la formation continue des agents?

3. Comment est assurée aujourd'hui la coordination entre Securail et les services de police pour garantir à la fois l'efficacité des contrôles aléatoires et le respect du cadre légal encadrant ces pratiques?

4. Des évaluations régulières de l'efficacité de ces patrouilles et contrôles sont-elles réalisées et partagées avec votre administration? Si oui, quels en sont les principaux résultats?

Réponse du ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale du 13 novembre 2025, à la question n° 646 de Monsieur le député Gilles Foret du 27 octobre 2025 (Fr.):

Les agents Securail jouent un rôle central dans le dispositif de sécurité ferroviaire, tant à bord des trains que dans les gares. Leur formation initiale, réglementée et étalée sur plusieurs mois, est complétée par un programme de formation continue rigoureux, régulièrement actualisé pour répondre aux nouveaux enjeux de sûreté.

De voorbije jaren heeft de opleiding concrete evoluties doorgemaakt, onder meer op het vlak van gedragsdetectie en preventieve observatie. Specifieke modules werden geïntegreerd om de vaardigheden van de agenten te versterken bij het opmerken van zwakke signalen, het analyseren van verdachte gedragingen en het proportioneel en doeltreffend optreden.

In het kader van haar engagement om de weerbaarheid van het spoorwernet te verbeteren, heeft NMBS actief deelgenomen aan het Europese project IMPRESS, gecoördineerd door de UIC en afgesloten in mei van dit jaar. Dit project maakte het mogelijk om opleidings- en sensibiliseringstools te ontwikkelen die aangepast zijn aan de realiteit op het terrein en aan de verschillende profielen van medewerkers (veiligheidsagenten, treinbegeleiders, enz.). Deze instrumenten hebben tot doel de agenten beter voor te bereiden op het detecteren, voorkomen en gepast reageren op potentiële dreigingen. De lessen die uit deze tweejarige samenwerking zijn voortgekomen, leveren vandaag een concrete bijdrage aan de strategische reflectie van NMBS op het vlak van spoorwegveiligheid. In dit kader kan de geleidelijke integratie van technieken gebaseerd op gedragsanalyse en risicocontexten de permanente opleiding van de Securail-agenten verder verrijken, als aanvulling op de reeds bestaande instrumenten. Deze aanpak maakt deel uit van het Geïntegreerd Plan voor Weerbaarheid en Crisisbeheer, dat momenteel binnen de Corporate Security Service wordt uitgewerkt.

Elke dag zijn de Securail-agenten aanwezig in de stations en aan boord van de treinen om de veiligheid te waarborgen, reizigers te informeren en toe te zien op het vlot verloop van de dienstverlening. Hun preventieve opdracht draagt bij tot het voorkomen van fraude en het verminderen van agressierisico's tegenover het treinpersoneel.

De coördinatie tussen Securail en de politiediensten - met name de Federale Spoorwegpolitie (SPC) en de lokale politiediensten - berust op een nauwe en gestructureerde samenwerking, die zich vertaalt in gezamenlijke operaties, vooral op plaatsen en momenten die als gevoelig worden geïdentificeerd. Deze gerichte acties versterken de zichtbaarheid van de teams op het terrein en verbeteren het veiligheidsgevoel van de reizigers. De controleacties worden uitgevoerd met respect voor de wettelijke bevoegdheden die aan de agenten zijn toegekend, en overeenkomstig de interne richtlijnen. Ze worden steeds voorafgegaan door briefings en gevolgd door debriefings, wat een continue analyse van het verloop van de operaties mogelijk maakt.

Ces dernières années, la formation a connu plusieurs évolutions concrètes, notamment dans les domaines de la détection comportementale et de l'observation préventive. Des modules spécifiques ont été intégrés pour renforcer les capacités des agents à repérer les signaux faibles, à analyser les comportements suspects et à intervenir de manière proportionnée et efficace.

Dans le cadre de son engagement à améliorer la résilience du réseau ferroviaire, la SNCB a participé activement au projet européen IMPRESS, coordonné par l'UIC et clôturé en mai dernier. Ce projet a permis de développer des outils de formation et de sensibilisation adaptés aux réalités du terrain et aux différents profils d'agents (agents de sécurité, accompagnateurs de train, etc.). Ces outils visent à mieux préparer les agents à détecter, prévenir et réagir face aux menaces potentielles. Les enseignements issus de cette collaboration menée sur deux années alimentent aujourd'hui de manière concrète la réflexion stratégique de la SNCB en matière de sécurité ferroviaire. Dans cette dynamique, l'intégration progressive de techniques qui reposent sur l'analyse de comportements et de contextes à risque, pourraient enrichir la formation continue des agents Securail, en complément des outils déjà en place. Elles s'inscrivent dans le cadre du Plan Intégré de Résilience et de Gestion de Crise, en cours d'élaboration au sein du Corporate Security Service.

Chaque jour, les agents Securail sont présents dans les gares et à bord des trains pour assurer la sécurité, informer les voyageurs et veiller au bon déroulement du service. Leur mission préventive contribue à prévenir la fraude et à réduire les risques d'agression envers le personnel de bord.

La coordination entre Securail et les services de police - notamment la police fédérale des Chemins de Fer (SPC) et les polices locales - repose sur une collaboration étroite et structurée qui se traduit par des opérations conjointes, particulièrement dans les lieux et aux moments identifiés comme sensibles. Ces actions ciblées permettent de renforcer la visibilité des équipes sur le terrain et d'améliorer le sentiment de sécurité des voyageurs. Ces opérations de contrôle sont réalisées dans le respect des compétences légales attribuées aux agents, et menées conformément aux directives internes. Ces actions sont systématiquement précédées de briefings avant intervention et de retours d'expérience après coup, permettant une analyse continue de leur déroulement.

Indicatoren zoals het aantal uitgevoerde controles, het vastgestelde fraudecijfer, en de vermijden of beheerde incidenten, worden regelmatig opgevolgd. Deze gegevens worden gedeeld met de interne instanties van NMBS en kunnen aan de bevoegde autoriteiten worden overgemaakt in het kader van specifieke rapporten of evaluaties.

DO 2025202606649

Vraag nr. 648 van De heer volksvertegenwoordiger Gilles Foret van 27 oktober 2025 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie:

Algemene invoering van de elektronische vrachtbrief e-CMR in België (MV 007973C).

De digitalisering van de sector van het wegvervoer is een belangrijke hefboom voor administratieve vereenvoudiging, logistieke transparantie en een betere concurrentiepositie voor bedrijven. In dat kader vervangt de elektronische vrachtbrief, of de *electronic consignment note* (e-CMR), geleidelijk aan de papieren versie van de klassieke vrachtbrief.

Sinds 2017 loopt er in de Benelux, in samenwerking met Nederland en Luxemburg, een proefproject om het transnationale gebruik van de e-CMR te testen. Dat project is meermaals verlengd, waarbij de recentste verlenging tot 2025 loopt. Dat toont aan dat men het experiment wil voortzetten en geleidelijk andere Europese partners wil integreren. Het succes van dat project is onder meer te danken aan het feit dat het zorgt voor eenvoudiger procedures voor vervoerders, betrouwbaardere gegevens en omdat het meer controles mogelijk maakt dankzij de digitale traceerbaarheid.

1. Welke tussentijdse conclusies trekt u uit het lopende experiment, zowel vanuit het oogpunt van de deelnemende bedrijven als vanuit dat van de controle-instanties?

2. Welke concrete maatregelen overweegt u om het gebruik van de e-CMR op het Belgische grondgebied algemeen in te voeren buiten het kader van het proefproject?

3. Worden het nationale en Europese wetgevingskader momenteel geëvalueerd om de invoering van de digitale vrachtbrief op grote schaal mogelijk te maken? Wat is het tijdschema?

4. Welke maatregelen zijn er gepland om kleine transportbedrijven te begeleiden bij de digitale transitie in verband met de invoering van de e-CMR (opleiding, financiële en technische ondersteuning enz.)?

Des indicateurs tels que le nombre de contrôles effectués, le taux de fraude constaté, ou encore les incidents évités ou gérés, sont régulièrement suivis. Ces données sont partagées avec les instances internes de la SNCB et peuvent être transmises aux autorités compétentes dans le cadre de rapports ou d'évaluations spécifiques.

DO 2025202606649

Question n° 648 de Monsieur le député Gilles Foret du 27 octobre 2025 (Fr.) au ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale:

Généralisation de la lettre de voiture électronique e-CMR en Belgique (QO 007973C).

La digitalisation du secteur du transport routier constitue un levier important de simplification administrative, de transparence logistique et de compétitivité pour les entreprises. Dans ce cadre, la lettre de voiture électronique, ou l'*Electronic Consignment Note* (e-CMR), remplace progressivement la version papier de la lettre de voiture traditionnelle.

Depuis 2017, un projet pilote a été mené dans le cadre du Benelux, en collaboration avec les Pays-Bas et le Luxembourg, pour tester l'usage transfrontalier de la e-CMR. Ce projet a connu plusieurs prolongations, la dernière en date s'étendant jusqu'en 2025. Cette extension témoigne d'une volonté de poursuivre l'expérimentation, tout en intégrant progressivement d'autres partenaires européens. Le succès de ce projet repose notamment sur l'allègement des procédures pour les transporteurs, une meilleure fiabilité des données, ainsi qu'un renforcement des contrôles grâce à la traçabilité numérique.

1. Quelles conclusions intermédiaires tirez-vous de l'expérimentation en cours, tant du point de vue des entreprises participantes que des autorités de contrôle?

2. Quelles mesures concrètes envisagez-vous pour généraliser l'utilisation de la e-CMR au sein du territoire belge au-delà du cadre du projet pilote?

3. Une évaluation du cadre législatif national et européen est-elle en cours afin de permettre l'adoption à grande échelle de la lettre de voiture numérique, et selon quel calendrier?

4. Quelles actions sont prévues pour accompagner les petites entreprises de transport dans la transition numérique liée à l'introduction de l'e-CMR (formation, soutien financier, technique, etc.)?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie van 13 november 2025, op de vraag nr. 648 van De heer volksvertegenwoordiger Gilles Foret van 27 oktober 2025 (Fr.):

1. Aan het begin van de proefprojecten kwam de vraag naar de invoering van de digitale vrachtbrief in België vooral vanuit de sector van de verladers. Een studie uit 2019 van de Universiteit Hasselt toonde aan dat bedrijven (verzenders en vervoerders) gemiddeld 13,11 euro per document besparen door gebruik te maken van de e-CMR in plaats van de papieren versie. Die besparing komt vooral voort uit tijdswinst en efficiëntie voor de werknemers. Ook voor inspectiediensten zijn er voordelen: digitale vrachtbrieven zijn veel beter leesbaar dan met de hand ingevulde papieren documenten.

Zoals bij elk pioniersproject zijn er ook verbeterpunten. Zo werkt de toegang van de autoriteiten tot de e-CMR-gegevens goed, maar is deze nog niet optimaal. Momenteel verloopt die toegang via een specifieke en unieke procedure voor elke e-CMR-aanbieder. Een geharmoniseerde en gestandaardiseerde procedure zou veel efficiënter zijn en toelaten dat bevoegde controleurs op één en dezelfde wijze toegang kunnen krijgen tot de e-CMR's van alle deelnemende bedrijven. Juist op dit punt hebben de Belgische en Benelux-proefprojecten een diepgaande impact gehad op de Europese regelgeving. Zo zullen eFTI-platformen (elektronische vracht- en transport-informatie) en hun aanbieders moeten worden erkend volgens gemeenschappelijke Europese specificaties. Bovendien zal de toegang tot gegevens voor autoriteiten worden geharmoniseerd en gestandaardiseerd. Tot slot zijn er beveiligingseisen aangenomen om de authenticiteit en betrouwbaarheid van de transportgegevens te waarborgen.

2. Vanaf 9 juli 2027 verplicht de Europese Verordening 2020/1056 inzake eFTI de lidstaten om klaar te zijn om de informatie die nu op papieren of elektronische vrachtbrieven staat, digitaal te kunnen ontvangen. We zijn momenteel bezig met de analyse om dit eFTI-systeem te kunnen implementeren.

Wanneer eFTI operationeel is, zullen we uiteraard moeten vaststellen wat de impact zal zijn op het gebruik van de e-CMR. Aangezien de eFTI-gegevens en de informatie op de e-CMR hetzelfde zijn, hopen we dat het eFTI-systeem in de praktijk ook als e-CMR-oplossing voor Europa zal functioneren.

Réponse du ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale du 13 novembre 2025, à la question n° 648 de Monsieur le député Gilles Foret du 27 octobre 2025 (Fr.):

1. Au début des projets pilotes, c'était surtout le secteur des expéditeurs qui était demandeur pour l'introduction de la lettre de voiture digitale en Belgique. Une étude de 2019 de l'Université de Hasselt a démontré que les entreprises (expéditeurs et transporteurs) économisent 13,11 euros par document en utilisant le e-CMR au lieu de la version papier. Il s'agit surtout d'un gain de temps et d'efficacité pour les employés. Il y a aussi des avantages pour les services d'inspection. Les lettres de voiture digitales sont beaucoup plus lisibles que les documents papiers remplis à la main.

Comme dans chaque projet pionnier, il y a aussi des éléments qui peuvent être améliorés. P. ex., l'accès des autorités aux données e-CMR fonctionne bien, mais n'est pas encore optimal. Aujourd'hui, l'accès se fait toujours par une procédure spécifique et unique pour chaque fournisseur d'e-CMR. Il serait beaucoup plus efficace s'il existait une procédure harmonisée et standardisée qui permettrait aux contrôleurs compétents d'accéder aux e-CMR de toutes les entreprises participantes de la même manière. Notamment sur ce point, les projets pilotes aux niveaux belge et Benelux ont eu un impact profond sur la réglementation européenne. Ainsi, les plateformes eFTI (*electronic freight and transport information*) et leurs fournisseurs devront être agréés selon des spécifications communes européennes. De plus, l'accès aux données pour les autorités sera harmonisé et standardisé. Enfin, et c'est important, des exigences de sécurisation ont été adoptées afin d'assurer l'authenticité et la fiabilité des données de transport.

2. À partir du 9 juillet 2027, le Règlement européen 2020/1056 concernant l'eFTI oblige les États membres à être prêts à recevoir en version digitale les informations qui se trouvent aujourd'hui sur la lettre de voiture papier ou électronique. Nous sommes actuellement en train de lancer le travail d'analyse pour pouvoir implémenter ce système eFTI.

Quand l'eFTI sera opérationnel, nous devons bien sûr analyser quel impact cela aura sur l'usage du e-CMR. Comme les données eFTI et les informations sur le e-CMR sont les mêmes, nous espérons que dans la pratique, le système eFTI fonctionnera aussi comme solution e-CMR pour l'Europe.

3. De eFTI-verordening wordt aangevuld met verschillende uitvoeringshandelingen. De handelingen die het eFTI-systeem beschrijven dat door de publieke sector moet worden opgezet, zijn al gepubliceerd. Door de enorme complexiteit van het werk heeft de ontwikkeling van deze Europese regelgeving bijna twee jaar vertraging opgelopen. Momenteel wordt verder gewerkt aan de voorwaarden en specificaties voor eFTI-platformen in de private sector en de erkenning ervan. De regelgeving is dus nog volop in ontwikkeling. Bovendien moet de Europese Commissie tegen 2029 een verslag opstellen om te evalueren of het gebruik van het eFTI-systeem verplicht moet worden voor gebruikers in de private sector. Dit is niet voorzien in de eerste operationele fase van eFTI in juli 2027, waarin transport- en verzendbedrijven de keuze hebben tussen het elektronische en het papieren systeem. Binnen BENELUX pleit België voor geharmoniseerde specificaties voor de deelnemende platformen, vooral wat betreft de toegang van autoriteiten tot e-CMR-gegevens. We blijven proberen onze partners te overtuigen om deze stap te zetten. Helaas is het enthousiasme in Nederland niet groot, waar men de voorkeur geeft aan voortzetting van het project zoals het nu is. Mijn administratie heeft aangedrongen op een vergadering om deze discussie los te trekken, en die zal nog deze maand plaatsvinden.

4. Ten minste tot 2029 blijft de elektronische werkwijze een keuze voor bedrijven, maar geen verplichting. Dit stelt de sector in staat om geleidelijk over te stappen naar het digitale systeem. Dankzij de proefprojecten en de evoluties op Europees niveau is de kennis en expertise in de sector al sterk toegenomen. Het eFTI-systeem kan technisch vrij complex zijn om te implementeren voor autoriteiten en softwareleveranciers (die specialisten zijn op dit gebied), maar het blijft eenvoudig in gebruik tijdens transportoperaties. In de praktijk verwachten we geen grote moeilijkheden voor de sector. Uiteraard zullen onze controleurs goed worden opgeleid om een vlotte en efficiënte controle te garanderen.

DO 2025202606656

Vraag nr. 650 van De heer volksvertegenwoordiger Gilles Foret van 27 oktober 2025 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie:

Gebruik van taxi's door de NMBS (MV 009144).

3. Le règlement eFTI est complété par différents actes d'exécution. Les actes qui décrivent le système eFTI à établir par le secteur public ont déjà été publiés. Vu la complexité énorme du travail, le développement de ces actes européens a pris un retard de presque deux ans. Le travail continue maintenant pour établir les conditions et spécifications pour les plateformes eFTI du secteur privé et leurs agréments. La réglementation est donc encore en pleine évolution. En outre, pour 2029, la Commission européenne est chargée d'établir un rapport pour évaluer si l'usage du système eFTI devrait devenir obligatoire pour les utilisateurs du secteur privé. Ceci n'est pas prévu pour la première phase opérationnelle d'eFTI en juillet 2027, où les entreprises de transport et d'expédition auront le choix entre le système électronique et le système papier. Au niveau Benelux, la Belgique est demandeuse pour introduire des spécifications harmonisées pour les plateformes participantes, notamment en ce qui concerne l'accès des autorités aux données e-CMR. Nous continuons à essayer de convaincre nos partenaires de franchir ce pas. Malheureusement, l'enthousiasme n'est pas très grand du côté des Pays-Bas, où la préférence est plutôt de continuer le projet tel quel. Mon administration a insisté pour organiser une réunion afin de débloquer cette discussion, et cette réunion aura lieu encore ce mois-ci.

4. Au moins jusqu'en 2029, la voie électronique restera un choix offert aux entreprises, mais ne sera pas une obligation. Cela permet au secteur d'évoluer progressivement vers le système digital. La connaissance et l'expertise ont déjà beaucoup augmenté dans le secteur grâce aux projets pilotes et aux évolutions au niveau européen. Le système eFTI peut être assez compliqué à implémenter techniquement pour les autorités et les fournisseurs (qui sont des spécialistes dans la matière), mais il reste simple dans son utilisation pendant les opérations de transport. Dans la pratique, nous n'attendons pas de grandes difficultés pour le secteur. Il est évident que nos contrôleurs seront bien formés afin de garantir un déroulement fluide et efficace des contrôles.

DO 2025202606656

Question n° 650 de Monsieur le député Gilles Foret du 27 octobre 2025 (Fr.) au ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale:

Recours aux taxis par la SNCB (QO 009144).

Volgens de cijfers die door uw diensten meegedeeld werden heeft de NMBS in 2024 meer dan 2.000 keer een beroep moeten doen op taxi's om door vertragingen of afgeschafte treinen gestrande reizigers thuis te brengen. Het totale prijskaartje daarvan bedraagt meer dan 250.000 euro voor in totaal 2.021 trajecten, waarvan 783 individuele en 1.238 gedeelde ritten.

Het gaat voornamelijk over de stations Luik-Guillemins (293 ritten), Brussel-Zuid (211), Gent-Sint-Pieters (172) en Kortrijk (131), maar ook andere grote stations, zoals Charleroi-Centraal, Namen, Antwerpen-Centraal en Brugge staan op de lijst. Uit die cijfers blijkt dat het tegenwoordig over een structurele praktijk gaat, wat vragen oproept met betrekking tot de operationele efficiëntie, de kosten en de betrouwbaarheid van het openbare spoorvervoer.

Zulke ad-hocmaatregelen kunnen gerechtvaardigd zijn om de veiligheid van de gestrande reizigers te garanderen en hen fatsoenlijk te bejegenen, maar het feit dat er steeds vaker taxi's ingezet worden toont wel aan dat er dieperliggend probleem bestaat op het stuk van de regeling van de aansluitingen, de planning van de avonddiensten en de bestendigheid van het net. Op termijn dreigen er door die gebrekkige werking van het spoorvervoer 'verborgen kosten' te ontstaan, die wegen op de financiën van de NMBS en het vertrouwen van de reizigers in het gedrang brengen.

1. Bevestigt u de cijfers die meegedeeld werden over het gebruik van taxi's door de NMBS in 2024 en kunt u deze gedetailleerder uitsplitsen per soort van incident (vertraging, panne, staking, technische onderbreking, enz.)?

2. Via welke interne mechanismen wordt tegenwoordig de beslissing genomen om al dan niet een beroep te doen op een taxi en op welke begrotingspost worden die uitgaven ingeschreven?

3. Werden er corrigerende maatregelen overwogen om minder een beroep te moeten doen op taxi's, meer bepaald op het vlak van de regeling van de avonddienst, het preventieve onderhoud of de planning van de aansluitingen?

4. Voorziet de NMBS in een structurele evaluatie van die praktijk teneinde de kosten op lange termijn te beperken en de reizigers hieromtrent meer transparantie te bieden?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie van 13 november 2025, op de vraag nr. 650 van De heer volksvertegenwoordiger Gilles Foret van 27 oktober 2025 (Fr.):

Het cijfer dat u noemt is correct, maar het moet in perspectief worden geplaatst: het gaat om ongeveer 2.000 ritten, terwijl NMBS bijna 250 miljoen reizigers heeft vervoerd. Deze situaties blijven dus uiterst uitzonderlijk.

Selon les chiffres communiqués par vos services, la SNCB a dû faire appel à des taxis à plus de 2.000 reprises en 2024 pour rapatrier des voyageurs bloqués à la suite de retards ou d'annulations de trains. Le coût total de ces interventions s'élève à plus de 250.000 euros, pour un total de 2.021 trajets, dont 783 individuels et 1.238 partagés.

Les principales gares concernées sont Liège-Guillemins (293 trajets), Bruxelles-Midi (211), Gand-Saint-Pierre (172) et Courtrai (131), mais d'autres grandes gares comme Charleroi-Central, Namur, Anvers-Central ou Bruges figurent également dans la liste. Ces chiffres témoignent d'un phénomène désormais structurel, qui soulève à la fois des questions d'efficacité opérationnelle, de coûts et de fiabilité du service public ferroviaire.

Si ces interventions ponctuelles peuvent être justifiées pour garantir la sécurité et la dignité des voyageurs en situation d'interruption, leur multiplication traduit néanmoins un problème plus profond dans la gestion des correspondances, la planification du service du soir et la résilience du réseau. À terme, cette pratique risque de devenir un "coût caché" du dysfonctionnement ferroviaire, pesant sur les finances de la SNCB et sur la confiance des usagers.

1. Confirmez-vous les chiffres communiqués relatifs au recours aux taxis par la SNCB en 2024, et disposez-vous d'une ventilation plus détaillée par type d'incident (retard, panne, grève, interruption technique, etc.)?

2. Quels mécanismes internes encadrent actuellement la décision de recourir à un taxi, et sur quelle base budgétaire ces dépenses sont-elles imputées?

3. Des mesures correctrices ont-elles été envisagées pour réduire la fréquence de ces interventions, notamment en matière de gestion du service de soirée, de maintenance préventive ou de planification des correspondances?

4. La SNCB prévoit-elle une évaluation structurelle de ce dispositif, afin d'en limiter les coûts à long terme et d'en renforcer la transparence vis-à-vis des voyageurs?

Réponse du ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale du 13 novembre 2025, à la question n° 650 de Monsieur le député Gilles Foret du 27 octobre 2025 (Fr.):

Le chiffre que vous mentionnez est exact, mais il convient de le mettre en perspective: il s'agit d'environ 2.000 trajets, alors que la SNCB a transporté près de 250 millions de voyageurs. Ces situations restent donc tout à fait exceptionnelles.

NMBS heeft als doel reizigers tot hun eindbestemming te brengen. Wanneer een laatste trein wordt geannuleerd of een noodzakelijke aansluiting om deze bestemming te bereiken niet kan worden gegarandeerd, voorziet NMBS in een passende alternatieve oplossing. Naast het inzetten van vervangbussen kan ook een gedeelde of individuele taxi worden aangeboden.

Op basis van de beschikbare gegevens is het momenteel niet mogelijk om het gebruik van taxi's te specificeren per type incident.

De geldende operationele procedures voorzien dat bij vertraging van een trein, waardoor de laatste aansluiting wordt gemist, een alternatief vervoer wordt georganiseerd. Afhankelijk van het aantal reizigers en de betreffende bestemmingsstations kan dit alternatief bestaan uit het inzetten van vervangbussen en/of taxi's voor reizigers. Deze uitgaven zijn begroot en worden geboekt onder de rubriek "alternatief reizigersvervoer".

Deze procedures maken integraal deel uit van het alternatieve vervoerssysteem dat NMBS heeft opgezet bij werken of incidenten. Dit systeem, waarvan de ontwikkeling maandelijks wordt opgevolgd, is altijd voorzien geweest en geïntegreerd in de exploitatiebudgetten van de onderneming. Het belangrijkste volume zal afhangen van de evolutie van de werken in de komende jaren.

DO 2025202606659

Vraag nr. 651 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Annik Van den Bosch van 27 oktober 2025 (N.) aan de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie:

Toestand winkels centraal station Antwerpen (MV 008026).

Bij de renovatie van station Antwerpen-Centraal (meer dan tien jaar geleden) werd een winkelgalerij ingericht die het visitekaartje van het station moest worden. De ruimtes langs de zijde Kievitplein kregen een tijdelijke invulling als pop-up stores, in afwachting van een definitieve bestemming.

Vandaag zijn deze panden nog steeds grotendeels ingevuld met tijdelijke pop-ups of staan ze leeg. De hoge leegstand, het snelle verloop van uitbaters en het gebrek aan duurzame winkels zijn structurele problemen. Lokale handelaars klagen bovendien over overlast, onveiligheid en een gebrek aan bezoekersstromen.

La SNCB a pour objectif d'acheminer les voyageurs jusqu'à leur destination finale. Lorsqu'un dernier train est annulé ou qu'une correspondance nécessaire pour atteindre cette destination ne peut être assurée, la SNCB met en place une solution alternative appropriée. Outre la mise en circulation de bus de remplacement, un taxi partagé ou individuel peut alors être proposé.

Sur la base des données disponibles, il n'est actuellement pas possible de ventiler l'utilisation des taxis par type d'incident.

Les procédures opérationnelles en vigueur prévoient qu'en cas de retard d'un train, entraînant la perte de la dernière correspondance, un transport alternatif est organisé. Selon le nombre de voyageurs et les gares de destination concernées, ce transport alternatif peut consister en la mise en place de bus de substitution et/ou de taxis pour voyageurs. Ces dépenses sont budgétisées et imputées sous la rubrique "transport alternatif voyageurs".

Ces procédures font partie intégrante du dispositif de transport alternatif mis en place par la SNCB en cas de travaux ou d'incidents. Ce dispositif, dont l'évolution est suivie chaque mois, a toujours été prévu et intégré dans les budgets d'exploitation de l'entreprise. Le volume principal dépendra de l'évolution des travaux dans les années à venir.

DO 2025202606659

Question n° 651 de Madame la députée Annik Van den Bosch du 27 octobre 2025 (N.) au ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale:

État des magasins de la gare centrale d'Anvers (QO 008026).

Lors de la rénovation de la gare centrale d'Anvers (il y a plus de dix ans), une galerie commerciale a été aménagée pour devenir la carte de visite de la gare. Les espaces situés le long de la Kievitplein ont été temporairement occupés par des magasins éphémères, en attendant une destination définitive.

Aujourd'hui, ces locaux sont encore en grande partie occupés par des magasins éphémères ou sont vides. Le taux d'inoccupation élevé, le roulement rapide des exploitants et le manque de magasins durables sont des problèmes structurels. Les commerçants locaux se plaignent en outre des nuisances, de l'insécurité et du manque de fréquentation de visiteurs.

Prevenda, door de NMBS aangesteld voor beheer en verhuur, heeft volgens betrokkenen onvoldoende inspanningen geleverd om dit te keren. Ondanks het commerciële beleid van de NMBS en de promotie van stationruimtes blijft de galerij kampen met leegstand en verloederings. Recente berichtgeving (augustus/september 2025) in *Gazet van Antwerpen*, *Het Nieuwsblad* en een *ATV*-reportage bevestigt dat de situatie kritiek blijft en dat de handelaars zich in de steek gelaten voelen.

1. Bent u bereid het contract dat de NMBS met Prevenda heeft grondig onder de loep te nemen en, indien nodig, corrigerende maatregelen op te leggen?

2. Bent u bereid om op korte termijn een infopunt aan de ingang van het Kievitplein te voorzien, zodat bezoekers niet meer verdwalen tussen schuifdeur en ticketbalie?

3. Kunt u toelichten wat de toekomstplannen zijn voor dit gedeelte van het station?

4. Is er eindelijk zicht op een definitieve invulling, en met welke timing?

5. Gaat u ervoor zorgen dat er meer *security* zichtbaar aanwezig is in het deel van de schuifdeur tot aan het Kievitplein, zodat reizigers en uitbaters zich veilig voelen?

6. Is de NMBS bereid om te investeren in een (digitaal) infobord dat bezoekers aan de vooringang en achteringang van het station erop attent maakt dat de winkelgalerij bestaat en wat het aanbod is?

7. Geeft u toe dat de bouw en huidige invulling van dit deel van het station een mislukking is en totaal niet beantwoordt aan wat oorspronkelijk voor ogen werd gehouden?

8. Wat gaat u ondernemen om dat recht te zetten?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie van 13 november 2025, op de vraag nr. 651 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Annik Van den Bosch van 27 oktober 2025 (N.):

Selon les parties concernées, Prevenda, chargée par la SNCB de la gestion et de la location, n'a pas déployé suffisamment d'efforts pour inverser cette tendance. Malgré la politique commerciale de la SNCB et la promotion des espaces dans les gares, les problèmes d'inoccupation et de délabrement continuent de se poser dans cette galerie. Des articles parus récemment (août/septembre 2025) dans les quotidiens *Gazet van Antwerpen* et *Het Nieuwsblad* et un reportage d'*ATV* confirment que la situation reste critique et que les commerçants se sentent abandonnés.

1. Êtes-vous disposé à examiner de près le contrat conclu entre la SNCB et Prevenda et, si nécessaire, à imposer des mesures correctives?

2. Êtes-vous disposé à mettre en place à court terme un point d'information à l'entrée de la Kievitplein, afin que les visiteurs ne se perdent plus entre la porte coulissante et le guichet?

3. Pouvez-vous expliquer quels sont les projets d'avenir pour cette partie de la gare?

4. Une solution définitive est-elle enfin en vue et dans quels délais?

5. Allez-vous veiller à ce qu'il y ait davantage de sécurité et à ce que celle-ci soit plus visible dans la partie allant de la porte coulissante jusqu'à la Kievitplein, afin que les voyageurs et les exploitants se sentent en sécurité?

6. La SNCB est-elle disposée à investir dans un panneau d'information (numérique) qui informe les visiteurs, aux entrées avant et arrière de la gare, de l'existence de la galerie commerciale et de son offre?

7. Reconnaissez-vous que la construction et l'aménagement actuel de cette partie de la gare sont un échec et ne correspondent absolument pas à ce qui était initialement prévu?

8. Que comptez-vous faire pour remédier à cette situation?

Réponse du ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale du 13 novembre 2025, à la question n° 651 de Madame la députée Annik Van den Bosch du 27 octobre 2025 (N.):

NMBS erkent dat de huidige uitvoering van het leegstandsbeheer door Prevenda in de winkelgalerij van station Antwerpen-Centraal niet beantwoordt aan de kwaliteitssnormen die NMBS vooropstelt voor een professioneel en commercieel succesvol beheer. Deze vaststelling wordt bevestigd door recente signalen van de handelaars ter plaatse. In reactie hierop heeft NMBS reeds concrete stappen ondernomen. Er vond een overleg plaats tussen NMBS, Prevenda en de betrokken handelaars, inclusief een rondgang in de galerij. De bevindingen uit dit overleg worden momenteel intern verwerkt en op korte termijn volgt een nieuw bilateraal overleg met Prevenda. Doel daarvan is de verwachtingen duidelijk te herformuleren en waar nodig structurele bijstellingen te voorzien.

NMBS bevestigt dat ook Prevenda deze signalen ernstig neemt en bereid is om de nodige inspanningen te leveren om het potentieel van deze zone maximaal te benutten. Indien toekomstige evaluaties aantonendat bijkomende maatregelen noodzakelijk zijn, zal NMBS niet aarzelen om het contractueel kader grondig te herbekijken en corrigerende acties te ondernemen in het belang van een kwaliteitsvol beheer.

NMBS blijft zich intussen actief inzetten voor een duurzame en kwaliteitsvolle invulling van deze zone van het station. Op korte termijn zal de galerij commercieel ingevuld blijven worden.

In 2016 werd bewust gekozen om, in afwachting van een definitieve bestemming, samen te werken met Prevenda voor het leegstandsbeheer van deze zone.

Deze aanpak, gebaseerd op tijdelijke invulling met kleinschalige, kwalitatieve en creatieve concepten, werd initieel positief onthaald door de publieke opinie en bracht gedurende meerdere jaren een zekere levendigheid en dynamiek. Er zijn concrete voorbeelden die aantonen dat deze formule ondernemers kansen biedt en maatschappelijke meerwaarde creëert. Recent werd echter vastgesteld dat de kwaliteit van de opvolging door Prevenda onder druk staat. Zoals reeds vermeld heeft NMBS hierover reeds overleg gehad met Prevenda en de betrokken handelaars en zal NMBS de samenwerking intensief opvolgen en waar nodig bijsturen.

La SNCB reconnaît que la gestion actuelle des espaces inoccupés par Prevenda dans la galerie commerciale de la gare d'Anvers-Central ne répond pas aux normes de qualité qu'elle fixe pour une gestion professionnelle et commercialement performante. Cette constatation est confirmée par des retours récents des commerçants présents sur le site. En réaction, la SNCB a déjà entrepris plusieurs actions concrètes. Une réunion a eu lieu entre la SNCB, Prevenda et les commerçants concernés, accompagnée d'une visite sur le terrain dans la galerie. Les constats issus de cet échange sont actuellement analysés en interne et une nouvelle réunion bilatérale avec Prevenda aura lieu à brève échéance. L'objectif est de reformuler clairement les attentes et, le cas échéant, de prévoir des ajustements structurels.

La SNCB confirme que Prevenda prend également ces signaux au sérieux et se dit prête à fournir les efforts nécessaires afin d'exploiter pleinement le potentiel de cette zone. Si les évaluations futures devaient démontrer que des mesures supplémentaires s'imposent, la SNCB n'hésitera pas à réexaminer en profondeur le cadre contractuel et à entreprendre les actions correctrices nécessaires dans l'intérêt d'une gestion de qualité.

Entre-temps, la SNCB reste pleinement engagée à assurer une occupation durable et qualitative de cette partie de la gare. À court terme, la galerie continuera à accueillir des activités commerciales.

En 2016, la SNCB avait délibérément choisi de collaborer avec Prevenda pour la gestion temporaire des espaces vacants de cette zone, dans l'attente d'une affectation définitive.

Cette approche, fondée sur une occupation temporaire par des concepts de petite échelle, créatifs et de qualité, avait été positivement accueillie par le public et avait, pendant plusieurs années, apporté dynamisme et animation à la galerie. Il existe des exemples concrets démontrant que cette formule a offert des opportunités à des entrepreneurs tout en créant une réelle valeur ajoutée sociale. Cependant, il a été récemment constaté que la qualité du suivi assuré par Prevenda s'est détériorée. Comme indiqué précédemment, la SNCB a déjà eu des échanges avec Prevenda et les commerçants concernés et assurera un suivi étroit de la collaboration, en procédant à des ajustements si nécessaire.

NMBS heeft ook geïnvesteerd in structurele maatregelen om reizigers en bezoekers beter hun weg te laten vinden in het grote station Antwerpen Centraal. Zo werd recent bijkomende signaletica voorzien met specifieke aanduidingen naar o.a. travel store, metro, mediaplein. Deze bijkomende informatie aan de reizigers is er gekomen op basis van feedback van de reizigers via klantenbevraging en opmerkingen van het aanwezige NMBS-personeel (treinbegeleiders, stationschefs, Securail-agenten, enz.). De effectiviteit van deze maatregelen wordt verder gemonitord, en bijkomende aanpassingen zullen worden overwogen indien nodig. De oprichting van een fysiek infopunt is momenteel niet gepland.

Betreffend de veiligheid van reizigers en concessiehouders in en rond het station, blijft dit een prioriteit voor NMBS. In de stationsomgeving en de Kievit-zone worden diverse gerichte maatregelen genomen om zowel de zichtbare als de effectieve veiligheid te versterken. Deze aanpak steunt op samenwerking, technologie en aanwezigheid op het terrein:

- Geïntegreerde aanpak:

Er is een continue en nauwe samenwerking tussen interne en externe partners, waaronder de politie, de stad Antwerpen en andere betrokken actoren.

Samen worden extra patrouilles en gerichte acties opgezet om de veiligheid te verhogen.

NMBS evalueert voortdurend de noodzaak van bijkomende maatregelen, zoals versterkt cameratoezicht en een grotere zichtbare aanwezigheid van Securail-agenten.

- Meldpunt voor incidenten:

Reizigers en concessiehouders kunnen 24 uur op 24 en 7 dagen op 7 terecht bij het gratis noodnummer van het Security Operations Center (0800/30.230) om onveilige of verdachte situaties op het spoorwegdomein te melden. Hierdoor kan snel en gepast worden ingegrepen.

- Actieve rol van Securail:

Securail-agenten worden aangemoedigd om tijdens hun dagelijkse patrouilles concessiehouders actief aan te spreken. Ze inventariseren problemen, sensibiliseren over het gebruik van het noodnummer en zorgen voor terugkoppeling over de opvolging van gemelde kwesties.

- Camerabewaking:

Het gebied is uitgerust met een uitgebreid cameranetwerk dat bijdraagt aan de monitoring en snelle detectie van incidenten. Dit netwerk vormt een essentieel onderdeel van de veiligheidsinfrastructuur.

La SNCB a également investi dans des mesures structurelles destinées à améliorer l'orientation des voyageurs et visiteurs dans la vaste gare d'Anvers-Central. Ainsi, une signalétique supplémentaire a récemment été installée, comprenant des indications spécifiques vers, entre autres, le travel store, le métro et mediaplein. Ces améliorations ont été mises en place sur la base des commentaires des voyageurs, recueillis via des enquêtes clients, ainsi que des observations du personnel de la SNCB (accompagnateurs de train, chefs de gare, agents Securail, etc.). L'efficacité de ces mesures fait actuellement l'objet d'un suivi continu, et des adaptations complémentaires seront envisagées si nécessaire. La création d'un point d'information physique n'est pas prévue à ce stade.

En ce qui concerne la sécurité des voyageurs et des concessionnaires dans et autour de la gare, celle-ci demeure une priorité absolue pour la SNCB. Dans les environs de la gare et dans la zone Kievit, diverses mesures ciblées sont mises en oeuvre afin de renforcer à la fois une sécurité à la fois visible pour les usagers et réellement efficace. Cette approche combine coopération, technologie et présence active sur le terrain:

- Approche intégrée:

Il existe une collaboration continue et étroite entre les partenaires internes et externes, notamment la police, la ville d'Anvers et d'autres acteurs concernés.

Ensemble, ils organisent des patrouilles supplémentaires et des actions ciblées pour renforcer la sécurité.

La SNCB évalue en permanence la nécessité de mesures additionnelles, telles qu'un renforcement de la vidéosurveillance ou une présence accrue d'agents Securail.

- Point de contact pour les incidents:

Les voyageurs et concessionnaires peuvent, 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7, contacter le numéro d'urgence gratuit du Security Operations Center (0800/30.230) pour signaler toute situation dangereuse ou suspecte sur le domaine ferroviaire, permettant ainsi une intervention rapide et appropriée.

- Rôle actif de Securail:

Les agents Securail sont encouragés à échanger activement avec les concessionnaires lors de leurs patrouilles quotidiennes. Ils recensent les problèmes, sensibilisent à l'utilisation du numéro d'urgence et assurent un retour d'information sur le suivi des signalements.

- Vidéosurveillance:

La zone est équipée d'un vaste réseau de caméras, contribuant à la surveillance et à la détection rapide des incidents. Ce dispositif constitue un élément essentiel de l'infrastructure de sécurité.

- Continue evaluatie van bijkomende inzet:

Ter versterking van de bestaande maatregelen wordt voortdurend geëvalueerd of een bijkomende, zichtbare aanwezigheid van veiligheidspersoneel in het betrokken gebied wenselijk en haalbaar is.

Deze evaluatie maakt deel uit van een bredere veiligheidsstrategie, waarin flexibiliteit en responsiviteit centraal staan.

Het uiteindelijke doel blijft onveranderd: het garanderen van een veilige, toegankelijke en aangename omgeving voor alle gebruikers van het station.

DO 2025202606697

Vraag nr. 655 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Kathleen Depoorter van 28 oktober 2025 (N.) aan de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie:

City Pass tot in Evergem (MV 008081C).

De mobiliteit in Evergem staat al geruime tijd zwaar onder druk. De omvangrijke werken aan de R4 zorgen voor grote verkeershinder, niet alleen in Evergem zelf, maar ook in de ruimere Gentse regio.

Daarnaast komt er ook bijkomende druk door de werken aan de Wiedauwkaai, waardoor zowel automobilisten als fietsers en openbaarvervoergebruikers geconfronteerd worden met langere reistijden en verminderde bereikbaarheid. Voor heel wat inwoners en pendelaars uit Evergem en deelgemeenten wordt het daardoor steeds moeilijker om vlot op hun bestemming te geraken.

Het gebruik van het openbaar vervoer is een belangrijk alternatief, maar ook daar voelen reizigers de beperkingen en grenzen van het huidige aanbod. In dat kader zou een uitbreiding van de City Pass tot aan het station van Sleidinge een belangrijke meerwaarde betekenen. Dat station wordt immers frequent gebruikt door inwoners uit de streek, en een uitbreiding van de City Pass zou het gebruik van trein en tram/bus in de hele regio aantrekkelijker en betaalbaarder maken.

1. a) Heeft u er weet van of er momenteel bekeken wordt om de geldigheidszones van de voorstad netten waar de City Pass geldt aan te passen? Zo ja, zou de NMBS, het station Sleidinge in de geldigheidszone Gent kunnen opnemen, desnoods tijdelijk (zo lang de grote infrastructuurwerken duren)? Zo neen, zou de NMBS bereid gevonden kunnen worden om station Sleidinge in deze geldigheidszone op te laten nemen?

- Évaluation continue des besoins supplémentaires:

En complément des mesures existantes, la SNCB évalue en permanence s'il est souhaitable et faisable de renforcer la présence visible du personnel de sécurité dans la zone concernée.

Cette évaluation s'inscrit dans une stratégie de sécurité globale, où flexibilité et réactivité sont des principes centraux.

L'objectif final demeure inchangé: garantir un environnement sûr, accessible et agréable pour tous les usagers de la gare.

DO 2025202606697

Question n° 655 de Madame la députée Kathleen Depoorter du 28 octobre 2025 (N.) au ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale:

La validité du City Pass jusqu'à la gare d'Evergem (QO 008081C).

La mobilité est extrêmement problématique à Evergem depuis un moment. Les travaux d'envergure sur le R4 créent d'importants embarras de circulation, non seulement à Evergem, mais aussi, plus largement, dans la région de Gand.

Une pression supplémentaire est due aux travaux en cours au niveau du Wiedauwkaai, qui allongent le temps de trajet et réduisent l'accessibilité à la fois pour les automobilistes, les cyclistes et les usagers des transports publics. Il devient ainsi de plus en plus difficile pour bon nombre d'habitants et de navetteurs venant d'Evergem et des entités qui en font partie d'atteindre aisément leur destination.

Les transports publics constituent une option importante, mais leurs usagers se heurtent également aux restrictions et aux limites de l'offre actuelle. Dans ce cadre, une extension du City Pass jusqu'à la gare de Sleidinge serait particulièrement bénéfique. En effet, les habitants de la région utilisent fréquemment cette gare, et une extension du City Pass rendrait le recours au train, au tram et au bus plus attractif et plus abordable dans l'ensemble de la région.

1. a) Savez-vous si une modification des zones de validité des réseaux suburbains où le City Pass est d'application est en cours d'examen? Dans l'affirmative, la SNCB pourrait-elle inclure la gare de Sleidinge dans la zone de validité de Gand, temporairement si nécessaire, jusqu'à l'achèvement des grands travaux d'infrastructure? Dans la négative, la SNCB pourrait-elle être disposée à inclure la gare de Sleidinge dans cette zone de validité?

b) Welke procedure dient dan desgevallend gevolgd te worden en binnen welk tijdsbestek zou dat eventueel mogelijk kunnen zijn?

2. Indien het moeilijk of onmogelijk zou zijn om station Sleidinge op te nemen in de geldigheidszone City Pass Gent, wat zijn daarvoor dan de redenen?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie van 13 november 2025, op de vraag nr. 655 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Kathleen Depoorter van 28 oktober 2025 (N.):

Ik wens te benadrukken dat de totstandkoming van dergelijke geïntegreerde tariefproducten kadert binnen het ANGELIC-project. Dit project voorziet momenteel enkel in een aanbod in vier stedelijke gebieden: Antwerpen, Gent, Luik en Charleroi. De City Pass wordt daar, in samenwerking met de lokale openbaarvervoers-maatschappijen, toegepast binnen duidelijk afgebakende zones.

Een uitbreiding van de geldigheidszone van de City Pass - zoals het opnemen van station Sleidinge in de zone Gent - behoort niet tot de huidige opzet van dit project. Dergelijke aanpassingen vergen bovendien een grondig overleg tussen de verschillende betrokken operatoren, waaronder NMBS en De Lijn, en zouden enkel binnen de contouren van het ANGELIC-project kunnen worden bekeken.

Concreet betekent dit dat er momenteel geen procedure loopt om Sleidinge in de City Pass Gent op te nemen.

DO 2025202606718

Vraag nr. 660 van De heer volksvertegenwoordiger Anthony Dufrane van 28 oktober 2025 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie:

Veiligheid van personenwagens en verzonken portiergrepen. (MV 007987C)

Verzonken portiergrepen, die om esthetische en aerodynamische redenen in het koetswerk van wagens ingebouwd worden, worden tegenwoordig bekritiseerd wegens de risico's die ze bij een ongeval met zich meebrengen. Verschillende dramatische gebeurtenissen, met name in Duitsland, hebben aangetoond hoe moeilijk het voor omstanders of hulpdiensten is om na een ongeval snel de deuren te openen van voertuigen die met dit soort portiergrepen uitgerust zijn, aangezien sommige handgrepen na een botsing of brand onbruikbaar blijken te zijn.

b) Le cas échéant, quelle est la procédure à suivre et dans quels délais pourrait-elle se dérouler?

2. S'il est difficile voire impossible d'inclure la gare de Sleidinge dans la zone de validité du City Pass de Gand, quelles en sont les raisons?

Réponse du ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale du 13 novembre 2025, à la question n° 655 de Madame la députée Kathleen Depoorter du 28 octobre 2025 (N.):

Je tiens à souligner que la mise en place de ces produits tarifaires intégrés s'inscrit dans le cadre du projet ANGELIC. Ce projet ne prévoit actuellement une offre que dans quatre zones urbaines: Anvers, Gand, Liège et Charleroi. Le City Pass y est proposé, en collaboration avec les sociétés de transport public locales, dans des zones clairement délimitées.

Une extension de la zone de validité du City Pass - comme l'intégration de la gare de Sleidinge dans la zone de Gand - ne fait pas partie de la conception actuelle de ce projet. De telles modifications nécessitent en outre une concertation approfondie entre les différents opérateurs concernés, dont la SNCB et De Lijn, et ne pourraient être envisagées que dans le cadre du projet ANGELIC.

Concrètement, cela signifie qu'aucune procédure n'est en cours pour inclure Sleidinge dans le City Pass Gand.

DO 2025202606718

Question n° 660 de Monsieur le député Anthony Dufrane du 28 octobre 2025 (Fr.) au ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale:

Sécurité automobile. - Poignées de porte affleurantes (QO 007987C).

Les poignées de porte affleurantes, intégrées dans la carrosserie des véhicules pour des raisons esthétiques et aérodynamiques, sont aujourd'hui critiquées pour les risques qu'elles représentent en cas d'accident. Plusieurs drames, notamment en Allemagne, ont mis en évidence la difficulté pour les témoins ou les services de secours d'ouvrir rapidement les portières de véhicules accidentés équipés de ce dispositif, certaines poignées se révélant inutilisables après un choc ou un incendie.

Terwijl China overweegt om deze portiergrepen tegen 2027 volledig te verbieden, groeit in Europa de bezorgdheid over de gevolgen ervan voor de verkeersveiligheid en de interventiemogelijkheden van de hulpdiensten. Deze beslissing, die wereldwijde repercussies zou kunnen hebben, wakkert in Europa het debat aan over de veiligheid van de weggebruikers, maar ook over de noodzaak om de normen voor auto's aan te passen teneinde een snelle interventie van de hulpdiensten te garanderen.

De betrokken autoconstructeurs, waaronder Tesla, BMW, Mercedes en Hyundai, wijzen op het bestaan van mechanische noodsystemen, maar die zijn vaak nog onbekend of moeilijk toegankelijk voor het grote publiek.

1. Werd de veiligheid van deze systemen al onderzocht of geanalyseerd in België of op Europees niveau?

2. Werden er in België gevallen gemeld van complicaties die te wijten waren aan de verzonken portiergrepen bij ongevallen?

3. Is België van plan om bij de Europese instanties te pleiten voor een herziening van de veiligheidsnormen teneinde het probleem met deze verzonken portiergrepen daarin op te nemen?

Spelen deze portiergrepen een rol bij de *EuroNCAP*-certificeringen (The European New Car Assessment Programme)?

4. Welke maatregelen zou men kunnen overwegen om de autobestuurders en de hulpdiensten te sensibiliseren voor de risico's van dit soort technologie?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie van 13 november 2025, op de vraag nr. 660 van De heer volksvertegenwoordiger Anthony Dufrane van 28 oktober 2025 (Fr.):

Ik dank u voor het onder mijn aandacht brengen van de bedenkingen die door sommige waarnemers zijn geuit met betrekking tot vlakliggende portiergrepen.

Alors que la Chine envisage d'interdire totalement ces poignées d'ici 2027, l'inquiétude grandit en Europe quant à leur impact sur la sécurité routière et sur la capacité d'intervention des secours. Cette décision, qui pourrait avoir des répercussions mondiales, relance le débat en Europe sur la sécurité des usagers, mais aussi sur la nécessité d'adapter les normes automobiles pour garantir des interventions rapides des secours.

Les constructeurs concernés, dont Tesla, BMW, Mercedes ou encore Hyundai, avancent l'existence de systèmes mécaniques d'urgence, mais ceux-ci demeurent souvent méconnus ou difficiles d'accès pour le grand public.

1. La sécurité de ces dispositifs a-t-elle déjà fait l'objet d'analyses ou d'études en Belgique ou au niveau européen?

2. Des cas de complications liées aux poignées affleurantes lors d'accidents ont-ils été signalés en Belgique?

3. La Belgique entend-t-elle plaider, dans les instances européennes, pour une révision des normes de sécurité afin d'intégrer la question de ces poignées de porte affleurantes?

Est-ce que ces poignées jouent un rôle pour les certifications *EuroNCAP* (*European New Car Assessment Programme*)?

4. Quelles mesures pourraient être envisagées pour sensibiliser les conducteurs et les services de secours aux risques liés à ce type de technologie?

Réponse du ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale du 13 novembre 2025, à la question n° 660 de Monsieur le député Anthony Dufrane du 28 octobre 2025 (Fr.):

Je vous remercie de porter à ma connaissance les réserves exprimées par certains observateurs quant aux poignées affleurantes.

Deze nieuwe types portiergrepen zijn recent verschenen en betreffen tot op heden slechts een beperkt aantal modellen. Het gaat bijgevolg om een opkomend vraagstuk, en de studies waarvan de experts van mijn administratie op de hoogte zijn, beperken zich momenteel tot een eindschrijving van de Technische Universiteit van Berlijn uit 2024 en tests uitgevoerd door het Koreaanse Instituut voor Automobiëlonderzoek en -testen (KATRI). De internationale instanties hebben zich echter al met het onderwerp beziggehouden. Een informele werkgroep werd recent opgericht op het niveau van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (UNECE) om de kennis over dit onderwerp te bundelen en technische normen vast te leggen om te garanderen dat portieren bij een ongeval snel en intuïtief geopend kunnen worden.

Tot op heden is mijn administratie niet geïnformeerd over mogelijke complicaties in verband met vlakliggende portiergrepen bij ongevallen die in België werden gemeld. Ik zal echter aandacht blijven besteden aan eventuele meldingen in de komende weken en maanden.

Zoals eerder vermeld, is er op het niveau van de UNECE een informele werkgroep opgericht om aan dit thema te werken. De experts van mijn administratie zullen de vooruitgang van deze werkgroep met aandacht volgen en een eventuele verordening ondersteunen indien specifieke normen vanuit veiligheidsstandpunt gerechtvaardigd blijken. Wat *EuroNCAP* betreft, kan ik u bevestigen dat de testprotocollen die vanaf 2026 van toepassing zijn, rekening zullen houden met de kwestie van vlakliggende portiergrepen. Deze protocollen zullen ervoor zorgen dat de portieren van buitenaf zonder gereedschap geopend kunnen worden, zelfs bij afwezigheid van elektrische voeding. Ik moet u echter herinneren dat *EuroNCAP*-certificeringen slechts een stimulerend karakter hebben.

Wat betreft sensibilisering, valt deze hoofdzakelijk onder de bevoegdheid van de gewesten, en ik nodig u uit om hiervoor contact op te nemen met mijn collega's van de federale entiteiten. Zodra technische voorschriften het intuïtief openen van portieren zonder gereedschap en onder alle omstandigheden garanderen, kan echter worden aangenomen dat sensibilisering minder belangrijk zal zijn.

DO 2025202606742

Vraag nr. 665 van De heer volksvertegenwoordiger Hugues Bayet van 28 oktober 2025 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie:

Ces nouveaux types de poignées de portières sont apparus récemment et ne concernent à ce jour qu'un nombre limité de modèles. Il s'agit par conséquent d'une problématique émergente et les travaux dont les experts de mon administration ont connaissance se résument pour le moment à un mémoire de fin d'études de l'Université Technique de Berlin rédigé en 2024 et à des essais effectués par l'Institut coréen de recherche et d'essais automobiles (KATRI). Les instances internationales se sont toutefois déjà emparées du sujet. Un groupe de travail informel s'est ainsi récemment constitué au niveau de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies (UNECE) afin de rassembler les connaissances sur le sujet et de définir des normes techniques afin de garantir l'ouverture rapide et intuitive des portières en cas d'accident.

À ce jour, mon administration n'a pas été informée d'éventuelles complications liées aux poignées affleurantes lors d'accidents signalés en Belgique. Je resterai toutefois attentif aux éventuels signalements dans les semaines et mois à venir.

Comme évoqué précédemment, un groupe de travail informel a été constitué au niveau de l'UNECE afin de travailler sur cette thématique. Les experts de mon administration prendront connaissance avec attention des avancées de ce groupe de travail et soutiendront une éventuelle proposition de règlement si des normes spécifiques devaient se justifier d'un point de vue de la sécurité. Concernant *EuroNCAP*, je peux en effet vous confirmer que les protocoles d'essais d'application à partir de 2026 prendront en compte la question des poignées affleurantes. Ces protocoles feront en sorte que l'on s'assure que les portières puissent s'ouvrir de l'extérieur sans outil, et cela même en l'absence d'alimentation électrique. Je me dois toutefois de vous rappeler que les certifications *EuroNCAP* n'ont qu'un caractère incitatif.

Concernant la sensibilisation, celle-ci relève essentiellement d'une compétence régionale et je vous invite à vous adresser à mes collègues des entités fédérées à ce sujet. Dès lors que des prescriptions techniques garantiront l'ouverture intuitive des portières sans outil et en toute circonstance, on peut toutefois considérer que la sensibilisation sera de moins grande importance.

DO 2025202606742

Question n° 665 de Monsieur le député Hugues Bayet du 28 octobre 2025 (Fr.) au ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale:

*Mogelijk uitstel van de nieuwe Code van de openbare weg.
(MV 008109C)*

De grondige hervorming van de wegcode, die initieel tijdens de vorige legislatuur werd voorbereid, zou volgens wat werd aangekondigd in september 2026 in werking treden. De hervorming strekt er meer bepaald toe orde te scheppen in een tekst die door talloze opeenvolgende wijzigingen moeilijk leesbaar was geworden, en men wilde ook de nieuwe vervoerswijzen en technologische ontwikkelingen beter in de code integreren.

U hebt onlangs echter uw twijfels geuit over de haalbaarheid van die timing, vanwege coördinatieproblemen tussen de diensten van de FOD Binnenlandse Zaken en van de FOD Justitie, die moeten zorgen voor de technische implementatie van de nieuwe code, onder meer door de ontwikkeling van gemeenschappelijke toepassingen en gestandaardiseerde documenten. U hebt laten verstaan dat de administratie mogelijk niet op tijd klaar zal zijn.

1. Wat is de huidige stand van zaken met betrekking tot de technische en administratieve implementatie van de hervormde wegcode?

2. Door welke concrete problemen wordt de coördinatie tussen Binnenlandse Zaken en Justitie vertraagd en hoe denkt u die te verhelpen?

3. Bestaat er een reëel risico dat de inwerkingtreding van deze hervorming moet worden uitgesteld naar een latere datum dan 1 september 2026 en, zo ja, welke nieuwe deadline wordt er dan overwogen?

4. Welke gevolgen zou een dergelijk uitstel hebben voor de flankerende informatie- en sensibiliseringscampagnes voor de weggebruikers, die naar aanleiding van deze hervorming gepland werden?

5. Welke onmiddellijke maatregelen overweegt u om te zorgen voor een betere coördinatie tussen de betrokken administraties en om de aangekondigde planning veilig te stellen?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie van 13 november 2025, op de vraag nr. 665 van De heer volksvertegenwoordiger Hugues Bayet van 28 oktober 2025 (Fr.):

1. Dit werk is momenteel aan de gang. Mijn administratie beschikt al over een wetsontwerp en ontwerpen van koninklijke en ministeriële besluiten voor de federale overheid, met uitzondering van het koninklijk besluit categorisering, dat nog wordt afgerond. Daarnaast is een correctief federaal ontwerp van koninklijke besluit in voorbereiding.

Le possible report du nouveau Code de la route (QO 008109C).

Il a été annoncé que la réforme en profondeur du Code de la route, préparée initialement sous la précédente législature, devait entrer en vigueur en septembre 2026. Cette réforme vise notamment à mettre de l'ordre dans un texte devenu difficilement lisible après de multiples modifications successives et à mieux intégrer les nouveaux modes de déplacement ainsi que les évolutions technologiques.

Vous avez toutefois récemment exprimé vos doutes quant au respect de ce calendrier, en raison des difficultés de coordination entre les services de l'Intérieur et ceux de la Justice, qui doivent assurer l'implémentation technique de ce "nouveau Code", notamment à travers le développement d'applications communes et de documents normalisés. Vous avez laissé entendre que l'administration pourrait ne pas être prête à temps.

1. Quel est l'état actuel d'avancement de l'implémentation technique et administrative de la réforme du Code de la route?

2. Quelles difficultés concrètes ralentissent la coordination entre l'Intérieur et la Justice et comment comptez-vous y remédier?

3. Existe-t-il un risque réel de report de l'entrée en vigueur de cette réforme au-delà du 1er septembre 2026, et, si oui, quel en serait le nouveau délai envisageable?

4. Quelles conséquences un tel report aurait-il sur les campagnes d'information et de sensibilisation des usagers de la route, prévues pour accompagner cette réforme?

5. Quelles mesures immédiates envisagez-vous pour garantir une meilleure coordination entre les administrations concernées et sécuriser le calendrier annoncé?

Réponse du ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale du 13 novembre 2025, à la question n° 665 de Monsieur le député Hugues Bayet du 28 octobre 2025 (Fr.):

1. Ce travail est en cours. Mon administration dispose déjà d'un projet de loi et de projets d'arrêtés royaux et ministériels pour le fédéral, à l'exception de l'arrêt royal catégorisation qui est encore en cours de finalisation. Un projet d'arrêt royal correctif fédéral est par ailleurs en cours de préparation.

2 en 3. De geïntegreerde politie en het platform voor verkeersboetes (CBE van de FOD Justitie) hebben melding gemaakt van uitdagingen in verband met de inwerkingtreding van het nieuwe Strafwetboek, een gebeurtenis die tot begin 2026 nog veel middelen zal vergen. Justitie geeft er ook de voorkeur aan dat de inwerkingtreding van de nieuwe verkeersregels wordt afgestemd op de omzettingstermijn van de nieuwe *Crossborder Enforcement*-richtlijn, die is vastgelegd op 20 juli 2027 (uiterlijk), aangezien beide IT-ontwikkelingen vereisen die idealiter gezamenlijk kunnen worden gerealiseerd. Ik wil ook verduidelijken dat om dit werk te voltooien, alle regelgevende teksten met betrekking tot de Code van de openbare weg voldoende stabiel moeten zijn om de politie en Justitie in staat te stellen hun systemen aan te passen.

Om deze redenen heeft de interministeriële conferentie van 30 september 2025 besloten om de datum van inwerkingtreding van de Code van de openbare weg en van de regionale codes uit te stellen tot 1 juni 2027. De nieuwe datum van inwerkingtreding werd beschouwd als de best mogelijke optie.

4. Er zijn al communicatieacties opgestart en de verschillende actoren (uitgevers van handboeken voor rijopleiding, rijsscholen, producenten van verkeersborden) zijn op de hoogte gebracht van het uitstel van de inwerkingtreding van de code en kunnen nu al terecht op de website *weg-code.be* voor informatie over de nieuwe regels. Het tijdschema zal worden herzien in functie van de nieuwe datum van inwerkingtreding, in overleg met communicatiepartner Vias.

5. De maatregelen waarnaar u verwijst, zijn al uitgevoerd: de interfederale werkgroep die zich bezighoudt met de code van de openbare weg komt regelmatig bijeen om zo snel mogelijk de aanpassingen van de regelgeving af te ronden, zodat politie en justitie hun informaticasystemen met betrekking tot de verkeersovertredingen kunnen aanpassen.

DO 2025202606746

Vraag nr. 666 van De heer volksvertegenwoordiger Hugues Bayet van 28 oktober 2025 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie:

Overname van het Zwitserse model. (MV 008111C)

2 et 3. La police intégrée et la plateforme des amendes routières (CBE du SPF Justice) ont fait part de défis liés à l'entrée en vigueur du nouveau Code pénal, événement qui mobilisera encore de nombreuses ressources jusque début 2026. La Justice préfère également que l'entrée en vigueur des nouveaux codes de la route soit alignée avec le délai de transposition de la nouvelle directive *Crossborder Enforcement*, fixée au 20 juillet 2027 (au plus tard), étant donné que l'une et l'autre exigeront des développements informatiques qui pourraient idéalement être réalisés de concert. Je précise aussi que pour finaliser ce travail, tous les textes réglementaires liés au Code de la voie publique doivent être assez stables pour permettre à la police et à la Justice d'adapter leurs systèmes.

Pour ces raisons, la conférence interministérielle du 30 septembre 2025 a décidé de reporter la date d'entrée en vigueur du Code de la voie publique et des codes régionaux au 1er juin 2027. La nouvelle date d'entrée en vigueur a été considérée comme la meilleure option possible.

4. Des actions de communication ont déjà été lancées et les différents acteurs (éditeurs de manuels de formation à la conduite, auto-écoles, producteurs de panneaux) ont été avertis du report de la date d'entrée en vigueur du code et peuvent déjà consulter le site *code de la route.be* pour obtenir un certain nombre d'informations relatives aux nouvelles règles. Le planning sera revu en fonction du report de la nouvelle date d'entrée en vigueur avec le partenaire de communication Vias.

5. Les mesures auxquelles vous faites référence sont déjà mises en oeuvre: le groupe interfédéral dédié au Code de la voie publique se réunit régulièrement afin de finaliser dans les meilleurs délais les adaptations des textes réglementaires pour permettre à la police et à la Justice d'adapter leurs tables informatiques liés aux infractions routières.

DO 2025202606746

Question n° 666 de Monsieur le député Hugues Bayet du 28 octobre 2025 (Fr.) au ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale:

L'adoption du modèle suisse (QO 008111C).

U hebt onlangs aangegeven dat u het Zwitserse model, dat gekenmerkt wordt door een openbaarvervoersaanbod met een klokvast dienstregeling, in België wilt overnemen. Dat systeem, dat in 1982 in Zwitserland werd ingevoerd, is gebaseerd op een dienstregeling met treinen die de hele dag door met regelmatige tussenpozen rijden, met geoptimaliseerde aansluitingen, niet alleen tussen verschillende soorten treinen, maar ook op andere vervoerswijzen (trams, bussen, boten, kabelbanen). U hebt er ook op gewezen dat dit model kon worden ontwikkeld in een federaal land met meer dan 200 openbare en particuliere vervoersmaatschappijen, die ermee hebben ingestemd hun aanbod te coördineren in het belang van de gebruiker.

U wilt dat de NMBS, De Lijn, de TEC en de MIVB zich in België door die aanpak laten inspireren en samenwerken aan een betere coördinatie van hun diensten.

1. Welke concrete stappen werden er al gezet om de invoering van een dergelijk model met een klokvast dienstregeling in België voor te bereiden?

2. Waarin verschilt uw aanpak van die van uw voorganger, die ook hoog op gaf van het Zwitserse model?

3. Hoe bent u van plan dat model te lanceren nu de regering de NMBS ook gevraagd heeft om honderden miljoenen euro's aan besparingen te realiseren?

4. Hoe zal de governance tussen het federale niveau en de gewesten geregeld worden, met name om billijkheid te garanderen in de verdeling van de inkomsten en in de tariefintegratie tussen operators?

5. Welke oplossingen worden er overwogen om het de gebruiker gemakkelijker te maken, in het bijzonder door één enkel vervoersbewijs in te voeren dat geldig is op alle vervoersnetten?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie van 13 november 2025, op de vraag nr. 666 van De heer volksvertegenwoordiger Hugues Bayet van 28 oktober 2025 (Fr.):

Ik ben deze zomer effectief naar Zwitserland gereisd om het Zwitserse model voor de organisatie van het openbaar vervoer te bestuderen en met eigen ogen vast te stellen wat werkt en wat ons zou kunnen inspireren

Vous avez récemment indiqué votre volonté de transposer en Belgique le modèle suisse de l'offre cadencée en matière de transports publics. Ce système, mis en place en Suisse depuis 1982, repose sur des trains circulant à intervalles réguliers tout au long de la journée, avec des correspondances optimisées non seulement entre différents types de trains, mais également avec les autres modes de transport (trams, bus, bateaux, funiculaires). Vous avez également rappelé que ce modèle a pu être développé dans un pays fédéral comptant plus de 200 opérateurs de transport, publics et privés, qui ont accepté de coordonner leurs offres dans l'intérêt de l'utilisateur.

En Belgique, vous souhaitez que la SNCB, De Lijn, le TEC et la STIB s'inspirent de cette approche et travaillent ensemble à une meilleure coordination de leurs services.

1. Quelles démarches concrètes ont déjà été entamées pour préparer la mise en oeuvre d'un tel modèle cadencé en Belgique?

2. Quelle est la différence entre votre approche et celle de votre prédécesseur qui lui aussi louait le modèle Suisse et l'approche cadencée?

3. Comment comptez-vous lancer ce modèle en réalisant les centaines de millions d'euros d'économie prévus par le gouvernement pour la SNCB?

4. Comment sera organisée la gouvernance entre le niveau fédéral et les régions, notamment pour garantir une équité dans la répartition des recettes et l'intégration tarifaire entre opérateurs?

5. Quelles solutions sont envisagées pour faciliter la vie de l'utilisateur, en particulier la mise en place d'un titre de transport unique valable sur l'ensemble des réseaux?

Réponse du ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale du 13 novembre 2025, à la question n° 666 de Monsieur le député Hugues Bayet du 28 octobre 2025 (Fr.):

Je me suis effectivement rendu cet été en Suisse afin d'étudier le modèle suisse en matière d'organisation des transports publics et de constater sur le terrain ce qui fonctionne et ce qui pourrait nous inspirer.

1. Wat de lopende initiatieven betreft, rondt de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer momenteel een eerste studie af op basis van buitenlandse voorbeelden, waaronder Zwitserland. Het doel is om te starten met een streefaanbod op basis van een theoretisch vervoersplan dat goederen- en personenvervoer integreert en gericht is op een lange termijn (tot 2050). Zo kunnen de prioritaire en noodzakelijke investeringen worden afgeleid om voldoende capaciteit te garanderen voor de door de overheid gedefinieerde treindienst. Dit is in zekere zin een paradigmaverschuiving, want in België heeft de focus te lang gelegen op noodzakelijke investeringen in het spoor, zonder dat er noodzakelijkerwijs een voorafgaande visie op de gewenste en verwachte dienstverlening werd ontwikkeld.

2. Terwijl mijn voorganger zich richtte op de organisatie van het aanbod en de ontwikkeling van overstapknooppunten, ben ik van plan deze weg voort te zetten en tegelijkertijd vooruitgang te boeken op het gebied van ticketing en tariefintegratie.

3. In Zwitserland is het model gebaseerd op samenwerking. Door samenwerking tussen de verschillende openbaarvervoersmaatschappijen kunnen we een transparantere dienstverlening bieden over het gehele openbaarvervoersnetwerk in België, ongeacht de regio waarin men zich verplaatst. Dit vereist niet per se extra middelen, aangezien elke openbaarvervoersmaatschappij momenteel zijn eigen systeem ontwikkelt. Het bundelen van middelen zou uiteindelijk moeten leiden tot besparingen en, door de aantrekkelijkheid van de dienst te vergroten, tot hogere inkomsten.

4 en 5. Ik werk nauw samen met mijn collega's, de regionale ministers van Mobiliteit, en met de openbaarvervoersmaatschappijen om uiteindelijk te komen tot één enkel ticketingsysteem. In dit kader worden binnen de Interministeriële Conferentie en met de vier vervoersmaatschappijen gesprekken gevoerd om de intermodaliteit te versterken. Het is de bedoeling om gefaseerd te werken.

DO 2025202606753

Vraag nr. 668 van De heer volksvertegenwoordiger Oskar Seuntjens van 29 oktober 2025 (N.) aan de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie:

Duurtijd afgeven rijbewijs (MV 008307C).

1. Au niveau des actions en cours, le SPF Mobilité et Transports finalise actuellement une première étude inspirée d'exemples étrangers dont la Suisse. L'objectif est de partir d'une offre cible sur la base d'un plan de transport théorique intégrant le fret et le voyageur et centré sur un horizon à long terme (à l'horizon 2050) pour en déduire les investissements prioritaires et nécessaires afin de garantir la capacité suffisante pour faire rouler l'offre de trains définie par l'autorité publique. Il s'agit d'une certaine façon d'un changement de paradigme car en Belgique, on a trop longtemps centré l'attention sur les investissements ferroviaires nécessaires sans nécessairement avoir développé en amont une vision sur l'offre souhaitée et attendue.

2. Alors que mon prédécesseur a travaillé sur l'organisation de l'offre et sur le développement de noeuds de correspondance, je souhaite de mon côté, poursuivre dans cette voie mais également avancer sur les questions de billettique et d'intégration tarifaire.

3. En Suisse, le modèle est basé sur la coopération et c'est via une collaboration entre les différents opérateurs de transport en commun public que l'on pourra offrir une offre plus transparente sur l'ensemble du réseau des transports en commun en Belgique quel que soit la région traversée. Cela ne requiert pas nécessairement de moyens complémentaires car aujourd'hui, chaque opérateur de transport public développe ses propres systèmes. Une mutualisation devrait permettre à terme de faire des économies et en renforçant l'attractivité du service d'augmenter les recettes.

4 et 5. Je collabore étroitement avec mes collègues ministres régionaux de la Mobilité ainsi qu'avec les sociétés de transport public afin de parvenir, à terme, à un système de billettique unique. Dans ce cadre, des discussions sont menées au sein de la Conférence interministérielle et avec les quatre opérateurs de transport pour renforcer l'intermodalité. L'idée est de travailler par étape.

DO 2025202606753

Question n° 668 de Monsieur le député Oskar Seuntjens du 29 octobre 2025 (N.) au ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale:

La durée de remise du permis de conduire aux autorités (QO 008307C).

Veel kijkers vielen van hun stoel toen Tom Waes recent in een talkshow toegaf dat hij zijn rijbewijs nog op zak heeft. Na meer dan 2,4 promille alcohol in het bloed kreeg hij een rijverbod, maar vier maanden na het vonnis moest hij zijn rijbewijs nog niet inleveren. En blijkbaar is dat niet uitzonderlijk, maar de normale gang van zaken, aldus experts.

Vandaag is het zo dat iemand die door de politierechter een rijverbod krijgt, vaak nog maanden mag rondrijden voordat dat verbod effectief ingaat. Ook iemand die een alcoholslot opgelegd krijgt, kan nog maanden rijden vooraleer die maatregel uitgevoerd wordt.

Iedereen weet nochtans dat een straf enkel zin heeft als ze snel volgt na de overtreding. Als mensen nog maanden of zelfs jaren mogen blijven rijden, dan verdwijnt elk leer-effect. Intussen nemen we het risico dat diezelfde mensen opnieuw in de fout gaan, met mogelijk nieuwe slachtoffers tot gevolg.

1. Hoe verantwoordt u dat mensen die duidelijk een gevaar zijn in het verkeer nog zo lang mogen rondrijden? Dit is hallucinant en compleet fout voor verkeersveiligheid.

2. Waarom duren deze procedures zo lang en waarom heeft er nooit eerder iemand aan de alarmbel getrokken?

3. Bent u het met mij eens dat deze situatie onmiddellijk een halt toegeroepen moet worden?

4. Welke maatregelen zult u nemen om deze straffeloosheid aan te pakken en te zorgen dat verkeersstraffen effectief en onmiddellijk worden uitgevoerd, zodat ze ook echt bijdragen aan verkeersveiligheid en gedragsverandering?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie van 13 november 2025, op de vraag nr. 668 van De heer volksvertegenwoordiger Oskar Seuntjens van 29 oktober 2025 (N.):

De nombreux téléspectateurs sont tombés à la renverse en apprenant lors d'un récent talk-show que Tom Waes était toujours en possession de son permis de conduire. Après avoir été contrôlé avec plus de 2,4 grammes d'alcool dans le sang, il s'est vu interdire de conduire, mais quatre mois après le verdict, il n'avait toujours pas dû rendre son permis. Apparemment, cela n'a rien d'exceptionnel mais constitue plutôt la norme, selon les experts.

Aujourd'hui, une personne qui se voit infliger une interdiction de conduire par le juge de police peut souvent continuer à conduire pendant des mois avant que cette interdiction ne soit effective. De même, une personne à qui on impose un éthylotest anti-démarrage peut encore conduire pendant des mois avant que cette mesure ne soit appliquée.

Tout le monde sait pourtant qu'une sanction n'a de sens que si elle est appliquée rapidement après l'infraction. Si ces conducteurs peuvent continuer à conduire pendant des mois, voire des années, tout effet dissuasif disparaît. Entre-temps, nous courons le risque que ces mêmes conducteurs récidivent et fassent de nouvelles victimes.

1. Comment justifiez-vous que des personnes qui constituent clairement un danger dans la circulation puissent continuer à conduire pendant si longtemps? C'est ahurissant et totalement inacceptable sur le plan de la sécurité routière.

2. Pourquoi ces procédures prennent-elles autant de temps et pourquoi personne n'a-t-il jamais tiré la sonnette d'alarme auparavant?

3. Partagez-vous mon point de vue selon lequel il faut mettre un terme à cette situation immédiatement?

4. Quelles mesures comptez-vous prendre pour lutter contre cette impunité et veiller à ce que les sanctions routières soient appliquées immédiatement et efficacement, afin qu'elles contribuent réellement à la sécurité routière et à un changement de comportement des conducteurs?

Réponse du ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale du 13 novembre 2025, à la question n° 668 de Monsieur le député Oskar Seuntjens du 29 octobre 2025 (N.):

Het verval van het recht tot sturen wegens lichamelijke of geestelijke ongeschiktheid van de bestuurder gaat in bij de uitspraak van de beslissing wanneer deze op tegenspraak is geweest en bij de betekening wanneer zij bij verstek is geweest, niettegenstaande voorziening. Het rijbewijs of voorlopig rijbewijs moet bij de griffie ingeleverd worden binnen de vier dagen na de uitspraak van de beslissing wanneer deze op tegenspraak is geweest, of na de betekening wanneer zij bij verstek is geweest niettegenstaande voorziening; zaterdagen, zondagen en wettelijke feestdagen zijn in deze termijn niet begrepen.

In deze gevallen gaat het verval van het recht tot sturen dus onmiddellijk in, en moet het rijbewijs of voorlopig rijbewijs ook meteen worden ingeleverd.

Elk verval dat als straf is uitgesproken, gaat in de vijfde dag na die waarop het openbaar ministerie de kennisgeving aan de veroordeelde heeft gedaan. Zaterdagen, zondagen en wettelijke feestdagen zijn in deze termijn niet inbegrepen. Binnen de vier dagen na de dag waarop het openbaar ministerie de kennisgeving aan de veroordeelde heeft gedaan, moet het rijbewijs of het voorlopig rijbewijs door de houder worden ingeleverd bij de griffier van het gerecht dat de beslissing heeft uitgesproken.

Er is dus een verschil tussen een verval van het recht tot sturen, uitgesproken als strafmaatregel of uitgesproken als beveiligingsmaatregel. Wanneer het gaat om een beveiligingsmaatregel voorziet onze wetgeving een directe uitvoering, net omdat het gevaar zo snel mogelijk afgewend moet worden.

De termijn waarbinnen een verval als straf wordt uitgevoerd is, dus afhankelijk van de strafuitvoering door het openbaar ministerie. Het zo snel mogelijk uitvoeren van een verval als straf is inderdaad in het belang van de verkeersveiligheid. De strafuitvoering en de termijnen die hiervoor door het openbaar ministerie worden gehanteerd behoren evenwel tot de bevoegdheid van de minister van Justitie.

DO 2025202606754

Vraag nr. 669 van De heer volksvertegenwoordiger Oskar Seuntjens van 29 oktober 2025 (N.) aan de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie:

Antwerpen Berchem (MV 008975C).

La déchéance du droit de conduire pour cause d'incapacité physique ou mentale du conducteur prend effet à la date du prononcé de la décision lorsqu'elle a été rendue contradictoirement et à la date de la signification lorsqu'elle a été rendue par défaut, nonobstant tout recours. Le permis de conduire ou le permis provisoire doit être remis au greffe dans les quatre jours suivant le prononcé de la décision lorsqu'elle a été rendue contradictoirement, ou après la signification lorsqu'elle a été rendue par défaut nonobstant recours; les samedis, dimanches et jours fériés légaux ne sont pas compris dans ce délai.

Dans ces cas, la perte du droit de conduire prend effet immédiatement et le permis de conduire ou le permis provisoire doit également être remis immédiatement.

Toute déchéance prononcée à titre de sanction prend effet le cinquième jour suivant celui où le ministère public en a informé le condamné. Les samedis, dimanches et jours fériés légaux ne sont pas compris dans ce délai. Dans les quatre jours suivant la date à laquelle le ministère public a notifié la décision au condamné, le permis de conduire ou le permis provisoire doit être remis par son titulaire au greffier du tribunal qui a rendu la décision.

Il existe donc une différence entre une déchéance du droit de conduire prononcée à titre de sanction pénale et une déchéance prononcée à titre de mesure de sécurité. Lorsqu'il s'agit d'une mesure de sécurité, notre législation prévoit une exécution immédiate, précisément parce que le danger doit être écarté le plus rapidement possible.

Le délai dans lequel une confiscation est exécutée à titre de sanction dépend donc de l'exécution de la peine par le ministère public. Il est en effet dans l'intérêt de la sécurité routière que la confiscation à titre de sanction soit exécutée le plus rapidement possible. L'exécution de la peine et les délais appliqués à cet effet par le ministère public relèvent toutefois de la compétence du ministre de la Justice.

DO 2025202606754

Question n° 669 de Monsieur le député Oskar Seuntjens du 29 octobre 2025 (N.) au ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale:

Anvers Berchem (QO 008975C).

Het station van Berchem is, naast Antwerpen-Centraal, één van de belangrijkste mobiliteitsknooppunten van onze stad en regio. Zoals bekend, is de huidige infrastructuur verouderd: het stationsgebouw biedt te weinig ruimte voor het huidige en toekomstige aantal reizigers en de toegankelijkheid laat te wensen over. Er zijn bijkomende trappen en liften nodig, en een grondige uitbreiding stuit op beperkingen van de beschikbare percelen van NMBS en Infrabel.

In maart werd aangekondigd dat de vernieuwing van de spoorwegbrug over de Ring gepland staat voor augustus 2028 en 2029, als eerste stap in de grootschalige herinrichting van het station en de omgeving. De stad Antwerpen werkt daarnaast aan een haalbaarheidsstudie voor een nieuw stationsgebouw, die tegen dit najaar afgerond zou moeten zijn.

1. Kunt u een update geven over de voortgang van deze planning, en hoe u samen met NMBS, Infrabel en de stad Antwerpen de uitvoering van deze werken ziet verlopen? Bent u op de hoogte van de lopende haalbaarheidsstudie en de plannen van spoorwegbruggen?

2. Het station van Berchem vormt al lange tijd een bottleneck en het wordt enkel erger, vooral door de komst van steeds meer internationale treinen, wat in de toekomst niet zal veranderen. Er zijn slechts twee sporen beschikbaar zijn, terwijl in Antwerpen-Centraal dezelfde treinen op vier sporen aankomen. België staat bekend als land dat bij spoorwegwerken aan de toekomst denkt. Nu de spoorwegbruggen en bijhorende infrastructuur hernieuwd worden, moeten we dan ook de kans grijpen om vooruit te kijken.

Bent u het met mij eens dat de nieuwe spoorwegbruggen zodanig moeten worden ontworpen dat er in de toekomst extra perrons of sporen kunnen worden aangelegd, zodat deze belangrijke knooppunten kunnen meegroeien met de vraag naar mobiliteit? Bent u bereid hier concrete maatregelen voor te nemen bij de uitvoering van de bruggen, in één van de belangrijkste stations van het land?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie van 13 november 2025, op de vraag nr. 669 van De heer volksvertegenwoordiger Oskar Seuntjens van 29 oktober 2025 (N.):

1. De haalbaarheidsstudie rond het station vormt een samenwerking tussen stad Antwerpen, NMBS en Infrabel en loopt op het einde van dit jaar af. In het vervolgtraject verfijnen we dan de projectdefinitie voor het stationsproject.

La gare de Berchem est, avec Anvers-Central, l'un des principaux noeuds de communication de notre ville et de notre région. Chacun sait que l'infrastructure actuelle est obsolète: le bâtiment de la gare offre un espace insuffisant par rapport au nombre actuel et futur de voyageurs et son accessibilité laisse à désirer. Des escaliers et des ascenseurs supplémentaires sont nécessaires et une extension substantielle des installations se heurterait aux limites des parcelles disponibles appartenant à la SNCB et à Infrabel.

Il a été annoncé au mois de mars que le renouvellement du pont ferroviaire qui enjambe le ring était prévu pour les mois d'août 2028 et 2029 et qu'il s'agirait d'une première étape avant le grand réaménagement de la gare et de ses abords. La ville d'Anvers élabore par ailleurs une étude de faisabilité portant sur la construction d'un nouveau bâtiment de gare. Cette étude devrait être achevée cet automne.

1. Pouvez-vous nous dire où en est cette planification et comment vous envisagez la réalisation de ces travaux avec la SNCB, Infrabel et la ville d'Anvers? Avez-vous connaissance de la réalisation d'une étude de faisabilité et des projets de viaducs ferroviaires?

2. La gare de Berchem constitue depuis longtemps un goulet d'étranglement. La situation ne fait que s'aggraver, en particulier en raison du passage d'un nombre croissant de trains internationaux, et ne s'améliorera pas à l'avenir. Seules deux voies sont disponibles, alors que les mêmes trains arrivent sur quatre voies à Anvers-Central. La Belgique est connue comme étant un pays qui pense à l'avenir en matière de travaux ferroviaires. Nous devons profiter de la rénovation des ponts ferroviaires et des infrastructures associées pour nous tourner vers l'avenir.

Partagez-vous mon avis selon lequel les nouveaux ponts ferroviaires doivent être conçus de manière à permettre la construction future de quais ou de voies supplémentaires, afin que ces noeuds importants puissent évoluer au rythme de la demande en matière de mobilité? Êtes-vous disposé à prendre des mesures concrètes à cet effet dans le cadre de la réalisation des ponts, dans l'une des gares les plus importantes du pays?

Réponse du ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale du 13 novembre 2025, à la question n° 669 de Monsieur le député Oskar Seuntjens du 29 octobre 2025 (N.):

1. L'étude de faisabilité autour de la gare est le fruit d'une collaboration entre la ville d'Anvers, la SNCB et Infrabel, et elle se terminera à la fin de cette année. Dans la phase suivante, nous affinerons alors la définition du projet pour le réaménagement de la gare.

Ondertussen werken NMBS en Infrabel nu reeds aan de technische haalbaarheid en uitvoeringsmethode van de werken aan de spoorzone. Deze complexe oefening wordt regelmatig met de stad besproken om de impact op de omgeving te kunnen meenemen.

2. NMBS vraagt inderdaad om bij de vernieuwing van de perroninfrastructuur en de spoorbruggen absoluut rekening te houden met een mogelijke uitbreiding, gelet op het belang van het station Antwerpen-Berchem en het steeds groeiende treinverkeer dat er passeert.

Dit zijn weliswaar zeer ingrijpende werken met grote impact en dienen verder onderzocht te worden door de Infrastructuurbeheerder Infrabel die zowel moet rekening houden met de capaciteitsnoden en groei voor binnenlands en internationaal reizigersvervoer als voor goederenvervoer.

DO 2025202606768

Vraag nr. 671 van De heer volksvertegenwoordiger Hugues Bayet van 29 oktober 2025 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie:

Storingen op de spoorlijn Halle - Brussel-Zuid. (MV 008722C)

Onlangs hebben verschillende pendelaars en studenten me aangesproken over de storingen op de spoorlijn Halle - Brussel-Zuid. Naar aanleiding van werkzaamheden had de NMBS in slechts twee vervangbussen voorzien om de verbinding te verzekeren, wat ruimschoots onvoldoende bleek om het grote aantal reizigers te vervoeren.

Heel wat gebruikers, vooral uit Henegouwen, hadden het gevoel dat ze benadeeld werden en minder belangrijk werden gevonden dan reizigers uit andere regio's.

1. Kunt u toelichten waarom er op een zo belangrijke lijn als Halle - Brussel-Zuid zo weinig vervangbussen werden ingelegd?

2. Welke maatregelen bent u van plan te nemen om in de toekomst een voldoende alternatief vervoersaanbod te garanderen, vooral bij werken met zo een grote impact?

3. Wordt er effectief gecoördineerd tussen de NMBS en Infrabel om de hinder voor reizigers te beperken? Is er sprake van een verschil in aanpak tussen regio's? Worden dergelijke werken soms 's nachts uitgevoerd? Zo ja, op basis van welk criterium wordt dat bepaald?

Entre-temps, la SNCB et Infrabel travaillent déjà sur la faisabilité technique et les méthodes d'exécution des travaux dans la zone ferroviaire. Cet exercice complexe fait régulièrement l'objet de concertations avec la ville, afin de pouvoir prendre en compte l'impact sur l'environnement local.

2. La SNCB demande effectivement que, lors du renouvellement des infrastructures de quai et des ponts ferroviaires, il soit tenu compte d'une éventuelle extension, compte tenu de l'importance de la gare d'Anvers-Berchem et du trafic ferroviaire en constante augmentation, qui y transite.

Il s'agit toutefois de travaux très lourds, ayant un impact majeur, qui doivent être étudiés plus avant par le gestionnaire d'infrastructure Infrabel, lequel doit tenir compte à la fois des besoins de capacité et de croissance du trafic voyageurs national et international, ainsi que du trafic de marchandises.

DO 2025202606768

Question n° 671 de Monsieur le député Hugues Bayet du 29 octobre 2025 (Fr.) au ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale:

Les perturbations sur la ligne ferroviaire Hal - Bruxelles-Midi (QO 008722C).

Dernièrement, plusieurs navetteurs et étudiants m'ont interpellé à propos des perturbations sur la ligne ferroviaire Hal - Bruxelles-Midi. À la suite de travaux, la SNCB n'avait prévu que deux bus de remplacement pour assurer la liaison, ce qui s'est révélé largement insuffisant pour répondre à l'afflux de voyageurs.

De nombreux usagers, notamment en provenance du Hainaut, ont eu le sentiment d'être pénalisés et moins bien considérés que d'autres régions.

1. Pouvez-vous expliquer pourquoi si peu de bus de remplacement ont été planifiés pour couvrir un axe aussi essentiel que Hal - Bruxelles-Midi?

2. Quelles mesures comptez-vous prendre pour garantir à l'avenir une offre de transport de substitution suffisante, surtout lors de travaux aussi impactants?

3. Existe-t-il une réelle coordination entre la SNCB et Infrabel pour limiter la gêne aux navetteurs? Existe-t-il une différence d'approche entre les régions? Est-ce que ce genre de chantier se fait parfois durant la nuit? Si oui, quel est le critère qui le détermine?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie van 13 november 2025, op de vraag nr. 671 van De heer volksvertegenwoordiger Hugues Bayet van 29 oktober 2025 (Fr.):

1 en 2. Tijdens het weekend van 4 en 5 oktober 2025 heeft Infrabel werken uitgevoerd op zowel lijn 96 (tussen Halle en Brussel-Zuid) als op lijn 94 (tussen Halle en Edingen).

De infrastructurele beperkingen waren als volgt:

- het treinverkeer was volledig onderbroken tussen Halle en Edingen;
- op lijn 96 was slechts één spoor beschikbaar tussen Lot en Brussel-Zuid.

Gezien deze beperkingen hebben NMBS en Infrabel een alternatief vervoersplan opgesteld. Dit plan, dat tot doel had de impact op de reizigers zoveel mogelijk te beperken, voorzag in twee treinen per uur tussen Halle en Brussel:

- de S2-omnibusverbinding tussen Braine-le-Comte en Brussel-Zuid, met versterking van het materieel tijdens het weekend;
- een treinshuttle tussen Halle en Brussel-Zuid (met Brussels Airport als eindbestemming).

Andere treinverbindingen vanuit Binche en Mons werden beperkt tot Halle.

Naast deze twee treinverbindingen per uur werden twee busdiensten per uur georganiseerd tussen Halle en Brussel, met een capaciteit tot 240 plaatsen per uur. Eén van deze busdiensten had Edingen als eindbestemming.

Daarnaast reden de studententreinen P8500 en P8700 naar Brussel en Louvain-la-Neuve volgens een aangepast schema:

- P8500 (Moeskroen - Louvain-la-Neuve): reed van Moeskroen tot Ath, daarna omgeleid via Braine-le-Comte en met aangepast schema van Halle tot Louvain-la-Neuve via Brussel;
- P8700 (Manage - Louvain-la-Neuve): vertrok vanuit Manage in plaats van Binche wegens gelijktijdige werken in La Louvière. Deze trein reed vervolgens volgens aangepast schema via Halle - Brussel naar Louvain-la-Neuve.

Bij elke volledige lijnonderbreking op het netwerk wordt een evaluatie gemaakt van de benodigde capaciteit aan vervangbussen op basis van de behoeften. Er volgt systematisch een opvolgvergadering om de capaciteit indien nodig aan te passen.

Réponse du ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale du 13 novembre 2025, à la question n° 671 de Monsieur le député Hugues Bayet du 29 octobre 2025 (Fr.):

1 et 2. Durant le week-end des 4 et 5 octobre 2025, Infrabel a réalisé des travaux à la fois sur la ligne 96 (entre Hal et Bruxelles-Midi) et sur la ligne 94 (entre Hal et Enghien).

Les contraintes infrastructurelles étaient les suivantes:

- le trafic ferroviaire était complètement interrompu entre Hal et Enghien;
- sur la ligne 96, seulement une voie était disponible entre Lot et Bruxelles-Midi.

Vu les contraintes infrastructurelles, la SNCB et Infrabel ont mis en place un plan de transport alternatif. Ce plan alternatif, qui avait pour but de limiter au maximum l'impact sur les voyageurs, permettrait de faire circuler deux trains par heure entre Hal et Bruxelles:

- la relation S2 omnibus entre Braine-le-Comte et Bruxelles-Midi; avec renfort du matériel sur les trains ce week-end;
- une navette de train entre Hal et Bruxelles-Midi (avec Brussels Airport comme destination finale).

Les autres relations de train en provenance de Binche et de Mons étaient limitées à Hal.

En plus de ces deux relations de trains par heure, deux services de bus par heure étaient organisés entre Hal et Bruxelles, avec des capacités jusqu'à 240 places par heure. Un des deux services de bus avait Enghien comme destination finale.

Par ailleurs, les trains étudiants P8500 et 8700, destinés aux étudiants vers Bruxelles et Louvain-la-Neuve ont bien circulé avec un horaire adapté, en détail:

- P8500 (Mouscron - Louvain-la-Neuve): a circulé de Mouscron à Ath, puis dévié via Braine-le-Comte et sur horaire adapté de Hal jusqu'à Louvain-la-Neuve en passant par Bruxelles;
- P8700 (Manage - Louvain-la-Neuve): a circulé au départ de Manage au lieu de Binche suite à un chantier concomitant à La Louvière. Ce train a ensuite circulé sous horaire adapté vers Hal - Bruxelles et Louvain-la-Neuve.

À chaque interruption totale de ligne sur le réseau, une évaluation de la capacité nécessaire en bus de remplacement est effectuée en fonction des besoins. Une réunion de suivi a ensuite lieu systématiquement afin d'ajuster les capacités si nécessaire.

Volgens de feedback van de busmaatschappijen voor het betrokken weekend leek de voorziene capaciteit overdag voldoende. Er werden slechts twee gevallen van overbezetting vastgesteld tussen Halle en Brussel.

3. NMBS wordt door Infrabel geraadpleegd. Het zijn de werken die de impact bepalen, niet de regio. NMBS doet er alles aan, in overleg met de infrastructuurbeheerder, om de impact op de reizigers te beperken.

DO 2025202606773

Vraag nr. 672 van De heer volksvertegenwoordiger Hugues Bayet van 29 oktober 2025 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie:

Eersteklasrijtuigen en de samenstelling van treinen (MV 008738C).

Verschillende treinreizigers hebben recent hun bezorgdheid geuit over het feit dat het herhaaldelijk voorkomt dat twee - soms zelfs drie - eersteklasrijtuigen onmiddellijk na elkaar worden gekoppeld bij bepaalde treinsamenstellingen. Die configuratie zorgt voor heel wat ongemak omdat reizigers, in het bijzonder personen met een beperkte mobiliteit, meerdere rijtuigen moeten doorlopen om een vrije plaats te vinden en daar soms zelfs helemaal niet in slagen. Dat is onvoorstelbaar als men erin wil slagen het gebruik van het openbaar vervoer, waaronder de trein, in België te stimuleren.

In uw antwoord op een petitie over dit onderwerp hebt u aangegeven dat deze situatie voornamelijk te maken heeft met technische en organisatorische beperkingen, met name de noodzaak om de treinsamenstelling af te stemmen op schommelingen in de vraag, wat er soms toe leidt dat meerdere eersteklasrijtuigen aan elkaar worden gekoppeld.

1. Welke maatregelen bent u van plan te nemen om de informatie aan reizigers, in het bijzonder kwetsbare groepen, te verbeteren en hen beter te begeleiden op de perrons, zodat ze vlotter en met zo min mogelijk beperkingen toegang tot de eersteklasrijtuigen hebben?

2. Zijn er plannen of suggesties om de samenstelling van treinen te optimaliseren zodat er zo weinig mogelijk opeenvolgende eersteklasrijtuigen zijn en er tegelijkertijd een optimale capaciteit wordt gegarandeerd om aan de vraag te voldoen?

3. Overweegt u een formele raadpleging van de gebruikers te organiseren om hun verwachtingen en suggesties met betrekking tot de zitplaatsconfiguratie, met name in eerste klas, te verzamelen teneinde de kwaliteit en het comfort van de treindienst te verbeteren?

Selon les retours des sociétés de bus pour le week-end concerné, la capacité mise en place ce week-end a semblé suffisante durant la journée. Seules deux suroccupations ont été détectées entre Hal et Bruxelles.

3. La SNCB est consultée par Infrabel. Ce sont les travaux qui déterminent l'impact, pas la région. La SNCB fait donc tout son possible en concertation avec le gestionnaire d'infrastructure pour réduire l'impact sur les voyageurs.

DO 2025202606773

Question n° 672 de Monsieur le député Hugues Bayet du 29 octobre 2025 (Fr.) au ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale:

Les voitures de première classe dans les compositions de trains (QO 008738C).

Plusieurs usagers du réseau ferroviaire ont récemment exprimé leur préoccupation quant à la présence récurrente de deux, parfois même trois, voitures de première classe consécutives dans certaines compositions de trains. Cette configuration engendre un inconfort non négligeable, imposant aux voyageurs, notamment aux personnes à mobilité réduite, de traverser de nombreux véhicules afin de trouver une place disponible ou les privant parfois d'un emplacement assis. Ce qui n'est pas concevable si on veut remporter le défi d'une utilisation plus importante des transports en commun, dont le train, en Belgique.

Dans votre réponse à une pétition sur le sujet, vous avez indiqué que cette situation est principalement liée à des contraintes techniques et organisationnelles, notamment la nécessité d'adapter la composition des trains aux fluctuations de la demande, ce qui conduit parfois au couplage de plusieurs voitures de première classe.

1. Quelles mesures comptez-vous prendre afin d'améliorer l'information et l'orientation des voyageurs à l'approche des quais, en particulier pour les publics vulnérables, afin de faciliter leur accès aux voitures de première classe avec un minimum de contraintes?

2. Existe-t-il des projets ou des pistes pour optimiser la composition des trains afin de limiter la succession de plusieurs voitures de première classe consécutives tout en garantissant une capacité optimale pour répondre à la demande?

3. Envisagez-vous d'organiser une consultation formelle des usagers pour recueillir leurs attentes et suggestions concernant la configuration des places, notamment en première classe, dans le but d'améliorer la qualité et le confort du service ferroviaire?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie van 13 november 2025, op de vraag nr. 672 van De heer volksvertegenwoordiger Hugues Bayet van 29 oktober 2025 (Fr.):

Sinds 2024 is de gedetailleerde samenstelling van de treinen zichtbaar in de reisplanner op de website van NMBS, evenals in de mobiele applicatie. Reizigers kunnen zo vooraf een reeks praktische informatie raadplegen: het aantal rijtuigen waaruit de trein bestaat, de positie van de eersteklasrijtuigen, de fietsruimtes en de compartimenten toegankelijk voor personen met beperkte mobiliteit, maar ook de aanwezigheid van airconditioning, het type trein (enkel- of dubbeldeks, Desiro, M7, enz.). Deze informatie wordt bovendien aangevuld met een indicatie van de geschatte bezettingsgraad. Dit volledige overzicht stelt iedereen in staat zijn reis gemakkelijker voor te bereiden.

Tegelijkertijd werkt NMBS aan de geleidelijke integratie van deze informatie op de informatieschermen in de stations en op de perrons, om reizigers rechtstreeks bij het instappen zicht te geven op de samenstelling van de trein. Het doel is reizigers in staat te stellen zich optimaal op te stellen op het perron, waardoor last-minute verplaatsingen - die vooral lastig zijn voor ouderen, gezinnen met kinderen of reizigers met beperkte mobiliteit - worden vermindert.

De verhouding van het aantal plaatsen in eerste klas vloeit gedeeltelijk voort uit de technische beperkingen van moderne elektrische treinstellen, waarbij de verdeling van de klassen vaak vastligt. NMBS blijft echter aandacht besteden aan het evenwicht tussen comfort, toegankelijkheid en capaciteit. Het probleem van een overaanbod aan eersteklascompartimenten in bepaalde samenstellingen betreft momenteel vooral de M7-rijtuigen. Dit wordt verklaard door een vertraging in de levering van tweedeklasrijtuigen die aangepast zijn aan PBM's (personen met beperkte mobiliteit). Deze rijtuigen zullen tegen 2026 geleverd worden, waardoor een normaal evenwicht in de samenstelling van de M7-treinen hersteld zal worden. Bovendien kan, wanneer de situatie dat vereist, de treinbegeleider, die een overzicht heeft van de bezettingsgraad, beslissen om tijdelijk bepaalde eersteklasrijtuigen te declasseren om een betere verdeling van de reizigers aan boord te bevorderen.

Réponse du ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale du 13 novembre 2025, à la question n° 672 de Monsieur le député Hugues Bayet du 29 octobre 2025 (Fr.):

Depuis 2024, la composition détaillée des trains est désormais visible sur le planificateur de voyage du site internet de la SNCB ainsi que dans son application mobile. Les voyageurs peuvent ainsi consulter à l'avance une série d'informations pratiques: le nombre de voitures composant le train, la position des voitures de première classe, des espaces vélos et des compartiments accessibles aux personnes à mobilité réduite, mais aussi la présence de la climatisation, le type de train (simple ou double étage, Desiro, M7, etc.). Cette information est également complétée par une indication du taux d'occupation estimé. Cette information complète permet à chacun d'anticiper plus aisément son déplacement.

Parallèlement, la SNCB travaille à l'intégration progressive de ces informations sur les écrans d'affichage en gare et sur les quais, afin d'offrir une visibilité directe au moment de l'embarquement. L'objectif est de permettre aux voyageurs de se positionner de manière optimale, réduisant ainsi les déplacements de dernière minute, particulièrement contraignants pour les personnes âgées, les familles avec enfants ou les usagers à mobilité réduite.

Le ratio de places en première classe découle en partie des contraintes techniques des automotrices modernes, où la répartition des classes est souvent fixe. Néanmoins, la SNCB reste attentive à l'équilibre entre confort, accessibilité et capacité. La problématique de la suroffre de compartiments de première classe dans certaines compositions, concerne actuellement surtout les voitures M7. Elle s'explique par un décalage dans la livraison des voitures de type seconde classe, adaptées aux PMR (personnes à mobilité réduite). Ces voitures seront livrées d'ici 2026, ce qui permettra de rétablir un équilibre normal dans la composition des rames M7. Par ailleurs, lorsque la situation l'exige, l'accompagnateur de train, qui dispose d'une vue d'ensemble sur le taux d'occupation, peut décider de déclasser temporairement certaines voitures de première classe afin de faciliter une meilleure répartition des voyageurs à bord.

NMBS blijft zich ook inzetten voor voortdurende innovatie. Zo moedigt ze het gebruik aan van haar 'LabApp', waarmee nieuwe functies getest kunnen worden die later in de officiële tools kunnen worden geïntegreerd. Dit illustreert goed de wil van NMBS om zich voortdurend aan te passen aan de behoeften en verwachtingen van de reiziger. En uiteraard is er ook het Raadgevend Comité van de Treinreizigers (RGCT), waarmee NMBS blijft luisteren naar de bekommernissen van de reizigers.

DO 2025202606790

Vraag nr. 673 van De heer volksvertegenwoordiger Hugues Bayet van 29 oktober 2025 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie:

Internationale treinen. (MV 008769C)

Of het nu gaat over hogesnelheidstreinen, nachttreinen of reguliere treinen van de NMBS of andere Europese openbare spoorwegmaatschappijen (NS, SNCF, DB, enz.), het aantal reizigers blijft stijgen. Het succes van de nieuwe OuiGo-treinen naar Parijs via Henegouwen bevestigt die populariteit.

De gebruiker kan zijn internationaal ticket al kopen aan bepaalde loketten van de NMBS of via de app NMBS International. In de praktijk is het echter bijzonder complex, om niet te zeggen onmogelijk, om deze internationale treinen realtime te volgen, zoals dat wel mogelijk is voor de nationale treinen. Ook zijn de OuiGo-kaartjes bijvoorbeeld niet rechtstreeks via deze app verkrijgbaar. Dergelijke opties zijn echter onmisbaar om dergelijke verplaatsingen aan te moedigen, vooral in geval van aansluitingen, storingen op het net en soms ook taalbarrières die dit soort internationale reizen met zich meebrengt.

1. Werkt de NMBS aan een ontwikkeling of zelfs een fusie van haar applicaties opdat in de toekomst internationale treinen realtime gevolgd kunnen worden en zelfs alle vervoersbewijzen kunnen worden aangeschaft, ongeacht de bestemming? Zo ja, met welke operators en volgens welk tijdspad werkt de NMBS?

2. Loopt er ook een gelijkaardige denkoefening over de loketten en de automaten?

3. Wordt er meer in het algemeen in de Europese Unie nagedacht over manieren om de reizigers gemakkelijker toegang te geven tot informatie over hun treinreis, ongeacht de operator die die uitvoert?

La SNCB reste également engagée dans une démarche d'innovation continue. Elle encourage d'ailleurs l'utilisation de sa 'LabApp', qui permet de tester en avant-première des fonctionnalités susceptibles d'être intégrées dans ses outils officiels. Cela illustre bien sa volonté d'évoluer constamment en fonction des besoins et des attentes du voyageur. Et bien sûr, il y a le Comité consultatif pour les voyageurs ferroviaires (CCVF), grâce auquel la SNCB reste également à l'écoute des préoccupations des voyageurs.

DO 2025202606790

Question n° 673 de Monsieur le député Hugues Bayet du 29 octobre 2025 (Fr.) au ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale:

Les trains internationaux (QO 008769C).

Que ce soit via des trains à grande vitesse, en trains de nuit ou encore en trains réguliers exploités par la SNCB ou les autres sociétés publiques de chemin de fer européennes (NS, SNCF, DB, etc.), le nombre de voyageurs ne cesse d'augmenter. Le succès rencontré par les nouveaux trains "OuiGo" à destination de Paris en passant par le Hainaut confirme cet engouement.

L'usager peut déjà acheter son billet international dans certains guichets de la SNCB ou sur l'application SNCB International. Dans la pratique, le suivi en temps réel de ces trains internationaux à l'instar de ce qui est possible pour les trains nationaux est cependant particulièrement complexe pour ne pas dire impossible. De même, les billets "OuiGo" ne sont, p. ex. pas disponibles directement via cette application. De telles options sont pourtant indispensables pour encourager de tels déplacements surtout en cas de correspondances, de perturbations sur le réseau et face parfois aux obstacles linguistiques qu'implique ce type de voyages internationaux.

1. La SNCB travaille-t-elle à une évolution, voire une fusion, de ses applications permettant dans le futur un suivi en temps réel des trains internationaux voire l'achat de l'ensemble des titres de transport quel que soit la destination? Si oui, avec quels opérateurs et selon quel agenda travaille-t-elle?

2. Une telle réflexion au niveau des guichets et des distributeurs est-elle menée?

3. Plus largement, au sein de l'Union européenne existe-t-il une réflexion afin de permettre aux voyageurs d'accéder plus facilement aux informations relatives à leur voyage en train quel que soit l'opérateur qui en a la charge?

4. Kunt u een eerste evaluatie geven van de OuiGo-treinen naar Parijs en de mogelijke evoluties van die samenwerking tussen de NMBS en haar Franse tegenhanger?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie van 13 november 2025, op de vraag nr. 673 van De heer volksvertegenwoordiger Hugues Bayet van 29 oktober 2025 (Fr.):

1 en 2. NMBS merkt een voortdurende stijging op van het aantal internationale reizigers. In 2024 telde NMBS 19,5 miljoen internationale reizigers, dat is 1,5 miljoen meer dan in 2023.

Het is belangrijk te benadrukken dat het internationale aanbod van NMBS niet onder de openbare dienst valt en daarom geen enkele subsidie ontvangt.

Wat betreft de digitalisering van de diensten werkt NMBS actief aan het verbeteren van de ervaring van internationale reizigers. Het is al mogelijk om internationale tickets te kopen aan bepaalde loketten en via de applicatie *NMBS International*. Deze applicatie biedt verschillende functies, zoals het weergeven van realtime gegevens in het aanbod, realtime informatie per station via de functie "Stationsbord", en pushmeldingen die reizigers waarschuwen bij wijzigingen in hun reis. Door het reisdossiernummer in te voeren, kan de reiziger gepersonaliseerde waarschuwingen ontvangen bij een wijziging van het reisschema.

Realtime informatie over zowel nationale als internationale vertrekken is ook beschikbaar in het station via de informatieschermen, zodat reizigers op de hoogte blijven van eventuele wijzigingen of verstoringen, zelfs zonder mobiele applicatie.

Het aanbod van internationale tickets dat door NMBS wordt aangeboden, breidt zich geleidelijk uit. Tickets voor treinen naar Italië (TrenItalia) en Spanje (Renfe) zijn onlangs toegevoegd. Verdere integraties zijn gepland eind 2026 - begin 2027.

3. In het algemeen is de integratie van al deze internationale producten complex, omdat hiervoor een verbinding met externe inventarissen nodig is, vergelijkbaar met de luchtvaartsector. Daarom werkt de sector aan de standaardisering van communicatie-protocollen (door de implementatie van de open source-technologie OSDM - *Open Sales and Distribution Model*, geïnitieerd door de sector) om de toegang tot het aanbod voor alle operatoren en distributeurs te vergemakkelijken. Ten slotte worden er op Europees niveau inspanningen geleverd om de toegang tot reisinformatie voor gebruikers te vergemakkelijken, ongeacht de operator.

4. Pouvez-vous donner une première évaluation des trains "OuiGo" vers Paris et les évolutions potentielles de cette collaboration entre le SNCB et son homologue française?

Réponse du ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale du 13 novembre 2025, à la question n° 673 de Monsieur le député Hugues Bayet du 29 octobre 2025 (Fr.):

1 et 2. La SNCB observe une augmentation continue du nombre de voyageurs internationaux. En 2024, la SNCB a compté 19,5 millions de voyageurs internationaux, soit 1,5 million de plus qu'en 2023.

Il est important de noter que l'offre internationale de la SNCB ne relève pas du service public et ne bénéficie à ce titre d'aucune subvention.

En ce qui concerne la digitalisation des services, la SNCB travaille activement à améliorer l'expérience des voyageurs internationaux. Il est déjà possible d'acheter des billets internationaux dans certains guichets et via l'application *SNCB International*. Cette application propose plusieurs fonctionnalités, telles que l'affichage des données en temps réel dans les flux d'offre, l'information en temps réel par gare via la fonction "Tableau en gare", et des notifications *push* qui avertissent les voyageurs en cas de modification de leur trajet. En saisissant le numéro de dossier de voyage, le voyageur peut recevoir des alertes personnalisées en cas de changement d'horaire.

Les informations en temps réel concernant les départs, tant nationaux qu'internationaux, sont également disponibles en gare via les tableaux d'information, permettant aux voyageurs d'être informés des éventuels changements ou perturbations, même sans application mobile.

L'offre de billets internationaux proposée par la SNCB s'élargit progressivement. Des billets pour des trains vers l'Italie (TrenItalia) et l'Espagne (Renfe) ont récemment été ajoutés. De prochaines intégrations sont prévues fin 2026 - début 2027.

3. En général, l'intégration de tous ces produits internationaux est complexe, car elle nécessite une connexion à des inventaires externes, similaire au secteur aérien. C'est pourquoi le secteur travaille à la standardisation des protocoles de communication (en implémentant la technologie open source dite OSDM pour *Open Sales and Distribution Model*, initiée par le secteur) afin de faciliter l'accès à l'offre pour tous les opérateurs et distributeurs. Enfin, au niveau européen, des efforts sont en cours pour faciliter l'accès à l'information de voyage pour les usagers, quel que soit l'opérateur.

Dit onderwerp behoort tot de prioriteiten van de Europese Commissie op het gebied van vervoer, in het kader van de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit (*Sustainable and Smart Mobility*). Het doel is om grensoverschrijdend treinreizen eenvoudiger en aantrekkelijker te maken, met name dankzij digitalisering. Twee Europese initiatieven moeten van elkaar worden onderscheiden.

Het eerste is de *Single Digital Booking and Ticketing Regulation* (SDBTR), of de uniforme verordening inzake digitale reservering en ticketing voor het spoor. De Europese Commissie is van plan deze tekst begin 2026 voor te stellen. Het doel is reizigers in staat te stellen gemakkelijker tickets te kopen die verschillende spoorwegmaatschappijen of vervoerswijzen dekken, via geïntegreerde digitale platforms die de ticket- en reserveringssystemen interoperabel maken.

Het tweede initiatief betreft de herziening van de Technische Specificaties inzake Interoperabiliteit (TSI), genaamd *Telematics Applications for Passengers* (TAP TSI), die nu zijn samengebracht in de nieuwe "TSI Telematics", die zowel goederen- als personenvervoer omvat. Deze herziening wordt momenteel op Europees niveau besproken. Ze voorziet in een kader voor het delen van statische informatie (dienstregelingen, aansluitingen) en dynamische real-time-gegevens over het treinverkeer, mogelijke vertragingen en verstoringen, door spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders.

Deze gegevens zullen ook beschikbaar worden gesteld aan ticketingtoepassing, zodat ze aan reizigers kunnen worden aangeboden.

4. Wat betreft de samenwerking met OuiGo: de verbinding Brussel-Parijs met de OuiGo Train Classique wordt door NMBS geëxploiteerd in open access, binnen het kader van de geliberaliseerde spoorwegmarkt. NMBS heeft mij laten weten dat zij geen gedetailleerde commerciële resultaten kan delen, maar stelt vast dat de dienst vanaf het eerste jaar zijn publiek heeft gevonden en dat de bezetting voldoet aan, of zelfs hoger is dan de verwachtingen.

DO 2025202606795

Vraag nr. 674 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Tine Gielis van 29 oktober 2025 (N.) aan de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie:

Verdrievoudiging knelpuntvacatures bij Infrabel (MV 008803C).

Ce sujet figure parmi les priorités de la Commission européenne dans le domaine des transports, dans le cadre de la stratégie de mobilité durable et intelligente (*Sustainable and Smart Mobility*). L'objectif est de rendre les voyages en train transfrontaliers plus simples et plus attractifs, en particulier grâce au numérique. Deux initiatives européennes doivent être distinguées.

La première est le *Single Digital Booking and Ticketing Regulation* (SDBTR), ou règlement unique de billetterie et de réservation numérique pour le rail. La Commission européenne prévoit de présenter ce texte au début de l'année 2026. Son but est de permettre aux voyageurs d'acheter plus facilement des billets couvrant plusieurs opérateurs ou plusieurs modes de transport, via des plateformes numériques intégrées rendant interoperable les systèmes de billetterie et de réservation.

La seconde est la révision des Spécifications techniques d'interopérabilité dites *Télématiques pour les Passagers* (TAP TSI), aujourd'hui regroupées dans la nouvelle "TSI Telematics" qui couvre à la fois le fret et les passagers. Cette révision est actuellement en discussion au niveau européen. Elle prévoit un cadre pour organiser le partage, par les opérateurs ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure, d'informations statiques (horaires, correspondances) ainsi que de données dynamiques en temps réel sur la circulation des trains, leurs retards éventuels ou les perturbations.

Ces données seront également accessibles aux applications de billetterie, afin d'être mises à disposition des voyageurs.

4. Concernant la collaboration avec OuiGo: la liaison Bruxelles-Paris en OuiGo Train Classique est exploitée par la SNCB en open access, dans le cadre du marché ferroviaire libéralisé. La SNCB m'a communiqué ne pas pouvoir partager de résultats commerciaux détaillés, mais elle constate que le service a trouvé son public dès la première année et que la fréquentation est conforme, voire supérieure aux attentes.

DO 2025202606795

Question n° 674 de Madame la députée Tine Gielis du 29 octobre 2025 (N.) au ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale:

Le triplement du nombre d'emplois en pénurie chez Infrabel (QO 008803C).

In uw antwoord op mijn schriftelijke vraag nr. 343 (*Vragen en Antwoorden*, Kamer, 2024-2025, nr. 20) van 12 juni 2025 zagen we dat het aantal openstaande vacatures bij Infrabel in 2024 bijzonder sterk is gestegen. Waar er in 2024 nog 78 vacatures waren, gaat het in 2025 reeds om 294, goed voor een totaal van 372 openstaande functies. Infrabel zelf geeft aan dat het in grote mate gaat om knelpuntberoepen, wat de invulling ervan vaak moeilijk maakt.

Deze stijging roept belangrijke vragen op, zeker met het oog op de continuïteit en veiligheid van de spoorinfrastructuur.

1. Heeft deze zeer sterke stijging van het aantal openstaande vacatures vandaag een impact op de operaties bij Infrabel?

2. Waaraan wijt u deze sterke toename?

3. Welke concrete acties onderneemt Infrabel om deze knelpuntvacatures in te vullen en zo te vermijden dat de bedrijfsvoering in het gedrang komt?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie van 13 november 2025, op de vraag nr. 674 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Tine Gielis van 29 oktober 2025 (N.):

1. Het aantal openstaande vacatures bij Infrabel is de afgelopen twee jaar relatief stabiel gebleven, ondanks de gespannen arbeidsmarkt. Infrabel doet er alles aan om aan zijn personeelsbehoeften te voldoen, met een dynamische en innovatieve rekruteringsaanpak.

Dagelijks worden passende maatregelen genomen om de impact van personeelsverloop op de operationele activiteiten te monitoren en te beperken, zodat de continuïteit en kwaliteit van de spoorwegdienst gegarandeerd blijft.

2. De stijging van het aantal openstaande vacatures is onder andere te verklaren door een aantal pensioneringen, als gevolg van een periode van massale aanwervingen bij de spoorwegen tussen 1975 en 1982. Dit fenomeen, gecombineerd met een historisch krappe arbeidsmarkt, maakt het rekruteren van bepaalde technische profielen extra uitdagend.

Infrabel gaat deze uitdaging vastberaden aan, door zijn strategieën aan te passen en gerichte rekruteringscampagnes te versterken.

3. Infrabel zet een breed scala aan initiatieven in om nieuwe talenten aan te trekken en op te leiden.

Infrabel Academy is voor de infrastructuurbeheerder een zeer belangrijke tool om het hoofd te bieden aan het tekort aan opgeleide kandidaten voor bepaalde profielen, door werkzoekenden onmiddellijk en in functie van de behoeften op te leiden.

Votre réponse à ma question écrite n° 343 du 12 juin 2025 (*Questions et Réponses*, Chambre, 2024-2025, n° 20) a mis en exergue une augmentation particulièrement importante du nombre d'emplois vacants chez Infrabel en 2024. Alors que 78 emplois étaient vacants en 2024, ce chiffre est de 294 en 2025, soit un total de 372 fonctions vacantes. Infrabel précise qu'il s'agit en grande partie d'emplois en pénurie, qui sont donc plus difficiles à pourvoir.

Cette augmentation soulève d'importantes questions, notamment en ce qui concerne la continuité et la sécurité des infrastructures ferroviaires.

1. Cette très forte augmentation du nombre d'emplois vacants a-t-elle actuellement une incidence sur les opérations d'Infrabel?

2. À quoi attribuez-vous cette forte augmentation?

3. Quelles mesures concrètes Infrabel prend-elle pour pourvoir ces emplois en pénurie et éviter ainsi que le fonctionnement de l'entreprise ne soit compromis?

Réponse du ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale du 13 novembre 2025, à la question n° 674 de Madame la députée Tine Gielis du 29 octobre 2025 (N.):

1. Le nombre de postes vacants chez Infrabel est resté relativement stable au cours des deux dernières années, malgré un marché de l'emploi tendu. Infrabel met tout en oeuvre pour répondre à ses besoins en personnel, en adoptant une approche de recrutement dynamique et innovante.

Des mesures appropriées sont prises quotidiennement afin de surveiller et de limiter l'impact du *turnover* sur les activités opérationnelles, de manière à garantir la continuité et la qualité du service ferroviaire.

2. L'augmentation du nombre de postes vacants s'explique notamment par une vague de départs à la retraite, conséquence d'une période de recrutements massifs aux chemins de fer entre 1975 et 1982. Ce phénomène, combiné à un marché de l'emploi historiquement tendu, rend le recrutement de certains profils techniques particulièrement complexe.

Infrabel relève ce défi avec détermination, en adaptant ses stratégies et en renforçant ses campagnes de recrutement ciblées.

3. Infrabel déploie un large éventail d'initiatives pour attirer et former de nouveaux talents.

L'Infrabel Academy constitue un outil essentiel pour faire face à la pénurie de candidats formés pour certains profils, en assurant une formation immédiate et adaptée aux besoins.

Terwijl *Job Days* en intensieve rekruteringscampagnes regelmatig in heel België worden georganiseerd.

Daarnaast werkt Infrabel samen met scholen en neemt deel aan jobbeurzen, en worden de rekruteringsmethoden voortdurend aangepast (online rekrutering, coaching, branding) om de aantrekkelijkheid te maximaliseren.

Bovendien worden alle vacatures per geografische regio gepubliceerd op het Open Data-portaal en de website van Infrabel, zodat werkzoekenden eenvoudig kunnen solliciteren voor jobs in hun eigen regio.

Deze voortdurende inspanningen tonen aan dat Infrabel zich volledig inzet om het rekruteringsvraagstuk aan te pakken en de continuïteit van de activiteiten te waarborgen

DO 2025202606801

Vraag nr. 678 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Tine Gielis van 29 oktober 2025 (N.) aan de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie:

Proefproject elektrische bestelwagens tot 4,25 ton (MV 008807C).

De elektrificatie van het bestelwagenpark loopt tegen een belangrijke hinderpaal aan: de huidige grens van 3,5 ton voor voertuigen die met rijbewijs B mogen worden bestuurd. Elektrische bestelwagens hebben, door het gewicht van de batterijen, al snel een hoger eigengewicht. Daardoor worden ze in de praktijk vaak uitgesloten van deze categorie.

In België loopt momenteel een proefproject, dat loopt tot augustus 2026, waarbij elektrische en waterstofvoertuigen tot 4,25 ton met een rijbewijs B mogen worden bestuurd, op voorwaarde dat het extra gewicht technologisch bepaald is. Binnen een straal van 100 km rond de vestigingsplaats van het bedrijf geldt bovendien geen tachograafverplichting.

Het is echter cruciaal om deze proeffase tijdig te evalueren, zodat duidelijkheid ontstaat en investeringen niet worden afgeremd door juridische onzekerheid. Onder meer vanuit het bedrijfsleven bestaat er immers vooralsnog enige onzekerheid over het vervolgtraject en de timing daarvan.

1. Wat is de huidige stand van zaken van het proefproject rond elektrische bestelwagens tot 4,25 ton?

2. Hoe en wanneer zal deze proeffase geëvalueerd worden, en voorziet u al een traject richting definitieve wetgeving?

Des *Job Days* et des campagnes de recrutement intensives sont régulièrement organisés dans toute la Belgique.

Par ailleurs, Infrabel collabore avec des établissements scolaires, participe à des salons de l'emploi, et adapte en permanence ses méthodes de recrutement (recrutement en ligne, coaching, valorisation de la marque employeur) afin de maximiser son attractivité.

En outre, toutes les offres d'emploi sont publiées par région géographique sur le portail Open Data et sur le site web d'Infrabel, permettant ainsi aux chercheurs d'emploi de postuler facilement à des postes dans leur région.

Ces efforts constants témoignent de l'engagement total d'Infrabel à relever les défis du recrutement et à garantir la continuité de ses activités.

DO 2025202606801

Question n° 678 de Madame la députée Tine Gielis du 29 octobre 2025 (N.) au ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale:

Projet pilote concernant les camionnettes électriques d'une capacité maximale de 4,25 tonnes (QO 008807C).

L'électrification du parc de camionnettes se heurte à un obstacle majeur: la limite actuelle de 3,5 tonnes pour les véhicules pouvant être conduits avec le permis de conduire B. En raison du poids des batteries, le poids à vide des camionnettes électriques dépasse rapidement cette limite. De ce fait, elles sont souvent exclues de cette catégorie dans la pratique.

En Belgique, un projet pilote est actuellement en cours jusqu'en août 2026, dans le cadre duquel des véhicules électriques et à hydrogène jusqu'à 4,25 tonnes peuvent être conduits avec un permis de conduire B, à condition que le poids supplémentaire se justifie par des besoins technologiques. En outre, dans un rayon de 100 km autour du lieu d'établissement de l'entreprise, l'obligation d'utiliser un tachygraphe ne s'applique pas.

Il est toutefois essentiel d'évaluer cette phase pilote en temps utile afin de clarifier la situation et d'éviter que les investissements ne soient freinés par l'insécurité juridique. En effet, le monde des entreprises, entre autres, demeure pour l'instant dans l'incertitude quant au processus de suivi et à son calendrier.

1. Où en est actuellement le projet pilote concernant les camionnettes électriques jusqu'à 4,25 tonnes?

2. Comment et quand cette phase pilote sera-t-elle évaluée? Prévoyez-vous déjà un processus devant mener à une législation définitive?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie van 13 november 2025, op de vraag nr. 678 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Tine Gielis van 29 oktober 2025 (N.):

Het lopende proefproject heeft intussen meerdere deelnemende bedrijven met in totaal 68 bestelwagens. De studie naar het effect op de verkeersveiligheid en het leefmilieu wordt in de eerste helft van 2026 afgerond.

Het proefproject is in overeenstemming met Europese richtlijn 2006/126, die momenteel wordt herzien. De tekst tot herziening, die intussen definitief door de Raad werd aangenomen, maar nog niet door het Europees Parlement, voorziet een verplichte uitzondering die houders van een rijbewijs B, sinds minstens twee jaar afgegeven, toelaat voertuigen met alternatieve aandrijving te besturen met een maximale toegelaten massa van hoogstens 4.250 kg.

Zodra de nieuwe richtlijn is aangenomen, loopt een termijn van twee jaar voor alle lidstaten om deze specifieke bepaling om te zetten in nationaal recht.

Aangezien het proefproject afloopt op 31 augustus 2026 en ik in de nodige continuïteit wil voorzien voor de deelnemers, zal deze bepaling voor het einde van dit proefproject in Belgisch recht worden omgezet.

DO 2025202606805

Vraag nr. 679 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Tine Gielis van 29 oktober 2025 (N.) aan de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie:

De NMBS-fietspunten (MV 008808C).

De combinatie fiets-trein-fiets is cruciaal om de verandering van vervoerswijze in ons land te realiseren. Nochtans blijven de zogenaamde "fietspunten", fietsparkings en hersteldiensten aan stations in België moeilijk van de grond komen.

Recent voerde de NMBS een marktbevraging uit met het oog op de verdere uitrol van deze fietspunten, maar we horen dat de kosten daarbij hoger zouden uitvallen dan oorspronkelijk werd ingeschat. Hierdoor blijven beslissingen op zich wachten.

In Nederland is een soortgelijk initiatief, waar fietsenstallingen met herstel- en bewakingsdiensten bemand zijn door NS-personeel, ondertussen goed ingeburgerd. Zij vormen er niet enkel een ondersteuning van de fietser, maar ook een laagdrempelig aanspreekpunt in de stations.

Réponse du ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale du 13 novembre 2025, à la question n° 678 de Madame la députée Tine Gielis du 29 octobre 2025 (N.):

Le projet pilote en cours compte désormais plusieurs entreprises participantes, avec un total de 68 camionnettes. L'étude sur l'impact sur la sécurité routière et l'environnement sera achevée au cours du premier semestre 2026.

Le projet pilote est conforme à la directive européenne 2006/126, actuellement en révision. Le texte de révision, qui a entre-temps été définitivement adopté par le Conseil, mais pas encore par le Parlement européen, prévoit une dérogation obligatoire qui permet aux titulaires d'un permis de conduire B, délivré depuis au moins deux ans, de conduire des véhicules à propulsion alternative dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 4.250 kg.

Une fois la nouvelle directive adoptée, tous les États-membres disposeront d'un délai de deux ans pour transposer cette disposition spécifique dans leur droit national.

Étant donné que le projet pilote prendra fin le 31 août 2026 et que je souhaite assurer la continuité nécessaire pour les participants, cette disposition sera transposée dans le droit belge avant la fin de ce projet pilote.

DO 2025202606805

Question n° 679 de Madame la députée Tine Gielis du 29 octobre 2025 (N.) au ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale:

Les points vélos dans les gares (QO 008808C).

La combinaison vélo-train-vélo est cruciale pour réaliser le transfert modal dans notre pays. Cependant, les "points vélos", les parkings pour vélos et les services de réparation dans les gares belges peinent à se développer.

Récemment, la SNCB a organisé une consultation du marché en vue de poursuivre le déploiement de ces points vélos, mais il nous revient que les coûts de cette opération seraient plus élevés qu'initialement prévu, raison pour laquelle les décisions se font attendre.

Aux Pays-Bas, une initiative similaire, dans le cadre de laquelle des parkings pour vélos avec services de réparation et de surveillance sont gérés par le personnel de la société ferroviaire néerlandaise NS, connaît entre-temps un franc succès. Ces lieux constituent non seulement un soutien pour les cyclistes, mais également un point de contact accessible dans les gares.

1. Wat is vandaag de stand van zaken met betrekking tot de marktbevraging die de NMBS uitvoerde?

2. Hoe evalueert u tot op heden de uitrol van fietspunten? Zijn er mogelijk ook lessen te leren van het Nederlandse voorbeeld?

3. Welke stappen onderneemt u samen met de NMBS om de verdere ontwikkeling van deze fietspunten te realiseren en de combinatie fiets-trein-fiets alle kansen te geven?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie van 13 november 2025, op de vraag nr. 679 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Tine Gielis van 29 oktober 2025 (N.):

De combinatie van fiets en trein is NMBS zeer belangrijk. Dit blijkt uit de omvangrijke uitbreiding van de fietsenstalling, de *BikeOnTrain*-app, de stijging van het aantal plaatsen voor fietsen in de trein, enz. Eveneens heeft de spooronderneming de ambitie om het aantal fietspunten verder uit te breiden en zij heeft hiervoor 44 stations in de markt gebracht voor de ontwikkeling van fietspunten in Vlaanderen, Brussel en Wallonië.

De analyse van de ontvangen voorstellen is momenteel nog volop aan de gang.

Zolang de procedure niet is afgerond, kunnen wij hierover geen verdere informatie verstrekken.

In het kader van een benchmarkoefening heeft NMBS recent overleg gehad met de verantwoordelijke voor de fietsherstelstrategie bij de Nederlandse Spoorwegen (NS).

Uit dit gesprek blijkt dat Nederland, ondanks zijn sterke fietscultuur, in verhouding minder fietspunten heeft dan België.

De NS hanteert een minimumdrempel van 1.500 fietsplaatsen vooraleer een fietsherstelservice wordt overwogen.

Daarnaast is het voor de NS een essentiële voorwaarde dat minstens 50 % van de bouw-, beheer-, onderhouds- en exploitatiekosten gedragen wordt door de betrokken stad of gemeente.

Een interessante les uit het Nederlandse model is dat de lokale betrokkenheid en cofinanciering als minimumvoorwaarde worden gesteld voor de realisatie van een fietspunt.

De ervaring van de NS toont aan dat Nederlandse steden en gemeenten een actief fietsbeleid voeren en doorgaans bereid zijn hierin te investeren, wat wijst op een gedeeld belang om duurzame mobiliteit te stimuleren.

1. Où en est actuellement la consultation du marché organisée par la SNCB?

2. Comment évaluez-vous jusqu'à présent le déploiement des points vélos? Des enseignements peuvent-ils être tirés de l'exemple néerlandais?

3. Quelles mesures prenez-vous, en collaboration avec la SNCB, pour poursuivre le développement de ces points vélos et donner toutes les chances à la combinaison vélo-train-vélo?

Réponse du ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale du 13 novembre 2025, à la question n° 679 de Madame la députée Tine Gielis du 29 octobre 2025 (N.):

La combinaison du vélo et du train est très importante pour la SNCB. Cela se reflète dans l'importante extension des parkings vélos, le développement de l'application *BikeOnTrain*, l'augmentation du nombre de places pour vélos dans les trains, etc. De plus, l'entreprise ferroviaire a l'ambition d'étendre encore le nombre de Points Vélo et a, à cet effet, mis sur le marché 44 gares en vue du développement de tels points en Flandre, à Bruxelles et en Wallonie.

L'analyse des propositions reçues est actuellement toujours en cours.

Tant que la procédure n'est pas terminée, nous ne pouvons fournir aucune information complémentaire à ce sujet.

Dans le cadre d'un exercice de comparaison (*benchmark*), la SNCB a récemment eu un échange avec le responsable de la stratégie de réparation de vélos des Nederlandse Spoorwegen (NS).

Il ressort de cet entretien qu'aux Pays-Bas, malgré une forte culture du vélo, le nombre de Points Vélo est proportionnellement inférieur à celui de la Belgique.

La NS applique un seuil minimum de 1.500 places pour vélos avant d'envisager la mise en place d'un service de réparation de vélos.

En outre, il s'agit pour la NS d'une condition essentielle qu'au moins 50 % des coûts de construction, de gestion, d'entretien et d'exploitation soient pris en charge par la ville ou la commune concernée.

Une leçon intéressante tirée du modèle néerlandais est que l'implication locale et le cofinancement constituent des conditions minimales pour la réalisation d'un Point Vélo.

L'expérience de la NS montre que les villes et communes néerlandaises mènent une politique cyclable active et sont généralement disposées à y investir, ce qui témoigne d'un intérêt partagé pour la promotion de la mobilité durable.

DO 2025202606808

Vraag nr. 681 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Tine Gielis van 29 oktober 2025 (N.) aan de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie:

Stand van zaken digitaal rijbewijs en rijbewijsslot (MV 008810C).

In het regeerakkoord is opgenomen dat naar analogie van het alcoholslot de rechter de mogelijkheid zou krijgen om, bij intrekking van het rijbewijs, een rijbewijsslot op te leggen. Om dat mogelijk te maken is een digitaal rijbewijs vereist. In de beleidsverklaring kondigt u aan dat u eerst het digitaal rijbewijs zal ontwikkelen en dat de FOD Mobiliteit, samen met Vias, de haalbaarheid en de voorwaarden van een pilootproject zal bestuderen.

Bovendien is op EU-niveau intussen een principeakkoord bereikt over het digitale rijbewijs: in de toekomst zal een uniform mobiel rijbewijs beschikbaar zijn binnen een digitale portemonnee, en lidstaten krijgen een periode om dit te implementeren.

1. Wat is vandaag de stand van zaken in België rond de ontwikkeling van een digitaal rijbewijs?

2. Is er al een concrete planning of tijdsplan vastgelegd om dit digitaal rijbewijs in te voeren (nationaal), en in welke vorm (app, digitale portemonnee, gekoppeld aan nationale databanken)?

3. Hoe staat het met de voorbereidingen van een pilootproject voor het rijbewijsslot?

4. Hoe worden de rechten van jonge bestuurders (met voorlopig rijbewijs) meegenomen in dit ontwerp, zeker in het licht van de aangekondigde harmonisering van straffen, het sneller terugkrijgen van rijbewijzen, en het vermijden van onnodige medische of psychologische beproevingen?

5. Hoe waarborgt u dat juridische, privacy- en technische barrières tijdig worden aangepakt?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie van 13 november 2025, op de vraag nr. 681 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Tine Gielis van 29 oktober 2025 (N.):

DO 2025202606808

Question n° 681 de Madame la députée Tine Gielis du 29 octobre 2025 (N.) au ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale:

Permis de conduire numérique et dispositif de verrouillage du permis (QO 008810C).

L'accord de gouvernement prévoit que, par analogie avec l'alcolock, le juge aurait également la possibilité d'imposer un verrouillage du permis de conduire aux conducteurs en cas de retrait du permis. Un permis de conduire numérique est nécessaire à cette fin. Dans votre exposé d'orientation politique, vous annoncez que vous mettrez d'abord en place le permis de conduire numérique et que le SPF Mobilité étudiera, en collaboration avec Vias, la faisabilité et les conditions d'un projet pilote.

En outre, un accord de principe a été entre-temps conclu au niveau de l'UE concernant le permis de conduire numérique: à l'avenir, un permis de conduire mobile uniforme sera disponible dans un portefeuille numérique et les États membres disposeront d'un délai pour le mettre en place.

1. Où en est-on actuellement en Belgique en ce qui concerne la mise en place d'un permis de conduire numérique?

2. Un planning ou un calendrier concret existe-t-il déjà pour la mise en place de ce permis de conduire numérique (au niveau national), et sous quelle forme (application, portefeuille numérique, relié à des bases de données nationales)?

3. Où en sont les préparatifs d'un projet pilote de verrouillage du permis de conduire?

4. Comment les droits des jeunes conducteurs (titulaires d'un permis de conduire provisoire) sont-ils pris en compte dans ce projet, notamment dans le contexte de l'harmonisation annoncée des sanctions, du rétablissement accéléré des permis de conduire et pour éviter les examens médicaux ou psychologiques inutiles?

5. Comment garantirez-vous que l'on s'attaquera en temps utile aux obstacles juridiques, techniques et liés à la protection de la vie privée?

Réponse du ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale du 13 novembre 2025, à la question n° 681 de Madame la députée Tine Gielis du 29 octobre 2025 (N.):

De tekst tot herziening van de Europese richtlijn 2006/126, die de invoering van het digitaal rijbewijs omvat, is goedgekeurd door het Europees Parlement. Deze nieuwe richtlijn moet door elke lidstaat binnen de voorziene omzettingstermijn van drie jaar in nationaal recht worden omgezet.

Voor het digitaal rijbewijs of "mobiele rijbewijs" heeft de Europese Commissie 12 maanden vanaf de datum van inwerkingtreding van de richtlijn om specifieke uitvoeringsbesluiten te publiceren. Zodra deze besluiten zijn aangenomen, hebben de lidstaten 54 maanden de tijd om het mobiele rijbewijs in te voeren. De wederzijdse erkenning van mobiele rijbewijzen tussen de Lidstaten zal eveneens pas na afloop van deze laatste termijn plaatsvinden, en niet eerder.

De FOD Mobiliteit en Vervoer is reeds begonnen met de voorbereidingen om de nieuwe richtlijn tijdig te kunnen omzetten in Belgisch recht. Zij draagt via comitologie ook bij aan de vereiste uitvoeringsbesluiten van de Europese Commissie, die reeds worden voorbereid en de interoperabiliteit en erkenning van het mobiele rijbewijs op Europees niveau moeten regelen.

Daarnaast is de FOD Beleid en Ondersteuning belast met de ontwikkeling van de EU-portefeuille, waarin het mobiele rijbewijs zal worden opgenomen, en de mobiele applicatie die hiervoor gebruikt zal worden.

De ontwikkeling van een rijbewijsslot hangt af van de invoering van het mobiele rijbewijs, zoals ik eerder al heb toegelicht. De harmonisering van straffen voor onervaren verkeersovertreders, jong en oud, staat in principe los van zowel het mobiele rijbewijs als het rijbewijsslot, maar ik meen uit uw vraag te begrijpen dat u wilt weten of ook het voorlopig rijbewijs gedigitaliseerd zal worden; dat is alvast geen prioriteit, gezien de Europese deadlines voor het de invoering van het digitaal rijbewijs.

Daarnaast meen ik dat het opleggen van medische en psychologische onderzoeken aan een verkeersovertreder een discretionaire bevoegdheid van de strafrechter moet blijven, tenzij zij in het algemeen belang een absolute vereiste zijn voor de verkeersveiligheid.

Le texte de révision de la directive européenne 2006/126, qui prévoit l'introduction du permis de conduire numérique, a été approuvé par le Parlement européen. Cette nouvelle directive devra être transposée dans le droit national de chaque État-membre dans le délai de transposition prévu de trois ans.

Pour le permis de conduire numérique ou "permis mobile", la Commission européenne dispose d'un délai de 12 mois à compter de la date d'entrée en vigueur de la directive pour publier des décisions d'exécution spécifiques. Une fois ces décisions adoptées, les États-membres disposeront de 54 mois pour mettre en place le permis de conduire mobile. La reconnaissance mutuelle des permis de conduire mobiles entre les États-membres n'aura lieu qu'à l'issue de ce dernier délai, et pas avant.

Le SPF Mobilité et Transports a déjà entamé les préparatifs afin de transposer la nouvelle directive dans le droit belge dans les délais impartis. Il contribue également, par le biais de la comitologie, aux décisions d'exécution requises de la Commission européenne, qui sont déjà en cours de préparation et qui doivent réglementer l'interopérabilité et la reconnaissance du permis de conduire mobile au niveau européen.

En outre, le SPF Stratégie et Appui est chargé du développement du portefeuille UE, qui comprendra le permis de conduire mobile, et de l'application mobile qui sera utilisée à cet effet.

Le développement d'un dispositif de verrouillage du permis de conduire dépend de l'introduction du permis de conduire mobile, comme je l'ai déjà expliqué précédemment. L'harmonisation des sanctions pour les contrevenants inexpérimentés au code de la route, jeunes et moins jeunes, est en principe indépendante tant du permis de conduire mobile que du dispositif de verrouillage du permis de conduire, mais je crois comprendre, d'après votre question, que vous souhaitez savoir si le permis de conduire provisoire sera également numérisé; cela n'est en tout cas pas une priorité, compte tenu des délais européens pour l'introduction du permis de conduire numérique.

En outre, je pense que l'imposition d'examens médicaux et psychologiques à un contrevenant au code de la route doit rester une compétence discrétionnaire du juge pénal, à moins qu'ils ne soient absolument nécessaires pour la sécurité routière dans l'intérêt général.

DO 2025202606809

Vraag nr. 682 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Tine Gielis van 29 oktober 2025 (N.) aan de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie:

Categorisering van verkeersinbreuken (MV 008812C).

De huidige onderverdeling van verkeersovertredingen in graden (1e tot en met 4e graad) is vastgelegd in het koninklijk besluit van 30 september 2005. Sindsdien is er veel veranderd in de Wegcode, en herhaaldelijk hebben opeenvolgende ministers van Mobiliteit de ambitie uitgesproken om dit systeem te herzien.

In 2022 heeft uw voorganger minister Gilkinet, op basis van een studie van Vias, een initiatief genomen om de categorisering van overtredingen te actualiseren. Finaal kwam de vorige minister niet meer toe aan de concrete uitwerking.

In uw beleidsnota (blz. 35) kondigt u aan dat uw administratie het koninklijk besluit betreffende de categorisering van overtredingen verder zal aanpassen, om rekening te houden met wijzigingen in de besluiten over handelsplaten en de Wegcode, en om zo de samenhang te verzekeren en de overtredingen correct in te delen.

1. Wat is de huidige stand van zaken van het werk rond de herziening van de categorisering van overtredingen?
2. Kunt u toelichten welke timing u voor ogen heeft voor een aangepaste regelgeving, en of het dossier al dan niet "indienklaar" is na het werk van uw voorganger?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie van 13 november 2025, op de vraag nr. 682 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Tine Gielis van 29 oktober 2025 (N.):

Enerzijds is er een ontwerp van koninklijk besluit dat begin september ter advies werd overgemaakt aan de Gewesten. Dit ontwerp betreft een aanpassing van artikelen 2, b) en 2, c) van het koninklijk besluit van 30 september 2005. Dit betreft dus de categorisering van inbreuken van enerzijds de inschrijving van voertuigen en anderzijds de inschrijving van de commerciële platen voor motorvoertuigen en aanhangwagens. Dit ontwerp van koninklijk besluit doorloopt dus momenteel het regelgevend proces.

DO 2025202606809

Question n° 682 de Madame la députée Tine Gielis du 29 octobre 2025 (N.) au ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale:

La catégorisation des infractions routières (QO 008812C).

La classification existante des infractions routières en degrés (du 1er au 4e degré) est fixée par l'arrêté royal du 30 septembre 2005. Depuis lors, le Code de la route a beaucoup évolué et les ministres de la Mobilité successifs ont à plusieurs reprises exprimé leur volonté de revoir ce système.

En 2022, votre prédécesseur, le ministre Gilkinet, s'est appuyé sur une étude de Vias pour prendre l'initiative d'actualiser la catégorisation des infractions mais l'ancien ministre a finalement manqué de temps pour concrétiser cette initiative.

Dans votre note de politique générale (p. 35), vous indiquez que votre administration va poursuivre l'adaptation de l'arrêté royal relatif à la catégorisation des infractions afin de tenir compte des modifications apportées aux arrêtés sur les plaques commerciales et au code de la route, et ainsi garantir la cohérence et la classification correcte des infractions.

1. Quel est l'état d'avancement de la révision de la catégorisation des infractions?
2. Pouvez-vous préciser le calendrier que vous envisagez pour parvenir à une réglementation adaptée et si le dossier est "prêt à être déposé" à la suite du travail effectué par votre prédécesseur?

Réponse du ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale du 13 novembre 2025, à la question n° 682 de Madame la députée Tine Gielis du 29 octobre 2025 (N.):

D'une part, il existe un projet d'arrêté royal qui a été transmis aux régions pour avis début septembre. Ce projet concerne une modification des articles 2, b) et 2, c) de l'arrêté royal du 30 septembre 2005. Il s'agit donc de la classification des infractions relatives, d'une part, à l'immatriculation des véhicules et, d'autre part, à l'immatriculation des plaques commerciales pour les véhicules à moteur et les remorques. Ce projet d'arrêté royal suit donc actuellement le processus réglementaire.

Anderzijds is er inderdaad een tweede ontwerp van koninklijk besluit dat momenteel in de laatste fase van redactie zit binnen mijn administratie. Dit koninklijk besluit zal het koninklijk besluit van 30 september 2005 vervangen, aangezien de huidige wegcode naar de toekomst toe zal vervangen worden door de Code van de openbare weg (waarbij ook de gewesten een eigen regionale wegcode hebben uitgewerkt).

In dit ontwerp worden alle federale inbreuken opnieuw geëvalueerd en waar nodig ingedeeld in een andere categorie, waarbij de regionale inbreuken uit het ontwerp zijn gehaald. Deze zullen immers door de gewesten worden ingedeeld in hun eigen wetgeving.

Van zodra deze tekst gefinaliseerd wordt binnen mijn administratie, zal dit ontwerp grondig worden besproken met de andere stakeholders. Nadien zal het regelgevend proces worden opgestart, waarbij het de bedoeling is om deze tekst samen in werking te laten treden met de Code van de openbare weg.

DO 2025202606813

Vraag nr. 683 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Tine Gielis van 30 oktober 2025 (N.) aan de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie:

De spoorverbinding naar Zuid-Limburg (MV 008813C).

De voorbije jaren hanteert de NMBS steeds vaker de praktijk om treinen die met vertraging rijden niet verder te laten doorrijden tot Tongeren, maar ze te laten eindigen in Hasselt. Vanuit operationeel oogpunt kan dit misschien begrijpelijk zijn om bijkomende vertragingen te vermijden, maar voor de reizigers in Zuid-Limburg, met name in Diepenbeek, Bilzen en Tongeren, heeft dit bijzonder zware gevolgen.

In de praktijk betekent dit dat reizigers die naar huis willen in Hasselt uit de trein worden gezet, en dat inwoners van Zuid-Limburg die 's ochtends naar school of werk moeten vaak letterlijk in de kou blijven staan. Dit probleem wordt nog scherper in vakantieperiodes of tijdens storingen, wanneer er amper alternatieven beschikbaar zijn. Er zijn zelfs dagen geweest met slechts één rechtstreekse verbinding naar Brussel, wat zelfs op stakingsdagen niet voorkomt.

D'autre part, il existe effectivement un deuxième projet d'arrêté royal qui en est actuellement à la phase finale de rédaction au sein de mon administration. Cet arrêté royal remplacera l'arrêté royal du 30 septembre 2005, étant donné que le code de la route actuel sera remplacé à l'avenir par le Code de la voie publique (dans le cadre duquel les régions ont également élaboré leur propre code régional de la route).

Dans ce projet, toutes les infractions fédérales sont réévaluées et, si nécessaire, reclassées dans une autre catégorie, les infractions régionales ayant été retirées du projet. Celles-ci seront en effet classées par les régions dans leur propre législation.

Dès que ce texte aura été finalisé au sein de mon administration, ce projet fera l'objet d'une discussion approfondie avec les autres parties prenantes. Ensuite, le processus réglementaire sera lancé, l'objectif étant de faire entrer ce texte en vigueur en même temps que le Code de la voie publique.

DO 2025202606813

Question n° 683 de Madame la députée Tine Gielis du 30 octobre 2025 (N.) au ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale:

Liaison ferroviaire vers le sud du Limbourg (QO 008813C).

Ces dernières années, la SNCB a de plus en plus souvent recours à la pratique consistant à ne pas laisser les trains en retard poursuivre leur route jusqu'à Tongres, mais à les faire terminer leur trajet à Hasselt. D'un point de vue opérationnel, cela peut se comprendre afin d'éviter des retards supplémentaires, mais pour les voyageurs du sud du Limbourg, notamment de Diepenbeek, Bilzen et Tongres, ces décisions ont de graves conséquences particulièrement lourdes.

Concrètement, cela signifie que les voyageurs qui souhaitent rentrer chez eux à Hasselt sont débarqués du train et que les habitants du sud du Limbourg qui doivent se rendre à l'école ou au travail le matin sont laissés en rade. Ce problème est particulièrement aigu pendant les périodes de vacances ou en cas de perturbations, lorsqu'il n'y a pratiquement pas d'alternatives disponibles. Il est même arrivé que, certains jours, il n'y ait qu'une seule liaison directe vers Bruxelles, ce qui ne se produit même pas les jours de grève.

Wat dit alles extra problematisch maakt, is dat de officiële communicatie van de NMBS hierover niet altijd transparant is. Er wordt vaak verwezen naar infrastructurele werken, terwijl navraag leert dat het gaat om operationele beslissingen. Reizigers ervaren de communicatie als onvolledig of zelfs misleidend, en voelen zich in de steek gelaten.

De ontsluiting van Zuid-Limburg is nochtans cruciaal voor de streek, niet alleen voor studenten en pendelaars maar ook om de economische leefbaarheid van de regio te vrijwaren en braindrain tegen te gaan. Betrouwbare verbindingen richting Leuven, Brussel en Antwerpen zijn hiervoor essentieel.

1. Bent u op de hoogte van deze systematische praktijk waarbij treinen in Hasselt worden ingekort, met alle gevolgen van dien voor Zuid-Limburg?

2. Hoe beoordeelt u de transparantie van de NMBS in dit dossier, en acht u de communicatie naar de reizigers correct en volledig?

3. Welke stappen zult u ondernemen om te garanderen dat de ontsluiting van Zuid-Limburg niet structureel wordt ondermijnd door deze operationele keuzes?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie van 13 november 2025, op de vraag nr. 683 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Tine Gielis van 30 oktober 2025 (N.):

1. NMBS zet haar rollend materieel zo efficiënt mogelijk in om zoveel mogelijk reizigers te kunnen bedienen. Treinen die hun eindbestemming bereiken, worden zo snel mogelijk opnieuw ingezet. Door de technische handelingen die nodig zijn om van rijrichting te veranderen, is de marge om vertragingen op te vangen vaak beperkt. Daarom beslist NMBS soms om een treinreis te laten eindigen in een tussenstation, zoals Hasselt, in plaats van door te rijden tot de oorspronkelijke eindbestemming.

Deze beslissing is nooit eenvoudig, want ze benadeelt altijd een aantal reizigers. Toch is het doel om te vermijden dat vertragingen zich opstapelen en een sneeuwbaaleffect veroorzaken op het hele netwerk, wat nog meer reizigers zou treffen.

2. Wanneer een treinrit wordt ingekort, probeert NMBS doorgaans een alternatief aan te bieden binnen een aanvaardbare termijn (meestal binnen het halfuur, maximaal binnen het uur). Als er geen alternatief mogelijk is, zal de trein normaal gezien toch zijn volledige traject afleggen, ondanks de vertraging en de mogelijke gevolgen daarvan.

Le problème est aggravé par le fait que la communication officielle de la SNCB à ce sujet n'est pas toujours transparente. Elle évoque souvent des travaux d'infrastructure, alors que renseignement pris, il s'avère qu'il s'agit en réalité de décisions opérationnelles. Les voyageurs perçoivent ces communications comme incomplètes, voire trompeuses, et se sentent abandonnés.

L'accès au sud du Limbourg est pourtant crucial pour la région, non seulement pour les étudiants et les navetteurs, mais aussi pour préserver la viabilité économique de la région et lutter contre la fuite des cerveaux. Des liaisons fiables vers Louvain, Bruxelles et Anvers sont essentielles à cet égard.

1. Êtes-vous au courant de cette pratique systématique consistant à limiter le trajet des trains à Hasselt, avec toutes les conséquences que cela implique pour le sud du Limbourg?

2. Comment évaluez-vous la transparence de la SNCB dans ce dossier, et estimez-vous que la communication aux voyageurs est correcte et complète?

3. Quelles mesures comptez-vous prendre pour garantir que l'accessibilité du sud du Limbourg ne soit pas structurellement compromise par ces choix opérationnels?

Réponse du ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale du 13 novembre 2025, à la question n° 683 de Madame la députée Tine Gielis du 30 octobre 2025 (N.):

1. La SNCB utilise son matériel roulant de la manière la plus efficace possible afin de pouvoir transporter le plus grand nombre de voyageurs. Les trains qui arrivent à leur destination finale sont remis en service aussi rapidement que possible. En raison des opérations techniques nécessaires pour changer de direction, la marge pour absorber les retards est souvent limitée. C'est pourquoi la SNCB décide parfois de terminer un trajet dans une gare intermédiaire, comme Hasselt, au lieu de poursuivre jusqu'à la destination initiale.

Cette décision n'est jamais facile, car elle pénalise toujours certains voyageurs. Cependant, l'objectif est d'éviter que les retards ne s'accumulent et ne provoquent un effet boule de neige sur l'ensemble du réseau, ce qui toucherait encore plus de voyageurs.

2. Lorsqu'un trajet est raccourci, la SNCB essaie généralement de proposer une alternative dans un délai acceptable (généralement dans la demi-heure, au maximum dans l'heure). S'il n'est pas possible de proposer une alternative, le train effectuera normalement tout son trajet, malgré le retard et les conséquences éventuelles.

NMBS streeft ernaar om reizigers tijdig en correct te informeren en werkt voortdurend aan het verbeteren van de communicatie. Tijdens de ochtend- (6 u-9 u) en avondspits (16 u-19 u) rijden er tien treinen tussen Tongeren en Hasselt in beide richtingen. Op die momenten, wanneer de meeste reizigers onderweg zijn van of naar Diepenbeek, Bilzen of Tongeren, is er dus bijna altijd een alternatief binnen een redelijke termijn.

3. Verder voert NMBS gerichte analyses uit van incidenten en operationele problemen om de oorzaken te achterhalen, een actieplan op te stellen en herhaling te voorkomen. Er worden ook regelmatig vergaderingen georganiseerd tussen NMBS en Infrabel om informatie te delen, concrete maatregelen te bepalen en gecoördineerde acties uit te voeren om de stiptheid te verbeteren. Een structurele uitdaging voor deze verbinding Quiévrain-Tongeren is de beperkte capaciteit rond het knooppunt van Halle en in de Brusselse Noord-Zuidverbinding.

DO 2025202606827

Vraag nr. 685 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Barbara Pas van 30 oktober 2025 (N.) aan de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie:

Het Engelstalig taalgebruik door de NMBS inzake trein+-vervoersbewijzen.

Een Vlaamse treinreiziger die via digitale weg een trein+-vervoersbewijs kocht, kreeg zowel het vervoersbewijs als het begeleidende e-postbericht in het Engels toegezonden. Dit lijkt andermaal een overtreding van de taalwetgeving te zijn.

Welke maatregelen neemt u om ervoor te zorgen dat reizigers zowel het elektronisch bericht als het vervoersbewijs in de taal krijgen zoals dit voorgeschreven is door de taalwet in bestuurszaken?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie van 13 november 2025, op de vraag nr. 685 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Barbara Pas van 30 oktober 2025 (N.):

Op basis van de beschikbare informatie lijkt het hier te gaan om een digitale aankoop. In dat kader kunnen we meegeven dat tickets en aankoopbewijzen steeds worden verstuurd in de taal die de klant zelf heeft gekozen.

La SNCB s'efforce d'informer les voyageurs en temps utile et de manière correcte, et travaille continuellement à améliorer la communication. Pendant les heures de pointe du matin (6 h-9 h) et du soir (16 h-19 h), dix trains circulent entre Tongres et Hasselt dans les deux sens. À ces moments-là, lorsque la plupart des voyageurs se déplacent vers ou depuis Diepenbeek, Bilzen ou Tongres, il y a donc presque toujours une alternative dans un délai raisonnable.

3. En outre, la SNCB réalise des analyses ciblées des incidents et des problèmes opérationnels afin d'en identifier les causes, d'établir un plan d'action et d'éviter leur répétition. Des réunions régulières sont également organisées entre la SNCB et Infrabel pour partager des informations, définir des mesures concrètes et mener des actions coordonnées afin d'améliorer la ponctualité. Un défi structurel pour la liaison Quiévrain-Tongres est la capacité limitée autour du noeud de Halle et dans la jonction Nord-Sud de Bruxelles.

DO 2025202606827

Question n° 685 de Madame la députée Barbara Pas du 30 octobre 2025 (N.) au ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale:

Utilisation de l'anglais par la SNCB concernant les titres de transport Train+.

Un voyageur flamand qui a acheté un titre de transport Train+ par voie électronique a reçu tant le titre de transport que le courriel d'accompagnement en anglais. Il semble s'agir, une fois de plus, d'une violation de la législation sur l'emploi des langues.

Quelles mesures prenez-vous pour veiller à ce que les voyageurs reçoivent à la fois le message électronique et le titre de transport dans la langue prescrite par la loi sur l'emploi des langues en matière administrative?

Réponse du ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale du 13 novembre 2025, à la question n° 685 de Madame la députée Barbara Pas du 30 octobre 2025 (N.):

Sur la base des informations disponibles, il semble qu'il s'agisse ici d'un achat effectué par voie numérique. Dans ce cadre, nous pouvons préciser que les billets et les preuves d'achat sont toujours envoyés dans la langue que le client a lui-même choisie.

Wanneer een klant bijvoorbeeld de Engelse versie van de NMBS-app gebruikt om een aankoop te doen, volgen we die taalkeuze ook voor de tickets en de e-mails. Dat geldt eveneens voor de bevestigingsmail en het aankoopbewijs van Train+.

Hoewel coderingsfouten of technische afwijkingen nooit volledig kunnen worden uitgesloten, is er momenteel geen enkel element dat erop wijst dat er systematisch inbreuken zouden zijn op de taalwetgeving.

DO 2025202606890

Vraag nr. 691 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Tine Gielis van 03 november 2025 (N.) aan de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie:

Visie en erfgoedzorg bij commerciële invulling van monumentale stations (MV 009324C).

Recentelijk opende in de monumentale inkomhal van station Antwerpen-Centraal een vestiging van de internationale broodjesketen *Pret a Manger*, in de vroegere lokettenzaal onder de iconische koepel.

Voor sommigen is dit moeilijk te rijmen met het uitzonderlijke erfgoedkarakter van wat vaak het mooiste station ter wereld wordt genoemd. Het roept vragen op over de visie van NMBS bij de commerciële invulling van zulke symbolische ruimtes.

Men verwacht bij een dergelijk monument eerder een kwalitatieve, belevingsgerichte en op het gebouw afgestemde aanpak, eerder dan de inplanting van ketens die in elk willekeurig winkelcentrum kunnen staan.

1. Vindt u het gepast dat een broodjesketen zich vestigt in de monumentale inkomhal van Antwerpen-Centraal, gezien het uitzonderlijke erfgoed- en belevingskarakter van het gebouw?

2. Welke richtlijnen of beoordelingscriteria hanteert de NMBS vandaag bij het toekennen van commerciële concessies in historische stationsgebouwen?

3. Acht u het wenselijk dat er in de concessievoorwaarden expliciete kwaliteits- of erfgoedeisen worden opgenomen voor dergelijke iconische sites?

Par exemple, lorsqu'un client utilise la version anglaise de l'application SNCB pour effectuer un achat, nous respectons ce choix linguistique pour les billets et les e-mails. Il en va de même pour l'e-mail de confirmation et le justificatif d'achat de Train+.

Bien que des erreurs d'encodage ou des anomalies techniques ne puissent jamais être totalement exclues, aucune indication ne permet à ce stade de conclure à une infraction systématique à la législation linguistique.

DO 2025202606890

Question n° 691 de Madame la députée Tine Gielis du 03 novembre 2025 (N.) au ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale:

Importance d'une vision et du patrimoine lors de l'affectation commerciale de gares monumentales (QO 009324C).

Récemment, un établissement de la chaîne internationale de sandwicheries Pret A Manger a ouvert ses portes dans le hall d'entrée monumental de la gare d'Anvers-Central, dans l'ancienne salle des guichets sous la coupole emblématique.

Pour certains, cette implantation est difficilement conciliable avec le caractère patrimonial exceptionnel de ce qui est souvent considéré comme la plus belle gare du monde. Elle soulève des questions quant à la vision de la SNCB sur l'utilisation de tels espaces symboliques à des fins commerciales.

S'agissant d'un tel monument, on s'attendrait à une approche qualitative, axée sur l'expérience et adaptée au bâtiment, plutôt qu'à l'implantation de chaînes qu'on pourrait trouver dans n'importe quel centre commercial.

1. Considérez-vous qu'il est approprié qu'une chaîne de sandwicheries s'installe dans le hall d'entrée monumental de la gare d'Anvers-Central, compte tenu du caractère patrimonial et expérientiel du bâtiment?

2. Quelles directives ou quels critères d'évaluation la SNCB utilise-t-elle actuellement pour l'octroi de concessions commerciales dans les bâtiments de gare historiques?

3. Estimez-vous souhaitable que des exigences explicites en matière de qualité ou de patrimoine soient intégrées dans les conditions de concession pour de tels sites emblématiques?

4. Overweegt u om met de NMBS afspraken te maken om in de toekomst meer visie en consistentie te brengen in de commerciële invulling van de Belgische stations, zodat erfgoed, beleving en identiteit beter worden bewaakt?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie van 13 november 2025, op de vraag nr. 691 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Tine Gielis van 03 november 2025 (N.):

Het gaat hier om een ruimte die NMBS momenteel niet meer gebruikt, maar ze wel toegankelijk wil houden voor haar reizigers en de voorbijgangers. Ze is daarom op zoek gegaan naar een nieuwe invulling, een horecazaak met brede openingsuren, en met een aanbod dat op verschillende momenten van de dag voor een breed publiek interessant is. Dit zijn belangrijke elementen om veel leven en beweging te creëren.

Om dan de uiteindelijke keuze te maken zijn er een aantal criteria, waaronder de dienstverlening naar de klanten, de inrichtingsplannen en het financiële plan. Kwaliteitsvereisten worden dus meegenomen. Wie daar als beste uit de bus komt, haalt het contract binnen.

Met andere woorden, NMBS moet de markt correct benaderen, met gelijke regels voor iedereen. Het is dus niet zo dat dat specifiek kan gekozen worden voor een kleine of een grote speler.

Soms loopt het trouwens ook anders. In het station van Leuven bijv. was het een lokale speler die het voor een belangrijke ruimte haalde van een grote internationale speler.

We staan voor een grote uitdaging, niet enkel in Antwerpen, om nieuwe invullingen te vinden voor stationsgebouwen die veel meer ruimtes bevatten dan degene die NMBS nodig heeft voor de uitvoering van haar taken.

Ik word daarover trouwens vaak bevraagd door u en uw collega's. Voor mij is het essentieel dat er een nieuwe invulling wordt gevonden die een meerwaarde biedt voor de reizigers en voorbijgangers, die bijdraagt tot sociale controle en veiligheid en die succesvol kan worden uitgeroepen door derden.

DO 2025202606928

Vraag nr. 695 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Irina De Knop van 04 november 2025 (N.) aan de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie:

4. Envisagez-vous de conclure des accords avec la SNCB afin d'apporter à l'avenir davantage de vision et de cohérence dans l'utilisation commerciale des gares belges, de manière à mieux préserver le patrimoine, l'expérience des voyageurs et l'identité du bâtiment?

Réponse du ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale du 13 novembre 2025, à la question n° 691 de Madame la députée Tine Gielis du 03 novembre 2025 (N.):

Il s'agit ici d'un espace que la SNCB n'utilise plus actuellement, mais qu'elle souhaite toutefois garder accessible pour ses voyageurs et les passants. Elle a donc cherché une nouvelle affectation: un établissement horeca (restaurant, café, etc.) avec de larges horaires d'ouverture et une offre attrayante pour un large public à différents moments de la journée. Ce sont des éléments importants pour créer de la vie et du mouvement.

Pour faire le choix final, plusieurs critères entrent en ligne de compte, parmi lesquels le service à la clientèle, les plans d'aménagement et le plan financier. Les exigences de qualité sont donc également prises en considération. Celui qui obtient les meilleurs résultats sur ces points décroche le contrat.

En d'autres termes, la SNCB doit aborder le marché de manière correcte, avec des règles identiques pour tous. Il n'est donc pas possible de choisir spécifiquement un petit ou un grand acteur.

Parfois, les choses se passent d'ailleurs différemment. À la gare de Louvain, p. ex. c'est un acteur local qui a remporté l'appel d'offres pour un espace important face à un grand acteur international.

Nous faisons face à un grand défi, pas seulement à Anvers, pour trouver de nouvelles affectations aux bâtiments de gare, qui comportent beaucoup plus d'espaces que ceux dont la SNCB a besoin pour l'exécution de ses missions.

D'ailleurs, vous et vos collègues m'interrogez souvent à ce sujet. Pour moi, il est essentiel de trouver une nouvelle affectation qui apporte une valeur ajoutée pour les voyageurs et les passants, qui contribue au contrôle social et à la sécurité, et qui puisse être exploitée avec succès par des tiers.

DO 2025202606928

Question n° 695 de Madame la députée Irina De Knop du 04 novembre 2025 (N.) au ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale:

Decoaten van treinen voor betere internettoegang (MV 009009C).

De NMBS heeft in 2024 beslist om af te zien van de uitrol van wifi op treinen. Alle treinen met een wifi-signaal uitrusten zou een investering vragen van 173 miljoen euro, en dat is volgens de NMBS te duur.

Er is daarom, na een aantal proefprojecten, gekozen voor een project waarbij in de treinen voor een betere dataverbinding wordt gezorgd, zodat reizigers via 4G of 5G kunnen surfen.

Een betere connectiviteit hangt echter niet enkel af van de dekking van het 4G/5G-netwerk langs de spoorlijnen, maar ook van een ingreep aan de treinen zelf. Concreet dient de coating van de ramen aangepast te worden. Voor de volledige *decoating* werd een kost van circa 40 miljoen euro geraamd.

1. Hoeveel treinstellen van de huidige vloot zijn reeds aangepast via *decoating* of een gelijkaardige techniek? Welk aandeel is dit op de totale vloot?

2. Wat is de planning voor de komende jaren wat betreft het aanpassen van de resterende treinen? Welke concrete doelstellingen (in percentages of aantallen) worden jaarlijks vooropgesteld?

3. Welke criteria hanteert de NMBS om te bepalen welke toestellen of lijnen eerst aan bod komen?

4. Wat is de huidige geraamde kostprijs van dit project en hoe wordt deze verdeeld over de verschillende jaren?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie van 13 november 2025, op de vraag nr. 695 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Irina De Knop van 04 november 2025 (N.):

Er is gekozen om de M6- en M7-rijtuigen uit te rusten met *decoated* ramen omdat deze rijtuigen op de belangrijkste IC-verbindingen uitgebaat worden en gezien hun capaciteit (tot 140 reizigers per voertuig). Ook in het lastenboek voor de bestelling van de nieuwe MR30-rijtuigen zijn *decoated* ramen opgenomen.

Het dubbeldekrijtuigtype M6 betreft een vloot van 492 voertuigen waarvan 181 rijtuigen ondertussen werden uitgerust met *decoated* zijramen in de reizigersafdelingen.

Het dubbeldekrijtuigtype M7 betreft een vloot van 750 rijtuigen (op termijn na einde leveringen) waarvan vandaag al 622 rijtuigen werden geleverd. Van deze geleverde vloot zijn 381 rijtuigen uitgerust met *decoated* zijramen in de reizigersafdelingen.

La suppression du revêtement extérieur des trains pour une meilleure connectivité internet (QO 009009C).

En 2024, la SNCB a décidé de supprimer le déploiement du wifi à bord des trains. En effet, équiper tous les trains d'un signal wifi représenterait un investissement de 173 millions d'euros, jugé trop coûteux par la SNCB.

C'est la raison pour laquelle, après plusieurs projets pilotes, un projet visant à fournir une meilleure connexion internet à bord des trains, afin que les voyageurs puissent surfer en 4G ou en 5G, a été retenu.

Toutefois, une meilleure connectivité ne dépend pas seulement de la couverture du réseau 4G/5G le long des voies mais également d'une intervention sur les trains mêmes. Concrètement, cela signifie que le revêtement des vitres doit être adapté. Le coût de la suppression complète de ce revêtement est estimé à 40 millions d'euros.

1. Combien de trains de la flotte actuelle ont déjà été adaptés par l'enlèvement de ce revêtement ou une technique similaire? Quelle part de la flotte totale cela représente-t-il?

2. Quel est le planning prévu pour l'adaptation des trains restants dans les prochaines années? Quels sont les objectifs annuels concrets (en pourcentages ou en nombre)?

3. Quels critères la SNCB applique-t-elle pour déterminer les trains ou les lignes à adapter en priorité?

4. À combien est actuellement estimé le coût de ce projet et comment sera-t-il réparti dans le temps?

Réponse du ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale du 13 novembre 2025, à la question n° 695 de Madame la députée Irina De Knop du 04 novembre 2025 (N.):

Il a été décidé d'équiper les voitures M6 et M7 de fenêtres *décoatées* (sans revêtement métallique) car ces voitures sont exploitées sur les principales liaisons IC et en raison de leur capacité (jusqu'à 140 voyageurs par véhicule). Le cahier des charges pour la commande des nouvelles voitures AM30 inclut également des fenêtres *décoatées*.

Le type de voiture à deux niveaux M6 représente une flotte de 492 véhicules, dont 181 voitures ont déjà été équipées de fenêtres latérales *décoatées* dans les compartiments voyageurs.

Le type de voiture à deux niveaux M7 représente une flotte de 750 véhicules (à terme, une fois les livraisons achevées), dont 622 voitures ont déjà été livrées à ce jour. Parmi cette flotte livrée, 381 voitures sont équipées de fenêtres latérales *décoatées* dans les compartiments voyageurs.

Het is de bedoeling om voor beide vloten op termijn alle dubbeldekrijtuigen M6 en M7 uitgerust te hebben met *decoated* zijramen in de reizigersafdelingen ofwel een totaal van 1.242 rijtuigen (492 + 750) op een totaal van 4.500 voertuigen.

De rijtuigen M6 worden uitgerust met *decoated* ramen tijdens de *mid-life* revisie. Deze is gestart in 2018 en loopt tot begin 2029.

De rijtuigen M7 die geleverd werden zonder *decoated* ramen, worden conform gesteld tijdens de eerste tussen-tijdse revisie van de vloot die start in 2027.

Voor het *decoaten* werden technische studies gedaan om een laserbehandeling toe te passen zonder dat de ruitenpakketten dienen gedemonteerd te worden uit de voertuigen. Hierdoor kan de kost van nieuwe ruiten uitgespaard worden. Een behandeling van een ruitenpakket wordt momenteel geraamd op 10.000 euro per voertuig.

550 voertuigen moeten in de periode 2025-2029 behandeld worden wat overeenstemt met een budget van ongeveer 5,5 miljoen euro verspreid over vijf jaar (ongeveer 1,1 miljoen euro per jaar).

DO 2025202606932

Vraag nr. 696 van De heer volksvertegenwoordiger Oskar Seuntjens van 04 november 2025 (N.) aan de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie:

Blijvende problemen Eurocity (MV 009680C).

Goede internationale treinverbindingen zijn cruciaal voor een duurzaam en vlot mobiliteitsbeleid. We willen mensen aanmoedigen om de trein te nemen, ook over de grens heen, maar dan moet dat wel een betrouwbare en stipte keuze zijn.

Zeker op de belangrijke as Brussel - Antwerpen - Rotterdam - Amsterdam, één van de drukste trajecten in onze regio, moet de dienstverlening op niveau zijn.

In december 2024 vervingen de NMBS en de Nederlandse Spoorwegen de klassieke Benelux-trein door een nieuw aanbod: de Eurocity Direct, die rijdt tussen Brussel en Amsterdam en in België enkel in Antwerpen-Centraal stopt; en de Eurocity, die tot Rotterdam rijdt en in België ook halt houdt in Mechelen en Noorderkempen.

L'objectif est qu'à terme, toutes les voitures à deux niveaux M6 et M7 soient équipées de fenêtres latérales *décoatées* dans les compartiments voyageurs, soit un total de 1.242 voitures (492 + 750) sur un total de 4.500 véhicules.

Les voitures M6 sont équipées de fenêtres *décoatées* lors de leur révision à mi-vie. Celle-ci a commencé en 2018 et se poursuivra jusqu'au début de 2029.

Les voitures M7 livrées sans fenêtres *décoatées* seront mises en conformité lors de la première révision intermédiaire de la flotte, qui commencera en 2027.

Pour le *décoating*, des études techniques ont été réalisées afin d'appliquer un traitement laser sans avoir à démonter les vitrages des véhicules. Cela permet d'éviter le coût d'un remplacement complet des fenêtres. Le traitement de l'ensemble des vitrages d'un véhicule est actuellement estimé à 10.000 euros.

550 véhicules doivent être traités sur la période 2025-2029, ce qui correspond à un budget d'environ 5,5 millions d'euros répartis sur cinq ans (environ 1,1 million d'euros par an).

DO 2025202606932

Question n° 696 de Monsieur le député Oskar Seuntjens du 04 novembre 2025 (N.) au ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale:

Problèmes persistants chez Eurocity (QO 009680C).

De bonnes liaisons ferroviaires internationales sont essentielles pour une politique de mobilité durable et facile d'accès. Nous voulons encourager les gens à prendre le train, y compris pour des trajets transfrontaliers, mais il doit s'agir d'un choix basé sur la fiabilité et la ponctualité.

En particulier sur l'axe important Bruxelles - Anvers - Rotterdam - Amsterdam, l'un des tronçons les plus fréquentés de notre région, les niveaux de service doivent être à la hauteur.

En décembre 2024, la SNCB et les Nederlandse Spoorwegen (la société des chemins de fer néerlandaise) ont remplacé le train classique Benelux par une nouvelle offre: l'Eurocity Direct, qui circule entre Bruxelles et Amsterdam et ne s'arrête en Belgique qu'à Anvers-Central; et l'Eurocity, qui circule jusqu'à Rotterdam et s'arrête en Belgique également à Malines et en gare de Noorderkempen.

Die beslissing kreeg veel kritiek. Ze leidde tot het verdwijnen van een binnenlandse IC-trein tussen Antwerpen en Brussel, waardoor het aanbod in onder andere Mechelen en Vilvoorde merkbaar verslechterde. Op papier rijden er nog vier treinen per uur tussen Antwerpen en Brussel, maar één daarvan, de Eurocity via Brussels Airport, is traag en zeer onbetrouwbaar.

Dagelijks vallen er ritten uit, wat bijzonder problematisch is voor reizigers vanuit Noorderkempem, waar de Eurocity vaak de enige verbinding is, en voor mensen die naar Brussels Airport reizen. Zij moeten extra vroeg vertrekken om zeker hun vlucht te halen, wat niet de bedoeling kan zijn van modern spoorvervoer.

1. Hoe hoog lag de rituitval van de Eurocity tussen december 2024 en september 2025? Hoe evalueert u deze?

2. Welke maatregelen nam de NMBS om bij uitval van de Eurocity voor alternatieven te zorgen, vooral voor reizigers in Noorderkempem en op de verbinding Antwerpen - Brussels Airport?

3. Welke maatregelen heeft de NMBS al genomen en gepland om de betrouwbaarheid van de Eurocity op een aanvaardbaar niveau te brengen?

4. Mogen reizigers bij uitval van de Eurocity tussen Antwerpen en Rotterdam gebruikmaken van de Eurocity Direct? Zo ja, hoe wordt dat gecommuniceerd aan de getroffen reizigers en het betrokken treinpersoneel?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie van 13 november 2025, op de vraag nr. 696 van De heer volksvertegenwoordiger Oskar Seuntjens van 04 november 2025 (N.):

1. De gemiddelde uitval, dus de gedeeltelijke en volledige uitval samen bekeken, bedraagt meer dan 10 %. Deze uitval ligt vanzelfsprekend te hoog.

2 en 3. Omdat de EuroCity elk uur rijdt, kunnen reizigers de volgende EC-trein nemen. Voor het traject tussen Noorderkempem en Antwerpen kunnen reizigers op weekdagen ook gebruik maken van de S-trein. Voor de verbinding tussen Antwerpen en Brussels Airport zijn er eveneens nationale treinen beschikbaar. Reizigers met een EuroCity-ticket mogen ook van deze treinen gebruikmaken.

Cette décision a été largement critiquée. Elle a entraîné la disparition d'un train IC intérieur entre Anvers et Bruxelles, ce qui a sensiblement détérioré l'offre ferroviaire à Malines et Vilvorde, entre autres. Sur le papier, il y a encore quatre trains par heure entre Anvers et Bruxelles, mais l'un d'entre eux, l'Eurocity via Brussels Airport, est lent et très peu fiable.

Chaque jour, des trains sont supprimés, ce qui pose plus particulièrement un problème pour les voyageurs en provenance de Noorderkempem, où l'Eurocity est souvent la seule liaison disponible, et pour les personnes qui se rendent à Brussels Airport. Ils doivent partir très tôt pour attraper leur vol, ce qui ne peut être le but d'un transport ferroviaire moderne.

1. Quel a été le nombre de suppressions de trains Eurocity entre décembre 2024 et septembre 2025? Comment les évaluez-vous?

2. Quelles mesures la SNCB a-t-elle prises pour proposer des alternatives en cas de suppression de l'Eurocity, en particulier pour les voyageurs à Noorderkempem et sur la liaison Anvers - Brussels Airport?

3. Quelles sont les mesures déjà prises et prévues par la SNCB pour ramener la fiabilité de l'Eurocity à un niveau acceptable?

4. Si l'Eurocity entre Anvers et Rotterdam est annulé, les voyageurs peuvent-ils utiliser l'Eurocity Direct? Dans l'affirmative, comment cette information sera-t-elle communiquée aux voyageurs et au personnel de bord concernés?

Réponse du ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale du 13 novembre 2025, à la question n° 696 de Monsieur le député Oskar Seuntjens du 04 novembre 2025 (N.):

1. Le taux moyen de suppression, c'est-à-dire la somme des suppressions partielles et totales, dépasse 10 %. Ce taux est évidemment trop élevé.

2 et 3. Comme l'EuroCity circule chaque heure, les voyageurs peuvent prendre le train EC suivant. Pour le trajet entre Noorderkempem et Anvers, les voyageurs peuvent également utiliser le train S en semaine. Pour la liaison entre Anvers et Brussels Airport, des trains nationaux sont également disponibles. Les voyageurs munis d'un billet EuroCity peuvent également emprunter ces trains.

Om de betrouwbaarheid van de EuroCity-verbinding te verbeteren, heeft NMBS sinds de start van de dienst intensieve inspanningen geleverd. Er wordt continu gewerkt aan het verbeteren van de operationele betrouwbaarheid, met al enkele positieve resultaten: het percentage uitgevallen ritten is gedaald ten opzichte van de start van de dienstverlening. NMBS blijft verdere maatregelen nemen om de dienstverlening robuuster te maken.

4. Het is inderdaad zo dat, wanneer de EuroCity tussen Antwerpen en Rotterdam uitvalt, dat reizigers mogen gebruikmaken van de Eurocity Direct.

Om hen hierover te informeren, wordt een omroep gedaan in het station. Daarnaast wordt het betrokken treinpersoneel op de hoogte gebracht, zodat zij reizigers correct kunnen begeleiden en informeren.

DO 2025202606933

Vraag nr. 697 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Tine Gielis van 04 november 2025 (N.) aan de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie:

De stijgende verkeersongevallen volgens de Vias-barometer (MV 009155C).

Uit de meest recente Verkeersveiligheidsbarometer van Vias blijkt dat het aantal letselongevallen in België de voorbije kwartalen opnieuw toeneemt. Deze stijging doet zich voor in meerdere gewesten en treft in het bijzonder fietsers, voetgangers en motorrijders. De barometer wijst op mogelijke oorzaken zoals de heropleving van het verkeer na de covid-periode, hogere snelheden, afleiding achter het stuur en een verminderde handhaving. De cijfers bevestigen dat verkeersveiligheid ook vandaag nog een belangrijke maatschappelijke uitdaging blijft.

De barometer fungeert als vroegwaarschuwingssysteem en biedt waardevolle informatie om het beleid tijdig bij te sturen.

1. Hoe evalueert u de recente cijfers uit de Vias-barometer? Welke trends baren volgens u de meeste zorgen?

2. Welke beleidsmaatregelen worden momenteel genomen of voorbereid om de stijgende trend van ongevallen terug te dringen, met bijzondere aandacht voor kwetsbare weggebruikers?

3. Hoe verloopt de samenwerking tussen de federale diensten, Vias en de gewesten om ongevallenhotspots te detecteren en gericht aan te pakken?

Afin d'améliorer la fiabilité de la liaison EuroCity, la SNCB a fourni des efforts intensifs depuis le début du service. Un travail continu est mené pour améliorer la fiabilité opérationnelle, avec déjà quelques résultats positifs: le pourcentage de trajets annulés a diminué par rapport au début du service. La SNCB continue à prendre des mesures supplémentaires pour rendre le service plus robuste.

4. Il est en effet exact que, lorsque l'EuroCity entre Anvers et Rotterdam est supprimé, les voyageurs peuvent utiliser l'Eurocity Direct.

Pour les en informer, une annonce est faite en gare. De plus, le personnel de train concerné est informé afin qu'il puisse accompagner et informer correctement les voyageurs.

DO 2025202606933

Question n° 697 de Madame la députée Tine Gielis du 04 novembre 2025 (N.) au ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale:

Les accidents de la route en hausse selon le baromètre de l'institut Vias (QO 009155C).

Il ressort du dernier baromètre de la sécurité routière publié par Vias que le nombre d'accidents de la route ayant entraîné des blessures est reparti à la hausse au cours des derniers trimestres. Cette augmentation concerne plusieurs régions et touche en particulier les cyclistes, les piétons et les motards. Le baromètre identifie comme causes possibles la reprise de la circulation après la période du covid, les vitesses plus élevées, la distraction au volant et un moindre respect des règles. Les chiffres confirment que la sécurité routière est encore un défi majeur dans la société actuelle.

Le baromètre fait office de système d'alerte précoce et fournit de précieuses informations pour adapter à temps la politique adoptée.

1. Quelle évaluation faites-vous des récents chiffres issus du baromètre de Vias? Quelles sont, selon vous, les tendances les plus préoccupantes?

2. Quelles mesures sont-elles prises ou en préparation pour faire baisser le nombre d'accidents, en prêtant plus particulièrement attention aux usagers faibles?

3. Comment se déroule la collaboration entre les services fédéraux, Vias et les régions pour détecter les endroits où de nombreux accidents se produisent et prendre des mesures adéquates?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie van 13 november 2025, op de vraag nr. 697 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Tine Gielis van 04 november 2025 (N.):

1. De resultaten van de recentste barometer betreffen het eerste trimester van 2025, hiervoor worden de letselgevallen van het eerste trimester van het jaar vergeleken met de ongevallen van het eerste trimester van 2024. De barometer geeft hier de eerste trends aan, maar deze hebben niet dezelfde waarde als deze die getrokken kunnen worden uit de volledige cijfers van een jaartal. Toch kunnen we uit deze barometer van het eerste trimester wel opmerken dat letselgevallen met actieve weggebruikers, en dan met name elektrische fietsen (want de ongevallen met klassieke fietsen dalen), in stijgende lijn evolueren.

We weten dat vele fietsongevallen voortkomen uit een incident tussen twee weggebruikers, maar ook dat hier een groot deel éézijdige ongevallen bij zijn, waarbij een fietser ten val komt zonder dat er sprake is van een tegenligger. Vele van deze letselgevallen zijn niet geregistreerd door de politie, er is hier dus sprake van onder-rapportering. Samen met Vias institute proberen we hier een beter zicht op te krijgen. In deze barometer zien we geen stijging van ongevallen met voetgangers. De meest alarmerende trend is de stijging van ongevallen met elektrische steps, die mijn volle aandacht heeft.

2. Wat het fietsen betreft, ben ik geen voorstander van een helmplicht maar wil ik de helmdracht wel stimuleren, in samenspraak met de regionale overheden. Ook al kan de helm het ongeval op zich niet verhinderen, we weten dat deze het risico op een ernstig of zelfs dodelijk hersenletsel aanzienlijk kan doen dalen. Dezelfde strategie wordt ook gevolgd in Nederland, waar ze volop inzetten op helmdrachtstimulering, met de campagne *Kom veilig thuis* (<https://www.komveiligthuis.nl/fietshelm/over-de-campagne>). Ook in bepaalde Scandinavische landen, zoals Denemarken en Noorwegen, is de helmdracht op vrijwillige basis sterk gestegen.

Wat het gebruik van de elektrische steps betreft, werden de verkeersregels in juli 2022 verscherpt (minimumleeftijd van 16 jaar op de openbare weg, een maximale snelheid van 25km/u, rijden op het fietspad en niet langer op het voetpad, geen passagier vervoeren, parkeren in specifieke zones). We merken op dat deze regels niet voldoende gekend zijn of gewoon niet nageleefd worden.

Réponse du ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale du 13 novembre 2025, à la question n° 697 de Madame la députée Tine Gielis du 04 novembre 2025 (N.):

1. Les résultats du dernier baromètre concernent le premier trimestre 2025. Pour cela, les accidents corporels du premier trimestre de l'année sont comparés à ceux du premier trimestre 2024. Le baromètre indique ici les premières tendances, mais celles-ci n'ont pas la même valeur que celles qui peuvent être tirées des chiffres complets d'une année. Néanmoins, ce baromètre du premier trimestre nous permet de constater que les accidents corporels impliquant des usagers actifs de la route, et en particulier les vélos électriques (car les accidents impliquant des vélos classiques sont en baisse), sont en augmentation.

Nous savons que de nombreux accidents de vélo résultent d'un incident entre deux usagers de la route, mais aussi qu'une grande partie d'entre eux sont des accidents unilatéraux, dans lesquels un cycliste chute sans qu'il y ait d'usager venant en sens inverse. Beaucoup de ces accidents corporels ne sont pas enregistrés par la police, il y a donc une sous-déclaration. En collaboration avec l'institut Vias, nous essayons d'y voir plus clair. Dans ce baromètre, nous ne constatons pas d'augmentation des accidents impliquant des piétons. La tendance la plus alarmante est l'augmentation des accidents impliquant des trottinettes électriques, qui retient toute mon attention.

2. En ce qui concerne le vélo, je ne suis pas favorable au port obligatoire du casque mais je souhaite encourager son utilisation, en concertation avec les autorités régionales. Même si le casque ne peut empêcher l'accident en soi, nous savons qu'il peut réduire considérablement le risque de lésions cérébrales graves, voire mortelles. La même stratégie est également suivie aux Pays-Bas, où l'on mise pleinement sur la promotion du port du casque, avec la campagne *Kom veilig thuis* (<https://www.komveiligthuis.nl/fietshelm/over-de-campagne>). Dans certains pays scandinaves aussi, comme le Danemark et la Norvège, le port du casque a également fortement augmenté sur une base volontaire.

En ce qui concerne l'utilisation des trottinettes électriques, les règles de circulation ont été renforcées en juillet 2022 (âge minimum de 16 ans sur la voie publique, vitesse maximale de 25 km/h, circulation sur la piste cyclable et non plus sur le trottoir, interdiction de transporter un passager, stationnement dans des zones spécifiques). Nous constatons que ces règles ne sont pas suffisamment connues ou tout simplement non respectées.

Er is daarnaast ook een problematiek van opgedreven steps. Het is dus belangrijk dat de huidige regels regelmatig opgefrist worden. Daarnaast bestudeert mijn administratie welke bijkomende maatregelen kunnen genomen worden om het gebruik van de elektrische steps veiliger te maken. Mijn administratie analyseert de verschillende aspecten die hier spelen (aanpak van de technische normen, een eventuele inschrijving zodat de handhaving makkelijker kan plaatsvinden, een eventuele helmplicht invoeren), en zal hierbij ook aandacht hebben voor de maatregelen die in andere EU-landen werden genomen.

3. De inventarisatie en aanpak van de zwarte punten, de hotspots waar veelvuldig ongevallen plaatsvinden, is een activiteit die voornamelijk op regionaal niveau (door de wegbeheerders dus) wordt uitgevoerd. Toch wens ik, in samenwerking met VIAS, de hotspots te identificeren waar verkeersongevallen veel voorkomen om adequate maatregelen te treffen. Samen met mijn regionale collegae, bevoegd voor mobiliteit, zijn we ten volle geëngageerd in de visie All4Zero, die nodig is om de hotspots van ongevallen met lichamelijk letsel aan te pakken.

DO 2025202606954

Vraag nr. 706 van De heer volksvertegenwoordiger Oskar Seuntjens van 04 november 2025 (N.) aan de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie:

Bottleneck Berchem (MV 009059C).

1. Het station van Berchem is, naast Antwerpen-Centraal, één van de belangrijkste mobiliteitsknooppunten van onze stad en regio. Zoals bekend is de huidige infrastructuur verouderd: het stationsgebouw biedt te weinig ruimte voor het huidige en toekomstige aantal reizigers en de toegankelijkheid laat te wensen over. Er zijn bijkomende trappen en liften nodig, en een grondige uitbreiding stuit op beperkingen van de beschikbare percelen van NMBS en Infrabel.

In maart 2025 werd aangekondigd dat de vernieuwing van de spoorwegbrug over de Ring gepland staat voor augustus 2028 en 2029, als eerste stap in de grootschalige herinrichting van het station en de omgeving. De stad Antwerpen werkt daarnaast aan een haalbaarheidsstudie voor een nieuw stationsgebouw, die tegen dit najaar afgerond zou moeten zijn.

Il existe également un problème de trottinettes trafiquées. Il est donc important que les règles actuelles soient régulièrement réactualisées. Par ailleurs, mon administration examine les mesures supplémentaires qui pourraient être prises pour rendre l'utilisation des trottinettes électriques plus sûre. Elle analyse les différents aspects en jeu (une approche des normes techniques, une éventuelle immatriculation afin de faciliter l'application de la loi, l'introduction éventuelle du port obligatoire du casque) et tiendra également compte des mesures prises dans d'autres pays de l'UE.

3. L'inventaire et la gestion des points noirs, ces zones où les accidents sont plus fréquents, sont des activités qui relèvent principalement du niveau régional (c'est-à-dire des gestionnaires de la voirie). Néanmoins, en collaboration avec Vias, je souhaite pouvoir identifier les *hotspots* des accidents de la route afin de prendre les mesures de sécurité routière adéquate. Avec mes collègues régionaux de la Mobilité, nous sommes pleinement engagés dans la vision All4Zero qui nécessite d'endiguer les *hotspots* d'accidents corporels.

DO 2025202606954

Question n° 706 de Monsieur le député Oskar Seuntjens du 04 novembre 2025 (N.) au ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale:

Le goulet d'étranglement de Berchem (QO 009059C).

1. La gare de Berchem est, avec Anvers-Central, l'un des principaux noeuds de communication de notre ville et de notre région. Chacun sait que l'infrastructure actuelle est obsolète: le bâtiment de la gare offre un espace insuffisant par rapport au nombre actuel et futur de voyageurs et son accessibilité laisse à désirer. Des escaliers et des ascenseurs supplémentaires sont nécessaires et une extension substantielle des installations se heurterait aux limites des parcelles disponibles appartenant à la SNCB et à Infrabel.

Il a été annoncé au mois de mars 2025 que le renouvellement du pont ferroviaire qui enjambe le ring était prévu pour les mois d'août 2028 et 2029 et qu'il s'agirait d'une première étape avant le grand réaménagement de la gare et de ses abords. La ville d'Anvers élabore par ailleurs une étude de faisabilité portant sur la construction d'un nouveau bâtiment de gare. Cette étude devrait être achevée cet automne.

Kunt u een update geven over de voortgang van deze planning, en hoe u samen met NMBS, Infrabel en de stad Antwerpen de uitvoering van deze werken ziet verlopen? Bent u op de hoogte van de lopende haalbaarheidsstudie en de plannen van spoorwegbruggen?

2. Anderzijds vormt het station van Berchem al lange tijd een bottleneck en het wordt enkel erger, vooral door de komst van steeds meer internationale treinen, wat in de toekomst niet zal veranderen. Er zijn slechts twee sporen beschikbaar, terwijl in Antwerpen-Centraal dezelfde treinen op vier sporen aankomen. België staat bekend als land dat bij spoorwegwerken aan de toekomst denkt. Nu de spoorwegbruggen en bijhorende infrastructuur hernieuwd worden, mogen we dan ook de kans grijpen om vooruit te kijken.

Bent u het met mij eens dat de nieuwe spoorwegbruggen zodanig moeten worden ontworpen dat er in de toekomst extra perrons of sporen kunnen worden aangelegd, zodat deze belangrijke knooppunten kunnen meegroeien met de vraag naar mobiliteit? Bent u bereid hier concrete maatregelen voor te nemen bij de realisatie van de bruggen in één van de belangrijkste stations van het land?

Antwoord van de minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie van 13 november 2025, op de vraag nr. 706 van De heer volksvertegenwoordiger Oskar Seuntjens van 04 november 2025 (N.):

Ik nodig u uit om mijn antwoord op uw schriftelijke vraag nr. 669 van 29 oktober 2025 te raadplegen, waarin precies hetzelfde onderwerp wordt behandeld (zie huidig Bulletin).

**Minister van Modernisering van de overheid,
belast met Overheidsbedrijven,
Ambtenarenzaken, het Gebouwenbeheer van de
Staat, Digitalisering en Wetenschapsbeleid**

DO 2024202505943

Vraag nr. 318 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Britt Huybrechts van 06 oktober 2025 (N.) aan de minister van Modernisering van de overheid, belast met Overheidsbedrijven, Ambtenarenzaken, het Gebouwenbeheer van de Staat, Digitalisering en Wetenschapsbeleid:

Kunst in gevangenissen.

Pouvez-vous nous dire où en est cette planification et comment vous envisagez la réalisation de ces travaux avec la SNCB, Infrabel et la ville d'Anvers? Avez-vous connaissance de la réalisation d'une étude de faisabilité et des projets de viaducs ferroviaires?

2. Par ailleurs, la gare de Berchem constitue depuis longtemps un goulet d'étranglement. La situation ne fait que s'aggraver, en particulier en raison du passage d'un nombre croissant de trains internationaux, et ne s'améliorera pas à l'avenir. Seules deux voies sont disponibles, alors que les mêmes trains arrivent sur quatre voies à Anvers-Central. La Belgique est connue comme étant un pays qui pense à l'avenir en matière de travaux ferroviaires. Nous devons profiter de la rénovation des ponts ferroviaires et des infrastructures associées pour nous tourner vers l'avenir.

Partagez-vous mon avis selon lequel les nouveaux ponts ferroviaires doivent être conçus de manière à permettre la construction future de quais ou de voies supplémentaires, afin que ces noeuds importants puissent évoluer au rythme de la demande en matière de mobilité? Êtes-vous disposé à prendre des mesures concrètes à cet effet dans le cadre de la réalisation des ponts, dans l'une des gares les plus importantes du pays?

Réponse du ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale du 13 novembre 2025, à la question n° 706 de Monsieur le député Oskar Seuntjens du 04 novembre 2025 (N.):

Je vous invite à consulter ma réponse à votre question écrite n° 669 du 29 octobre 2025, qui traite précisément du même sujet (voir Bulletin actuel).

**Ministre de l'Action et de la Modernisation
publiques, chargée des Entreprises publiques, de
la Fonction publique, de la Gestion immobilière de
l'État, du Numérique et de la Politique scientifique**

DO 2024202505943

Question n° 318 de Madame la députée Britt Huybrechts du 06 octobre 2025 (N.) à la ministre de l'Action et de la Modernisation publiques, chargée des Entreprises publiques, de la Fonction publique, de la Gestion immobilière de l'État, du Numérique et de la Politique scientifique:

L'art dans les prisons.

In het verleden werd bij de bouw van de nieuwe gevangenis van Dendermonde een samenwerking opgezet tussen de Regie der Gebouwen en de plaatselijke academie voor schone kunsten. In dat kader werden kunstwerken geïntegreerd in de nieuwe infrastructuur, waarvoor ook een aanzienlijk budget werd uitgetrokken.

1. Heeft de Regie der Gebouwen sinds 2023 opnieuw samengewerkt met een academie voor schone kunsten of een gelijkaardige instelling met het oog op de integratie van kunstwerken in penitentiaire inrichtingen?

2. Zo ja, om welke projecten gaat het precies, welke instellingen waren hierbij betrokken en welke budgetten werden hiervoor voorzien?

3. Op welke wijze en op basis van welke criteria worden dergelijke instellingen geselecteerd om met de Regie der Gebouwen samen te werken?

4. Worden er in de toekomst nog soortgelijke projecten voorzien in het kader van nieuwbouw- of renovatieprojecten van gevangenis?

Antwoord van de minister van Modernisering van de overheid, belast met Overheidsbedrijven, Ambtenarenzaken, het Gebouwenbeheer van de Staat, Digitalisering en Wetenschapsbeleid van 06 november 2025, op de vraag nr. 318 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Britt Huybrechts van 06 oktober 2025 (N.):

1. Wat betreft de nieuwe DBFM-gevangenis in Antwerpen wordt met de Koninklijke Academie voor Schone Kunsten (KASK) van Antwerpen samengewerkt voor de totale integratie van kunst in het gebouw.

2. De projecten komen van studenten en/of onderzoekers, die werden geselecteerd door een jury die is samengesteld uit vertegenwoordigers van de KASK, de Regie der Gebouwen, FOD Justitie en de private partners (aannemer en architect).

Het totale kunstbudget is voorzien op 500.000 euro excl. btw, waarvan een gedeelte is gereserveerd voor eventuele bouwtechnische aanpassingen voor de integratie van de kunst in het gebouw, alsook het onderhoud van de kunst.

Er is ongeveer 390.000 euro voor de KASK (inclusief begeleiding) voorzien, 60.000 euro voor aanpassingen bouw en 50.000 euro voor onderhoud.

3. Er werd voor de Antwerpse KASK gekozen omwille van de locatie in dezelfde stad en omwille van het feit dat de KASK in Antwerpen een gerenommeerde kunstacademie is.

Dans le passé, lors de la construction de la nouvelle prison de Termonde, une coopération a été mise en place entre la Régie des Bâtiments et l'académie locale des beaux-arts. Dans ce cadre, des oeuvres d'art ont été intégrées dans les nouvelles infrastructures, et un budget considérable a été dégagé à cet effet.

1. Depuis 2023, la Régie des Bâtiments a-t-elle mis en place de nouvelles coopérations avec une académie des beaux-arts ou une institution similaire en vue d'intégrer des oeuvres d'art dans des établissements pénitentiaires?

2. Dans l'affirmative, de quels projets s'agit-il exactement, quelles institutions y ont été associées et quels budgets ont été prévus à cet effet?

3. De quelle manière et sur la base de quels critères ces institutions sont-elles sélectionnées pour coopérer avec la Régie des Bâtiments?

4. Des projets similaires sont-ils prévus à l'avenir dans le cadre de projets de construction ou de rénovation de prisons?

Réponse de la ministre de l'Action et de la Modernisation publiques, chargée des Entreprises publiques, de la Fonction publique, de la Gestion immobilière de l'État, du Numérique et de la Politique scientifique du 06 novembre 2025, à la question n° 318 de Madame la députée Britt Huybrechts du 06 octobre 2025 (N.):

1. En ce qui concerne la nouvelle prison à Anvers (marché DBFM), il existe une collaboration avec la Koninklijke Academie voor Schone Kunsten (KASK) d'Anvers pour l'intégration d'oeuvres d'art dans le bâtiment.

2. Les projets ont été conçus par des étudiants et/ou des chercheurs qui ont été sélectionnés par un jury composé de représentants de la KASK, de la Régie des Bâtiments, du SPF Justice et des partenaires privés (l'entrepreneur et l'architecte).

Le budget artistique total prévu est de 500.000 euros hors TVA, dont une partie de ce budget a été réservée pour d'éventuelles adaptations techniques afin de pouvoir intégrer les oeuvres d'art au bâtiment et pour l'entretien de ces oeuvres.

Un montant d'environ 390.000 euros a été réservé pour le KASK (y compris l'accompagnement), 60.000 euros pour les adaptations techniques et 50.000 euros pour l'entretien.

3. Le choix s'est porté sur la KASK en raison de son implantation dans la même ville et du fait qu'il s'agit d'une académie des beaux-arts renommée à Anvers.

Dit biedt studenten de kans om aan een uniek project mee te werken, terwijl de federale overheid de kans om kunst van hoge kwaliteit met een beperkt budget te verwerven.

4. Er is sowieso kunstintegratie voorzien bij onze DBFM-projecten, maar de keuze om met een kunstacademie samen te werken hangt af van de aanwezigheid, de capaciteit en de kwaliteit van die academie.

In Wallonië is het decreet van 10 mei 1984 (*décret relatif à l'intégration d'oeuvres d'art dans les bâtiments publics*) van toepassing. Dit decreet regelt de integratie van kunstwerken in openbare gebouwen waarvoor de werken meer dan 5 miljoen euro bedragen.

DO 2024202505956

Vraag nr. 321 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Barbara Pas van 06 oktober 2025 (N.) aan de minister van Modernisering van de overheid, belast met Overheidsbedrijven, Ambtenarenzaken, het Gebouwenbeheer van de Staat, Digitalisering en Wetenschapsbeleid:

De taalverhoudingen in de Koninklijke Sterrenwacht van België.

Kunt u voor de Koninklijke Sterrenwacht van België meedelen:

1. wat het huidige taalkader is per trap van de hiërarchie;
2. hoeveel personeelsleden op datum van heden per trap van de hiërarchie behoren tot het Nederlandse taalkader en hoeveel tot het Franse taalkader?

Antwoord van de minister van Modernisering van de overheid, belast met Overheidsbedrijven, Ambtenarenzaken, het Gebouwenbeheer van de Staat, Digitalisering en Wetenschapsbeleid van 06 november 2025, op de vraag nr. 321 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Barbara Pas van 06 oktober 2025 (N.):

Het antwoord op deze vraag werd rechtstreeks naar het geachte Kamerlid gestuurd. Door de omvang ervan werd het antwoord niet opgenomen in het *Bulletin van Vragen en Antwoorden*. Op verzoek zal de griffie van de Kamer van volksvertegenwoordigers de documenten bezorgen (*schriftelijke.vragen@dekamer.be*).

Ainsi, les étudiants ont l'opportunité de collaborer à un projet unique, tandis que les autorités publiques fédérales peuvent acquérir des oeuvres d'art de haute qualité avec un budget limité.

4. Pour nos projets DBFM, l'intégration d'oeuvres d'art est toujours prévue, mais le choix du partenaire dépend de la présence, de la capacité et de la qualité de l'académie en question.

En Wallonie, le décret du 10 mai 1984 (décret relatif à l'intégration d'oeuvres d'art dans les bâtiments publics) est d'application. Ce décret règle l'intégration d'oeuvres d'art dans les bâtiments publics pour lesquels les travaux s'élèvent à un montant de plus de 5 millions d'euros.

DO 2024202505956

Question n° 321 de Madame la députée Barbara Pas du 06 octobre 2025 (N.) à la ministre de l'Action et de la Modernisation publiques, chargée des Entreprises publiques, de la Fonction publique, de la Gestion immobilière de l'État, du Numérique et de la Politique scientifique:

La répartition linguistique à l'Observatoire royal de Belgique.

En ce qui concerne l'Observatoire royal de Belgique, pouvez-vous nous communiquer les données suivantes:

1. le cadre linguistique actuel dans chaque degré de la hiérarchie;
2. le nombre de membres du personnel appartenant au cadre linguistique néerlandais ou au cadre linguistique français, dans chaque degré de la hiérarchie et à ce jour?

Réponse de la ministre de l'Action et de la Modernisation publiques, chargée des Entreprises publiques, de la Fonction publique, de la Gestion immobilière de l'État, du Numérique et de la Politique scientifique du 06 novembre 2025, à la question n° 321 de Madame la députée Barbara Pas du 06 octobre 2025 (N.):

La réponse à cette question a été transmise directement à l'honorable membre. Étant donné son ampleur, cette réponse n'a pas été insérée dans le *Bulletin des Questions et Réponses*. Sur simple demande, le greffe de la Chambre des représentants transmettra les documents (*questions.ecrites@lachambre.be*).

DO 2024202505963

Vraag nr. 323 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Barbara Pas van 06 oktober 2025 (N.) aan de minister van Modernisering van de overheid, belast met Overheidsbedrijven, Ambtenarenzaken, het Gebouwenbeheer van de Staat, Digitalisering en Wetenschapsbeleid:

De taalverhoudingen in het Koninklijk Museum voor Midden-Afrika.

Kunt u voor het Koninklijk Museum voor Midden-Afrika meedelen:

1. wat het huidige taalkader is per trap van de hiërarchie;
2. hoeveel personeelsleden op datum van heden per trap van de hiërarchie behoren tot het Nederlandse taalkader en hoeveel tot het Franse taalkader?

Antwoord van de minister van Modernisering van de overheid, belast met Overheidsbedrijven, Ambtenarenzaken, het Gebouwenbeheer van de Staat, Digitalisering en Wetenschapsbeleid van 06 november 2025, op de vraag nr. 323 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Barbara Pas van 06 oktober 2025 (N.):

Het antwoord op deze vraag werd rechtstreeks naar het geachte Kamerlid gestuurd. Door de omvang ervan werd het antwoord niet opgenomen in het *Bulletin van Vragen en Antwoorden*. Op verzoek zal de griffie van de Kamer van volksvertegenwoordigers de documenten bezorgen (schriftelijke.vragen@dekamer.be).

DO 2024202505966

Vraag nr. 324 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Barbara Pas van 06 oktober 2025 (N.) aan de minister van Modernisering van de overheid, belast met Overheidsbedrijven, Ambtenarenzaken, het Gebouwenbeheer van de Staat, Digitalisering en Wetenschapsbeleid:

De taalverhoudingen in de Koninklijke Musea voor Schone Kunsten van België.

Kunt u voor de Koninklijke Musea voor Schone Kunsten van België meedelen:

1. wat het huidige taalkader is per trap van de hiërarchie;
2. hoeveel personeelsleden op datum van heden per trap van de hiërarchie behoren tot het Nederlandse taalkader en hoeveel tot het Franse taalkader?

DO 2024202505963

Question n° 323 de Madame la députée Barbara Pas du 06 octobre 2025 (N.) à la ministre de l'Action et de la Modernisation publiques, chargée des Entreprises publiques, de la Fonction publique, de la Gestion immobilière de l'État, du Numérique et de la Politique scientifique:

La répartition linguistique au Musée royal de l'Afrique centrale.

En ce qui concerne le Musée royal de l'Afrique centrale, pouvez-vous nous communiquer les données suivantes:

1. le cadre linguistique actuel dans chaque degré de la hiérarchie;
2. le nombre de membres du personnel appartenant au cadre linguistique néerlandais ou au cadre linguistique français, dans chaque degré de la hiérarchie et à ce jour?

Réponse de la ministre de l'Action et de la Modernisation publiques, chargée des Entreprises publiques, de la Fonction publique, de la Gestion immobilière de l'État, du Numérique et de la Politique scientifique du 06 novembre 2025, à la question n° 323 de Madame la députée Barbara Pas du 06 octobre 2025 (N.):

La réponse à cette question a été transmise directement à l'honorable membre. Étant donné son ampleur, cette réponse n'a pas été insérée dans le *Bulletin des Questions et Réponses*. Sur simple demande, le greffe de la Chambre des représentants transmettra les documents (questions.ecrites@lachambre.be).

DO 2024202505966

Question n° 324 de Madame la députée Barbara Pas du 06 octobre 2025 (N.) à la ministre de l'Action et de la Modernisation publiques, chargée des Entreprises publiques, de la Fonction publique, de la Gestion immobilière de l'État, du Numérique et de la Politique scientifique:

La répartition linguistique aux Musées royaux des Beaux-Arts de Belgique.

En ce qui concerne les Musées royaux des Beaux-Arts de Belgique, pouvez-vous nous communiquer les données suivantes:

1. le cadre linguistique actuel dans chaque degré de la hiérarchie;
2. le nombre de membres du personnel appartenant au cadre linguistique néerlandais ou au cadre linguistique français, dans chaque degré de la hiérarchie et à ce jour?

Antwoord van de minister van Modernisering van de overheid, belast met Overheidsbedrijven, Ambtenarenzaken, het Gebouwenbeheer van de Staat, Digitalisering en Wetenschapsbeleid van 06 november 2025, op de vraag nr. 324 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Barbara Pas van 06 oktober 2025 (N.):

Het antwoord op deze vraag werd rechtstreeks naar het geachte Kamerlid gestuurd. Door de omvang ervan werd het antwoord niet opgenomen in het *Bulletin van Vragen en Antwoorden*. Op verzoek zal de griffie van de Kamer van volksvertegenwoordigers de documenten bezorgen (*schriftelijke.vragen@dekamer.be*).

DO 2024202505971

Vraag nr. 325 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Barbara Pas van 06 oktober 2025 (N.) aan de minister van Modernisering van de overheid, belast met Overheidsbedrijven, Ambtenarenzaken, het Gebouwenbeheer van de Staat, Digitalisering en Wetenschapsbeleid:

De taalverhoudingen in het Koninklijk Meteorologisch Instituut van België.

Kunt u voor het Koninklijk Meteorologisch Instituut van België meedelen:

1. wat het huidige taalkader is per trap van de hiërarchie;
2. hoeveel personeelsleden op datum van heden per trap van de hiërarchie behoren tot het Nederlandse taalkader en hoeveel tot het Franse taalkader?

Antwoord van de minister van Modernisering van de overheid, belast met Overheidsbedrijven, Ambtenarenzaken, het Gebouwenbeheer van de Staat, Digitalisering en Wetenschapsbeleid van 06 november 2025, op de vraag nr. 325 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Barbara Pas van 06 oktober 2025 (N.):

Het antwoord op deze vraag werd rechtstreeks naar het geachte Kamerlid gestuurd. Door de omvang ervan werd het antwoord niet opgenomen in het *Bulletin van Vragen en Antwoorden*. Op verzoek zal de griffie van de Kamer van volksvertegenwoordigers de documenten bezorgen (*schriftelijke.vragen@dekamer.be*).

Réponse de la ministre de l'Action et de la Modernisation publiques, chargée des Entreprises publiques, de la Fonction publique, de la Gestion immobilière de l'État, du Numérique et de la Politique scientifique du 06 novembre 2025, à la question n° 324 de Madame la députée Barbara Pas du 06 octobre 2025 (N.):

La réponse à cette question a été transmise directement à l'honorable membre. Étant donné son ampleur, cette réponse n'a pas été insérée dans le *Bulletin des Questions et Réponses*. Sur simple demande, le greffe de la Chambre des représentants transmettra les documents (*questions.ecrites@lachambre.be*).

DO 2024202505971

Question n° 325 de Madame la députée Barbara Pas du 06 octobre 2025 (N.) à la ministre de l'Action et de la Modernisation publiques, chargée des Entreprises publiques, de la Fonction publique, de la Gestion immobilière de l'État, du Numérique et de la Politique scientifique:

La répartition linguistique à l'Institut royal météorologique de Belgique.

En ce qui concerne l'Institut royal météorologique de Belgique, pouvez-vous nous communiquer les données suivantes:

1. le cadre linguistique actuel dans chaque degré de la hiérarchie;
2. le nombre de membres du personnel appartenant au cadre linguistique néerlandais ou au cadre linguistique français, dans chaque degré de la hiérarchie et à ce jour?

Réponse de la ministre de l'Action et de la Modernisation publiques, chargée des Entreprises publiques, de la Fonction publique, de la Gestion immobilière de l'État, du Numérique et de la Politique scientifique du 06 novembre 2025, à la question n° 325 de Madame la députée Barbara Pas du 06 octobre 2025 (N.):

La réponse à cette question a été transmise directement à l'honorable membre. Étant donné son ampleur, cette réponse n'a pas été insérée dans le *Bulletin des Questions et Réponses*. Sur simple demande, le greffe de la Chambre des représentants transmettra les documents (*questions.ecrites@lachambre.be*).

DO 2024202505976

Vraag nr. 326 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Barbara Pas van 06 oktober 2025 (N.) aan de minister van Modernisering van de overheid, belast met Overheidsbedrijven, Ambtenarenzaken, het Gebouwenbeheer van de Staat, Digitalisering en Wetenschapsbeleid:

De taalverhoudingen in de Koninklijke Musea voor Kunst en Geschiedenis.

Kunt u voor de Koninklijke Musea voor Kunst en Geschiedenis meedelen:

1. wat het huidige taalkader is per trap van de hiërarchie;
2. hoeveel personeelsleden op datum van heden per trap van de hiërarchie behoren tot het Nederlandse taalkader en hoeveel tot het Franse taalkader?

Antwoord van de minister van Modernisering van de overheid, belast met Overheidsbedrijven, Ambtenarenzaken, het Gebouwenbeheer van de Staat, Digitalisering en Wetenschapsbeleid van 06 november 2025, op de vraag nr. 326 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Barbara Pas van 06 oktober 2025 (N.):

Het antwoord op deze vraag werd rechtstreeks naar het geachte Kamerlid gestuurd. Door de omvang ervan werd het antwoord niet opgenomen in het *Bulletin van Vragen en Antwoorden*. Op verzoek zal de griffie van de Kamer van volksvertegenwoordigers de documenten bezorgen (schriftelijke.vragen@dekamer.be).

DO 2024202505979

Vraag nr. 327 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Britt Huybrechts van 06 oktober 2025 (N.) aan de minister van Modernisering van de overheid, belast met Overheidsbedrijven, Ambtenarenzaken, het Gebouwenbeheer van de Staat, Digitalisering en Wetenschapsbeleid:

Tewerkstelling illegalen bij Regie der Gebouwen.

Yassine en Hicham, twee Marokkaanse mannen zonder papieren, werkten jarenlang in het zwart via onderaannemers voor Belgische overheidsbedrijven zoals Fedasil, Infrabel en De Lijn. Ze kregen weinig of geen loonbescherming, werkten zonder contract en leefden in zware omstandigheden.

DO 2024202505976

Question n° 326 de Madame la députée Barbara Pas du 06 octobre 2025 (N.) à la ministre de l'Action et de la Modernisation publiques, chargée des Entreprises publiques, de la Fonction publique, de la Gestion immobilière de l'État, du Numérique et de la Politique scientifique:

La répartition linguistique aux Musées royaux d'Art et d'Histoire.

En ce qui concerne les Musées royaux d'Art et d'Histoire, pouvez-vous nous communiquer les données suivantes:

1. le cadre linguistique actuel dans chaque degré de la hiérarchie;
2. le nombre de membres du personnel appartenant au cadre linguistique néerlandais ou au cadre linguistique français, dans chaque degré de la hiérarchie et à ce jour?

Réponse de la ministre de l'Action et de la Modernisation publiques, chargée des Entreprises publiques, de la Fonction publique, de la Gestion immobilière de l'État, du Numérique et de la Politique scientifique du 06 novembre 2025, à la question n° 326 de Madame la députée Barbara Pas du 06 octobre 2025 (N.):

La réponse à cette question a été transmise directement à l'honorable membre. Étant donné son ampleur, cette réponse n'a pas été insérée dans le *Bulletin des Questions et Réponses*. Sur simple demande, le greffe de la Chambre des représentants transmettra les documents (questions.ecrites@lachambre.be).

DO 2024202505979

Question n° 327 de Madame la députée Britt Huybrechts du 06 octobre 2025 (N.) à la ministre de l'Action et de la Modernisation publiques, chargée des Entreprises publiques, de la Fonction publique, de la Gestion immobilière de l'État, du Numérique et de la Politique scientifique:

Travailleurs illégaux à la Régie des Bâtiments.

Yassine et Hicham, deux Marocains sans papiers, ont travaillé au noir durant des années pour des entreprises publiques belges telles que Fedasil, Infrabel et De Lijn par l'entremise de sous-traitants. Ils ne bénéficiaient pas ou pour ainsi dire pas de protection salariale, travaillaient sans contrat et vivaient dans des conditions difficiles.

Hoewel ze bewijzen aanleverden bij de arbeidsinspectie, gebeurde er weinig. Juridisch is de aansprakelijkheid van overheidsbedrijven via onderaannemers omstreden. Volgens Fairwork Belgium is zwartwerk bij mensen zonder papieren wijdverspreid, ook bij de overheid.

1. Welke controles voert de Regie der Gebouwen momenteel uit op het naleven van arbeids- en sociale wetgeving door onderaannemers op federale sites? Hoe garandeert u dat er geen zwartwerk of uitbuiting plaatsvindt op gebouwen die onder uw bevoegdheid vallen? Wanneer vonden de laatste controles plaats en wat was het resultaat?

2. Kunt u bevestigen of er ooit signalen of meldingen zijn binnengekomen over illegale tewerkstelling op sites die Fedasil gebruikt en die beheerd worden door de Regie der Gebouwen?

3. Wordt er op dit moment onderzocht of mensen zonder papieren via onderaannemers hebben gewerkt op Fedasil-domeinen? Zo ja, wat zijn de resultaten of gevolgen daarvan?

4. Bent u bereid om de controleprocedures bij aanbestedingen te verstrengen, zodat onderaannemers en hun keten van onderaannemers strenger worden gecontroleerd op illegale tewerkstelling? Overweegt u sancties of contractbreuken in dossiers waar zwartwerk of illegale tewerkstelling werd vastgesteld op domeinen van de Regie der Gebouwen?

5. Uit het antwoord op vraag nr. 168 van 6 juni 2025 (*Vragen en Antwoorden*, Kamer, 2024-2025, nr. 19) blijkt dat er tot op heden geen controles zijn uitgevoerd op de tewerkstelling van personen zonder wettig verblijf als schoonmakers in de zetel te Antwerpen. Bent u van plan om op korte termijn dergelijke controles alsnog te organiseren? Zo ja, binnen welk tijdsbestek? Zo neen, waarom niet?

Antwoord van de minister van Modernisering van de overheid, belast met Overheidsbedrijven, Ambtenarenzaken, het Gebouwenbeheer van de Staat, Digitalisering en Wetenschapsbeleid van 06 november 2025, op de vraag nr. 327 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Britt Huybrechts van 06 oktober 2025 (N.):

Bien qu'ils aient fourni des preuves de leur situation à l'inspection du travail, cela n'a pas abouti à grand-chose. Sur le plan juridique, la responsabilité des entreprises publiques qui recourent à des sous-traitants fait l'objet de controverses. Selon FAIRWORK Belgium, le travail au noir y compris dans le secteur public est très répandu chez les sans-papiers.

1. Quels contrôles la Régie des Bâtiments effectue-t-elle actuellement pour s'assurer que les sous-traitants travaillant sur des sites fédéraux respectent la législation du travail et la législation sociale? Comment garantisiez-vous l'absence de travail au noir ou d'exploitation dans les bâtiments qui relèvent de votre compétence? Quand les derniers contrôles ont-ils eu lieu et quels en ont été les résultats?

2. Pouvez-vous indiquer si vous avez un jour reçu des signaux ou des signalements concernant la présence de travailleurs en situation illégale sur des sites utilisés par Fedasil et gérés par la Régie des Bâtiments?

3. Des enquêtes sont-elles actuellement ouvertes pour déterminer si des personnes sans papiers employées par des sous-traitants ont travaillé sur des sites de Fedasil? Dans l'affirmative, quels sont les résultats de ces enquêtes ou quelle suite y est donnée?

4. Êtes-vous disposée à durcir les procédures de contrôle lors des appels d'offres, afin que les entrepreneurs et leur chaîne de sous-traitants soient soumis à des vérifications plus strictes en matière d'emploi illégal? Envisagez-vous d'infliger des sanctions ou de procéder à des ruptures de contrat dans les dossiers où la présence de travailleurs au noir ou de travailleurs en situation illégale a été constatée sur des sites de la Régie des Bâtiments?

5. Il ressort de la réponse à la question n° 168 du 6 juin 2025 (*Questions et Réponses*, Chambre, 2024-2025, n° 19) que le siège de la Régie des Bâtiments à Anvers n'a pas encore été contrôlé jusqu'à présent quant à la présence de travailleurs et notamment de préposés à l'entretien illégaux. Projetez-vous d'organiser des contrôles à brève échéance? Dans l'affirmative, dans quel délai? Dans la négative, pour quelles raisons?

Réponse de la ministre de l'Action et de la Modernisation publiques, chargée des Entreprises publiques, de la Fonction publique, de la Gestion immobilière de l'État, du Numérique et de la Politique scientifique du 06 novembre 2025, à la question n° 327 de Madame la députée Britt Huybrechts du 06 octobre 2025 (N.):

1. In de bestekken van de Regie der Gebouwen wordt de onderaannemingsketen beperkt tot twee of drie niveaus en vastgestelde inbreuken hierop worden steeds gesignaleerd aan de inspectiediensten en aan de Sociale Inlichtingen- en Opsporingsdienst (SIOD).

De SIOD wordt ook steeds verwittigd wanneer zwartwerk of praktijken van sociale dumping worden vermoed op een werf.

De vaststellingen dienen echter steeds door de sociale inspectiediensten te gebeuren en desgevallend wordt de onderaannemer van de werf verwijderd indien er bij hem zwartwerk wordt vastgesteld.

2. Er zijn geen meldingen of signalen binnengekomen over illegale tewerkstelling op sites die gebruikt worden door Fedasil en die beheerd worden door de Regie der Gebouwen.

3. Het onderzoek of er mensen zonder papieren via onderaannemers op Fedasil-sites hebben gewerkt valt onder de bevoegdheid van de sociale inspectiediensten. De Regie der Gebouwen is hier niet voor bevoegd.

4. De ondernemers zijn ertoe gehouden alle toepasselijke verplichtingen op het gebied van het milieu- sociaal en arbeidsrecht uit hoofde van het Europees Unierecht, nationale recht of collectieve arbeidsovereenkomsten of uit hoofde van de in bijlage II bij de overheidsopdrachtenwet vermelde bepalingen van internationaal milieu-, sociaal en arbeidsrecht, na te leven en te doen naleven door elke persoon die handelt als onderaannemer in welke fase ook, en door elke persoon die personeel tewerkstelt voor de uitvoering van deze opdracht.

Deze bepalingen gelden voor de opdrachtnemer en al zijn onderaannemers en leveranciers, met inbegrip van die welke die hun bedrijfszetel of hun woonplaats op het grondgebied van een ander land hebben, ongeacht de nationaliteit en de verblijfplaats van het tewerkgestelde personeel.

Alle aannemers moeten zich derhalve verplicht houden aan de volgende regels die in België gelden:

- de in de collectieve overeenkomsten vastgelegde lonen;
- de wetgeving op de arbeidsduur, met inbegrip van de bijzondere bepalingen voor het bouwbedrijf;
- de wetgeving betreffende de feestdagen en de jaarlijkse vakantie;
- in het algemeen, aan de door de collectieve overeenkomsten bepaalde arbeidsvoorwaarden, inzonderheid die in zake overwerk, dat slechts onder de gestelde voorwaarden en behoudens voorafgaandelijke kennisgeving aan de leidende ambtenaar mag worden verricht.

1. Dans les cahiers de charge de la Régie des Bâtiments, la chaîne de sous-traitance est limitée à deux ou trois niveaux et des infractions constatées à cet égard sont signalées aux services d'inspection et au Service d'Information et de Recherche sociale (SIRS).

Le SIRS est également mis au courant en cas de soupçon de travail illégal ou de pratiques de dumping social sur un chantier.

Cependant, les constats doivent toujours être faits par les services d'inspection sociale et, le cas échéant, le sous-traitant est éloigné du chantier s'il y a un constat de travail illégal sous son autorité.

2. Aucun signal ou signalement de travail illégal sur des sites occupés par Fedasil et gérés par la Régie des Bâtiments a été reçu.

3. L'enquête sur l'emploi de personnes sans papiers à travers des sous-traitants sur les sites de Fedasil est une compétence des services d'inspection sociale. La Régie des Bâtiments n'est pas compétente dans ce domaine.

4. Les opérateurs économiques sont tenus de respecter et de faire respecter par toute personne agissant en qualité de sous-traitant à quelque stade que ce soit et par toute personne mettant du personnel à disposition pour l'exécution du marché, toutes les obligations applicables dans le domaine du droit de l'Union européenne, le droit national, les conventions collectives ou par les dispositions internationales en matière de droit environnemental, social et du travail énumérées à l'annexe II de la loi relative aux marchés publics.

Ces dispositions sont applicables à l'adjudicataire et tous ses sous-traitants et fournisseurs, y compris ceux dont le siège social ou le lieu de résidence se situent sur le territoire d'un autre État, et ce, quels que soient la nationalité et le lieu de résidence des personnes mises au travail.

Tous les opérateurs économiques sont dès lors tenus de se conformer aux règles ci-après, en vigueur en Belgique:

- les salaires fixés par les conventions collectives;
- la législation sur la durée du travail, y compris les modalités propres à la construction;
- la législation relative aux jours fériés et aux vacances annuelles;
- de manière générale, les conditions de travail fixées par les conventions collectives, y compris en matière de prestations supplémentaires lesquelles ne peuvent être exécutées que dans les conditions prévues et moyennant notification préalable au fonctionnaire dirigeant.

Onverminderd de toepassing van de sancties bedoeld in andere wettelijke, reglementaire of conventionele bepalingen, worden de inbreuken op deze verplichtingen vastgesteld door de aanbestedende overheid in een proces-verbaal van vaststelling als basis voor rapportering aan de inspectiediensten en aan de SIOD en met de mogelijkheid voor de aanbestedende overheid sancties en zo nodig ambtshalve maatregelen te treffen voor deze inbreuken, ongeacht of deze vastgesteld werden bij de opdrachtnemer dan wel in zijn onderaannemingsketen.

In het kader van het prijs- of kostenonderzoek voorzien de bestekken van de Regie der Gebouwen:

Op haar eenvoudig verzoek verstrekken de inschrijvers de aanbestedende overheid alle nodige inlichtingen om dit onderzoek mogelijk te maken, met inbegrip van (en dit in het kader van de strijd tegen de sociale dumping) alle verantwoordingen betreffende de naleving van de regels inzake milieu-, sociaal en arbeidsrecht waaronder de verplichtingen die gelden op het vlak van welzijn, lonen en sociale zekerheid, de correcte betaling van de sociale bijdragen en het bestaan van een globaal preventieplan (wanneer dit vereist is) in hoofde van de inschrijver.

In geval van de vaststelling van abnormale prijzen zal dit door de aanbestedende overheid minstens gemeld worden, al naargelang het geval en overeenkomstig artikel 36, § 5 koninklijk besluit plaatsing, aan de auditor-generaal van de Belgische Mededingingsautoriteit (BMA), de SIOD, de Commissie voor de Erkenning van Aannemers (enkel bij werken).

Indien abnormaal lage of hoge prijzen worden vastgesteld voorzien de bestekken van de Regie der Gebouwen:

De aanbestedende overheid wenst de aandacht van de inschrijvers te vestigen op artikel 36, § 5 koninklijk besluit plaatsing dat door de aanbestedende overheid nauwgezet zal nageleefd worden in alle daarin opgesomde hypothesen:

1° Wanneer de offerte in het kader van een overheidsopdracht voor werken, leveringen of diensten wordt geweerd op basis van een abnormale prijs dan wel kost, deelt de aanbestedende overheid dat onverwijld mee aan de auditor-generaal van de BMA.

Sans préjudice de l'application des sanctions visées dans d'autres dispositions légales, réglementaires ou conventionnelles, les manquements à ces obligations constatés par le pouvoir adjudicateur dans un procès-verbal de constat peuvent servir de base à un rapport aux services d'inspection du SIRS avec la possibilité pour le pouvoir adjudicateur de prendre des sanctions et si nécessaire des mesures d'office par rapport à ces manquements, qu'ils aient été constatés au niveau de l'adjudicataire ou de sa chaîne de sous-traitance.

Dans le cadre de l'enquête des prix ou des coûts, les cahiers des charges de la Régie des Bâtiments prévoient:

Sur simple demande, les soumissionnaires fournissent au pouvoir adjudicateur toutes les indications permettant cette vérification, y compris de toutes les justifications (dans le cadre de la lutte contre le dumping social) relatives au respect des règles du droit de l'environnement, social et du travail et notamment des obligations d'application sur le plan du bien-être, des rémunérations et de la sécurité sociale, le paiement correct des cotisations sociales et l'existence d'un plan global de prévention (lorsqu'il est exigé) dans le chef du soumissionnaire.

En cas de constatation de prix anormaux, le pouvoir adjudicateur au minimum le mentionnera, selon les cas et conformément à l'article 36, § 5 arrêté royal passation, à l'auditeur général de l'Autorité belge de la Concurrence (ABC), le SIRS, la Commission d'agrégation des Entrepreneurs (uniquement pour les travaux).

Dans le cas de prix anormalement bas ou anormalement élevés, les cahiers des charges de la Régie des Bâtiments prévoient:

Le pouvoir adjudicateur souhaite attirer l'attention des soumissionnaires sur l'article 36, § 5 de l'arrêté royal passation, qui sera respecté scrupuleusement par le pouvoir adjudicateur dans toutes les hypothèses qui y sont énumérées:

1° quand l'offre déposée dans le cadre d'un marché public pour travaux, fournitures ou services est rejetée sur la base d'un prix ou de coûts anormaux, le pouvoir adjudicateur le communique sans délai à l'auditeur général de l'ABC;

2° Wanneer de offerte in het kader van een overheidsopdracht voor werken, leveringen of diensten wordt geweerd omwille van de vaststelling dat deze abnormaal laag is omdat zij niet voldoet aan de in artikel 7, eerste lid overheidsopdrachtenwet, bedoelde verplichtingen op het gebied van het federaal sociaal- of het arbeidsrecht, deelt de aanbestedende overheid dit onverwijld mee aan de SIOD,

3° Wanneer de offerte in het kader van een overheidsopdracht voor werken, leveringen of diensten wordt geweerd omwille van de vaststelling dat deze abnormaal laag is ingevolge niet met de interne markt verenigbare overheidssteun, stelt de aanbestedende overheid de Europese Commissie daarvan onverwijld in kennis.

4° Wanneer een offerte in het kader van een overheidsopdracht voor werken wordt geweerd op basis van een abnormaal lage prijs dan wel kost, wordt ook de Commissie voor de erkenning van aannemers onverwijld daarvan op de hoogte gebracht.

5. De Regie der Gebouwen is niet van plan een controle op het statuut van de werknemers van een schoonmaakfirma te organiseren omdat dit onder de bevoegdheid valt van de sociale inspectiediensten.

DO 2024202505980

Vraag nr. 328 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Barbara Pas van 06 oktober 2025 (N.) aan de minister van Modernisering van de overheid, belast met Overheidsbedrijven, Ambtenarenzaken, het Gebouwenbeheer van de Staat, Digitalisering en Wetenschapsbeleid:

De taalverhoudingen in het Koninklijk Belgisch Instituut voor Natuurwetenschappen.

Kunt u voor het Koninklijk Belgisch Instituut voor Natuurwetenschappen meedelen:

1. wat het huidige taalkader is per trap van de hiërarchie;
2. hoeveel personeelsleden op datum van heden per trap van de hiërarchie behoren tot het Nederlandse taalkader en hoeveel tot het Franse taalkader?

Antwoord van de minister van Modernisering van de overheid, belast met Overheidsbedrijven, Ambtenarenzaken, het Gebouwenbeheer van de Staat, Digitalisering en Wetenschapsbeleid van 06 november 2025, op de vraag nr. 328 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Barbara Pas van 06 oktober 2025 (N.):

2° quand l'offre déposée dans le cadre d'un marché public pour travaux, fournitures ou services est rejetée en raison du constat du fait que ces prix sont anormalement bas en raison du fait qu'il n'est pas satisfait aux obligations visées à l'article 7, premier alinéa de la loi relative aux marchés publics dans le domaine du droit fédéral social ou du travail, le pouvoir adjudicateur le communique sans délai au SIRS;

3° quand l'offre déposée dans le cadre d'un marché public pour travaux, fournitures ou services est rejetée en raison du constat que ces prix anormalement bas sont dus à l'obtention d'une aide compatible avec le Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, le pouvoir adjudicateur en informe sans délai la Commission européenne;

4° quand l'offre déposée dans le cadre d'un marché public pour travaux est rejetée sur la base d'un prix ou de coûts anormalement bas, la Commission d'agrégation des entrepreneurs en est immédiatement informée.

5. La Régie des Bâtiments n'a pas l'intention d'organiser un contrôle du statut des travailleurs d'une société de nettoyage, car cela relève de la compétence des services d'inspection sociale.

DO 2024202505980

Question n° 328 de Madame la députée Barbara Pas du 06 octobre 2025 (N.) à la ministre de l'Action et de la Modernisation publiques, chargée des Entreprises publiques, de la Fonction publique, de la Gestion immobilière de l'État, du Numérique et de la Politique scientifique:

La répartition linguistique à l'Institut royal des Sciences naturelles.

En ce qui concerne l'Institut royal des Sciences naturelles, pouvez-vous nous communiquer les données suivantes:

1. le cadre linguistique actuel dans chaque degré de la hiérarchie;
2. le nombre de membres du personnel appartenant au cadre linguistique néerlandais ou au cadre linguistique français, dans chaque degré de la hiérarchie et à ce jour?

Réponse de la ministre de l'Action et de la Modernisation publiques, chargée des Entreprises publiques, de la Fonction publique, de la Gestion immobilière de l'État, du Numérique et de la Politique scientifique du 06 novembre 2025, à la question n° 328 de Madame la députée Barbara Pas du 06 octobre 2025 (N.):

Het antwoord op deze vraag werd rechtstreeks naar het geachte Kamerlid gestuurd. Door de omvang ervan werd het antwoord niet opgenomen in het *Bulletin van Vragen en Antwoorden*. Op verzoek zal de griffie van de Kamer van volksvertegenwoordigers de documenten bezorgen (*schriftelijke.vragen@dekamer.be*).

DO 2024202505982

Vraag nr. 329 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Barbara Pas van 06 oktober 2025 (N.) aan de minister van Modernisering van de overheid, belast met Overheidsbedrijven, Ambtenarenzaken, het Gebouwenbeheer van de Staat, Digitalisering en Wetenschapsbeleid:

De taalverhoudingen in het Koninklijk Instituut voor het Kunstpatrimonium.

Kunt u voor het Koninklijk Instituut voor het Kunstpatrimonium meedelen:

1. wat het huidige taalkader is per trap van de hiërarchie;
2. hoeveel personeelsleden op datum van heden per trap van de hiërarchie behoren tot het Nederlandse taalkader en hoeveel tot het Franse taalkader?

Antwoord van de minister van Modernisering van de overheid, belast met Overheidsbedrijven, Ambtenarenzaken, het Gebouwenbeheer van de Staat, Digitalisering en Wetenschapsbeleid van 06 november 2025, op de vraag nr. 329 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Barbara Pas van 06 oktober 2025 (N.):

Het antwoord op deze vraag werd rechtstreeks naar het geachte Kamerlid gestuurd. Door de omvang ervan werd het antwoord niet opgenomen in het *Bulletin van Vragen en Antwoorden*. Op verzoek zal de griffie van de Kamer van volksvertegenwoordigers de documenten bezorgen (*schriftelijke.vragen@dekamer.be*).

DO 2024202505986

Vraag nr. 330 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Barbara Pas van 06 oktober 2025 (N.) aan de minister van Modernisering van de overheid, belast met Overheidsbedrijven, Ambtenarenzaken, het Gebouwenbeheer van de Staat, Digitalisering en Wetenschapsbeleid:

De taalverhoudingen in het Algemeen Rijksarchief.

La réponse à cette question a été transmise directement à l'honorable membre. Étant donné son ampleur, cette réponse n'a pas été insérée dans le *Bulletin des Questions et Réponses*. Sur simple demande, le greffe de la Chambre des représentants transmettra les documents (*questions.ecrites@lachambre.be*).

DO 2024202505982

Question n° 329 de Madame la députée Barbara Pas du 06 octobre 2025 (N.) à la ministre de l'Action et de la Modernisation publiques, chargée des Entreprises publiques, de la Fonction publique, de la Gestion immobilière de l'État, du Numérique et de la Politique scientifique:

La répartition linguistique à l'Institut royal du Patrimoine artistique.

En ce qui concerne l'Institut royal du Patrimoine artistique, pouvez-vous nous communiquer les données suivantes:

1. le cadre linguistique actuel dans chaque degré de la hiérarchie;
2. le nombre de membres du personnel appartenant au cadre linguistique néerlandais ou au cadre linguistique français, dans chaque degré de la hiérarchie et à ce jour?

Réponse de la ministre de l'Action et de la Modernisation publiques, chargée des Entreprises publiques, de la Fonction publique, de la Gestion immobilière de l'État, du Numérique et de la Politique scientifique du 06 novembre 2025, à la question n° 329 de Madame la députée Barbara Pas du 06 octobre 2025 (N.):

La réponse à cette question a été transmise directement à l'honorable membre. Étant donné son ampleur, cette réponse n'a pas été insérée dans le *Bulletin des Questions et Réponses*. Sur simple demande, le greffe de la Chambre des représentants transmettra les documents (*questions.ecrites@lachambre.be*).

DO 2024202505986

Question n° 330 de Madame la députée Barbara Pas du 06 octobre 2025 (N.) à la ministre de l'Action et de la Modernisation publiques, chargée des Entreprises publiques, de la Fonction publique, de la Gestion immobilière de l'État, du Numérique et de la Politique scientifique:

La répartition linguistique aux Archives générales du Royaume et aux Archives de l'État dans les Provinces.

Kunt u voor het Algemeen Rijksarchief meedelen:

1. wat het huidige taalkader is per trap van de hiërarchie;
2. hoeveel personeelsleden op datum van heden per trap van de hiërarchie behoren tot het Nederlandse taalkader en hoeveel tot het Franse taalkader?

Antwoord van de minister van Modernisering van de overheid, belast met Overheidsbedrijven, Ambtenarenzaken, het Gebouwenbeheer van de Staat, Digitalisering en Wetenschapsbeleid van 06 november 2025, op de vraag nr.330 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Barbara Pas van 06 oktober 2025 (N.):

Het antwoord op deze vraag werd rechtstreeks naar het geachte Kamerlid gestuurd. Door de omvang ervan werd het antwoord niet opgenomen in het *Bulletin van Vragen en Antwoorden*. Op verzoek zal de griffie van de Kamer van volksvertegenwoordigers de documenten bezorgen (schriftelijke.vragen@dekamer.be).

DO 2024202506006

Vraag nr. 331 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Barbara Pas van 07 oktober 2025 (N.) aan de minister van Modernisering van de overheid, belast met Overheidsbedrijven, Ambtenarenzaken, het Gebouwenbeheer van de Staat, Digitalisering en Wetenschapsbeleid:

De taalverhoudingen in Belnet.

Kunt u voor Belnet meedelen:

1. wat het huidige taalkader is per trap van de hiërarchie;
2. hoeveel personeelsleden op datum van heden per trap van de hiërarchie behoren tot het Nederlandse taalkader en hoeveel tot het Franse taalkader?

Antwoord van de minister van Modernisering van de overheid, belast met Overheidsbedrijven, Ambtenarenzaken, het Gebouwenbeheer van de Staat, Digitalisering en Wetenschapsbeleid van 06 november 2025, op de vraag nr.331 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Barbara Pas van 07 oktober 2025 (N.):

En ce qui concerne les Archives générales du Royaume et les Archives de l'État dans les Provinces, pouvez-vous nous communiquer les données suivantes:

1. le cadre linguistique actuel dans chaque degré de la hiérarchie;
2. le nombre de membres du personnel appartenant au cadre linguistique néerlandais ou au cadre linguistique français, dans chaque degré de la hiérarchie et à ce jour?

Réponse de la ministre de l'Action et de la Modernisation publiques, chargée des Entreprises publiques, de la Fonction publique, de la Gestion immobilière de l'État, du Numérique et de la Politique scientifique du 06 novembre 2025, à la question n° 330 de Madame la députée Barbara Pas du 06 octobre 2025 (N.):

La réponse à cette question a été transmise directement à l'honorable membre. Étant donné son ampleur, cette réponse n'a pas été insérée dans le *Bulletin des Questions et Réponses*. Sur simple demande, le greffe de la Chambre des représentants transmettra les documents (questions.ecrites@lachambre.be).

DO 2024202506006

Question n° 331 de Madame la députée Barbara Pas du 07 octobre 2025 (N.) à la ministre de l'Action et de la Modernisation publiques, chargée des Entreprises publiques, de la Fonction publique, de la Gestion immobilière de l'État, du Numérique et de la Politique scientifique:

La répartition linguistique au sein de Belnet.

En ce qui concerne Belnet, pouvez-vous nous communiquer les données suivantes:

1. le cadre linguistique actuel dans chaque degré de la hiérarchie;
2. le nombre de membres du personnel appartenant au cadre linguistique néerlandais ou au cadre linguistique français, dans chaque degré de la hiérarchie et à ce jour?

Réponse de la ministre de l'Action et de la Modernisation publiques, chargée des Entreprises publiques, de la Fonction publique, de la Gestion immobilière de l'État, du Numérique et de la Politique scientifique du 06 novembre 2025, à la question n° 331 de Madame la députée Barbara Pas du 07 octobre 2025 (N.):

Het antwoord op deze vraag werd rechtstreeks naar het geachte Kamerlid gestuurd. Door de omvang ervan werd het antwoord niet opgenomen in het *Bulletin van Vragen en Antwoorden*. Op verzoek zal de griffie van de Kamer van volksvertegenwoordigers de documenten bezorgen (*schriftelijke.vragen@dekamer.be*).

DO 2024202506009

Vraag nr. 332 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Barbara Pas van 07 oktober 2025 (N.) aan de minister van Modernisering van de overheid, belast met Overheidsbedrijven, Ambtenarenzaken, het Gebouwenbeheer van de Staat, Digitalisering en Wetenschapsbeleid:

De taalverhoudingen in het Koninklijke Bibliotheek van België - Albert I.

Kunt u voor het Koninklijke Bibliotheek van België - Albert I meedelen:

1. wat het huidige taalkader is per trap van de hiërarchie;
2. hoeveel personeelsleden op datum van heden per trap van de hiërarchie behoren tot het Nederlandse taalkader en hoeveel tot het Franse taalkader?

Antwoord van de minister van Modernisering van de overheid, belast met Overheidsbedrijven, Ambtenarenzaken, het Gebouwenbeheer van de Staat, Digitalisering en Wetenschapsbeleid van 06 november 2025, op de vraag nr. 332 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Barbara Pas van 07 oktober 2025 (N.):

Het antwoord op deze vraag werd rechtstreeks naar het geachte Kamerlid gestuurd. Door de omvang ervan werd het antwoord niet opgenomen in het *Bulletin van Vragen en Antwoorden*. Op verzoek zal de griffie van de Kamer van volksvertegenwoordigers de documenten bezorgen (*schriftelijke.vragen@dekamer.be*).

DO 2024202506011

Vraag nr. 334 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Barbara Pas van 07 oktober 2025 (N.) aan de minister van Modernisering van de overheid, belast met Overheidsbedrijven, Ambtenarenzaken, het Gebouwenbeheer van de Staat, Digitalisering en Wetenschapsbeleid:

De taalverhoudingen in het Koninklijk Belgisch Instituut voor Ruimte-Aëronomie.

La réponse à cette question a été transmise directement à l'honorable membre. Étant donné son ampleur, cette réponse n'a pas été insérée dans le *Bulletin des Questions et Réponses*. Sur simple demande, le greffe de la Chambre des représentants transmettra les documents (*questions.ecrites@lachambre.be*).

DO 2024202506009

Question n° 332 de Madame la députée Barbara Pas du 07 octobre 2025 (N.) à la ministre de l'Action et de la Modernisation publiques, chargée des Entreprises publiques, de la Fonction publique, de la Gestion immobilière de l'État, du Numérique et de la Politique scientifique:

La répartition linguistique à la Bibliothèque royale de Belgique - Albert Ier.

En ce qui concerne la Bibliothèque royale de Belgique - Albert Ier, pouvez-vous nous communiquer les données suivantes:

1. le cadre linguistique actuel dans chaque degré de la hiérarchie;
2. le nombre de membres du personnel appartenant au cadre linguistique néerlandais ou au cadre linguistique français, dans chaque degré de la hiérarchie et à ce jour?

Réponse de la ministre de l'Action et de la Modernisation publiques, chargée des Entreprises publiques, de la Fonction publique, de la Gestion immobilière de l'État, du Numérique et de la Politique scientifique du 06 novembre 2025, à la question n° 332 de Madame la députée Barbara Pas du 07 octobre 2025 (N.):

La réponse à cette question a été transmise directement à l'honorable membre. Étant donné son ampleur, cette réponse n'a pas été insérée dans le *Bulletin des Questions et Réponses*. Sur simple demande, le greffe de la Chambre des représentants transmettra les documents (*questions.ecrites@lachambre.be*).

DO 2024202506011

Question n° 334 de Madame la députée Barbara Pas du 07 octobre 2025 (N.) à la ministre de l'Action et de la Modernisation publiques, chargée des Entreprises publiques, de la Fonction publique, de la Gestion immobilière de l'État, du Numérique et de la Politique scientifique:

La répartition linguistique à l'Institut royal d'Aéronomie Spatiale de Belgique.

Kunt u voor het Koninklijk Belgisch Instituut voor Ruimte-Aeronomie meedelen:

1. wat het huidige taalkader is per trap van de hiërarchie;
2. hoeveel personeelsleden op datum van heden per trap van de hiërarchie behoren tot het Nederlandse taalkader en hoeveel tot het Franse taalkader?

Antwoord van de minister van Modernisering van de overheid, belast met Overheidsbedrijven, Ambtenarenzaken, het Gebouwenbeheer van de Staat, Digitalisering en Wetenschapsbeleid van 06 november 2025, op de vraag nr. 334 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Barbara Pas van 07 oktober 2025 (N.):

Het antwoord op deze vraag werd rechtstreeks naar het geachte Kamerlid gestuurd. Door de omvang ervan werd het antwoord niet opgenomen in het *Bulletin van Vragen en Antwoorden*. Op verzoek zal de griffie van de Kamer van volksvertegenwoordigers de documenten bezorgen (schriftelijke.vragen@dekamer.be).

DO 2025202606630

Vraag nr. 353 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Florence Reuter van 27 oktober 2025 (Fr.) aan de minister van Modernisering van de overheid, belast met Overheidsbedrijven, Ambtenarenzaken, het Gebouwenbeheer van de Staat, Digitalisering en Wetenschapsbeleid:

Capaciteit van het gebouw van het vredegerecht in Eigenbrakel (MV 008526C).

In uw antwoord op de vraag van collega Vincent Scourneau over de capaciteit van het gebouw van het vredegerecht in Eigenbrakel hebt u aangegeven dat de maximale capaciteit van de zittingszaal 120 personen bedraagt.

Uit recente gegevens blijkt echter dat dit een louter theoretische capaciteit is, aangezien er geen enkele exploitatievergunning werd aangevraagd of afgegeven, het gebouw niet in overeenstemming met de geldende normen werd gebracht en de momenteel toegestane maximale capaciteit eigenlijk beperkt is tot 50 personen, zoals vermeld wordt op de affiches die op diverse plekken in het gebouw werden aangebracht.

En ce qui concerne l'Institut royal d'Aéronomie Spatiale de Belgique, pouvez-vous nous communiquer les données suivantes:

1. le cadre linguistique actuel dans chaque degré de la hiérarchie;
2. le nombre de membres du personnel appartenant au cadre linguistique néerlandais ou au cadre linguistique français, dans chaque degré de la hiérarchie et à ce jour?

Réponse de la ministre de l'Action et de la Modernisation publiques, chargée des Entreprises publiques, de la Fonction publique, de la Gestion immobilière de l'État, du Numérique et de la Politique scientifique du 06 novembre 2025, à la question n° 334 de Madame la députée Barbara Pas du 07 octobre 2025 (N.):

La réponse à cette question a été transmise directement à l'honorable membre. Étant donné son ampleur, cette réponse n'a pas été insérée dans le *Bulletin des Questions et Réponses*. Sur simple demande, le greffe de la Chambre des représentants transmettra les documents (questions.ecrites@lachambre.be).

DO 2025202606630

Question n° 353 de Madame la députée Florence Reuter du 27 octobre 2025 (Fr.) à la ministre de l'Action et de la Modernisation publiques, chargée des Entreprises publiques, de la Fonction publique, de la Gestion immobilière de l'État, du Numérique et de la Politique scientifique:

Capacité d'accueil du bâtiment de la justice de paix à Braine-l'Alleud (QO 008526C).

En réponse à la question de mon collègue Vincent Scourneau concernant la capacité du bâtiment de justice de paix de Braine-l'Alleud, vous avez indiqué que la capacité de la salle d'audience s'élevait à 120 personnes.

Or, des éléments récents tendent à démontrer que cette capacité est purement théorique, dès lors qu'aucun permis d'exploitation n'a jamais été sollicité ni délivré, qu'aucune mise en conformité du bâtiment n'a été réalisée et que, dans les faits, la capacité maximale d'accueil actuellement autorisée est limitée à 50 personnes, comme en attestent les affiches placardées à divers endroits de l'immeuble.

Een preventieadviseur heeft er trouwens in een advies van 20 juni 2025 aan herinnerd dat het gebouw in zijn huidige staat niet voldoet aan de in Waals-Brabant geldende brandpreventienormen en dat als de limiet van 50 personen zou worden overschreden alle zittingen zouden moeten worden opgeschort.

1. Kunt u de capaciteit van het gebouw opnieuw bevestigen?

2. Kunt u verzekeren dat het gebouw wel degelijk aan de geldende normen voldoet?

3. De beschikbare informatie is vaag. Wie is er burgerrechtelijk en strafrechtelijk aansprakelijk als de huidige capaciteit wordt overschreden?

4. Rijst dat probleem ook in andere vrederechtsgebouwen, en welke maatregelen zult u nemen om te garanderen dat de Staat een voorbeeldrol vervult als het aankomt op de naleving van de veiligheidsvoorschriften?

Antwoord van de minister van Modernisering van de overheid, belast met Overheidsbedrijven, Ambtenarenzaken, het Gebouwenbeheer van de Staat, Digitalisering en Wetenschapsbeleid van 06 november 2025, op de vraag nr. 353 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Florence Reuter van 27 oktober 2025 (Fr.):

1. Het antwoord op vraag nr. 249 van 10 juli 2025 (*Vragen en Antwoorden*, Kamer, 2024-2025, nr. 23) was gebaseerd op de toegestane capaciteit zoals bepaald door de brandweer van de hulpverleningszone Waals-Brabant, namelijk een maximale bezetting van 180 personen voor de volledige verdieping en een limiet van 120 personen voor de zittingszaal, op voorwaarde dat deze een oppervlakte van minstens 360 m² heeft. Deze inschatting was dus niet gebaseerd op de effectief voor het publiek toegankelijke oppervlakte, die een beperkte capaciteit van 65 personen bevestigt.

Op basis hiervan bevestigt de Regie der Gebouwen de maximale capaciteit van de zittingszaal op 65 personen, conform het bezoekverslag van de hulpverleningszone Waals-Brabant - afdeling Brandweer, gedateerd op 12 maart 2021. Hoewel de brandweer een totale bezetting van 180 personen voor de hele verdieping toestaat, leidt de toepassing van het Algemeen Politie-reglement ertoe dat de bezetting van de zaal beperkt wordt tot één persoon per vierkante meter, wat neerkomt op maximaal 65 personen voor een toegankelijke oppervlakte van 65 m².

Tot slot dient benadrukt te worden dat deze capaciteit van 65 personen een theoretisch maximum is, dat in de praktijk moeilijk haalbaar is vanwege de intrinsieke afmetingen van de zittingszaal (meubilair, enz.).

Un conseiller en prévention a d'ailleurs rappelé dans un avis du 20 juin 2025 que, dans l'état actuel, le bâtiment n'est pas conforme aux normes de prévention incendie en vigueur dans le Brabant wallon, et que si la limite de 50 personnes devait être dépassée, il conviendrait de suspendre toute audience.

1. Pouvez-vous confirmer à nouveau la capacité du bâtiment?

2. Pouvez-vous assurer que le bâtiment respecte bien les normes de conformité?

3. Étant donné que l'information est floue; actuellement si la capacité est dépassée, qui assume les responsabilités civile et pénale de probables dépassements?

4. Cette problématique se pose-t-elle également dans d'autres implantations de justices de paix, et quelles mesures comptez-vous prendre pour garantir que l'État soit exemplaire dans le respect des règles de sécurité?

Réponse de la ministre de l'Action et de la Modernisation publiques, chargée des Entreprises publiques, de la Fonction publique, de la Gestion immobilière de l'État, du Numérique et de la Politique scientifique du 06 novembre 2025, à la question n° 353 de Madame la députée Florence Reuter du 27 octobre 2025 (Fr.):

1. La réponse à la question n° 249 du 10 juillet 2025 (*Questions et Réponses*, Chambre, 2024-2025, n° 23) se fondait sur la capacité d'accueil autorisée par le service incendie de la zone de secours du Brabant wallon, soit une occupation maximale de 180 personnes pour l'ensemble de l'étage et une limite de 120 personnes pour la salle d'audience, à condition que celle-ci présente une superficie d'au moins 360 m². Cette estimation ne reposait donc pas sur la surface effectivement accessible au public, laquelle confirme une capacité limitée à 65 personnes.

Sur cette base, la Régie des Bâtiments confirme la capacité maximale de la salle d'audience à 65 personnes, conformément au rapport de visite de la zone de secours du Brabant wallon - Département Incendie, daté du 12 mars 2021. En effet, bien que le service incendie autorise une occupation totale de 180 personnes pour tout l'étage, l'application du Règlement général de police conduit à limiter l'occupation de la salle à une personne par mètre carré, soit 65 personnes maximum pour une surface accessible de 65 m².

Il convient enfin de souligner que cette capacité de 65 personnes est une capacité maximale théorique qui en pratique peut difficilement être atteinte en raison des dimensions intrinsèques de la salle d'audience (mobilier, etc.).

2. Het verslag van de hulpverleningszone Waals-Brabant, afdeling Brandweer van 12 maart 2021, gaf een gunstig advies voor de bezetting van het gebouw.

3. De FOD Justitie moet erop toezien dat het aantal aanwezige personen in het gebouw de toegestane capaciteit niet overschrijdt. Indien nodig moet de toegang tot het gebouw beperkt of zelfs geweigerd worden, indien het toegestane aantal personen dreigt overschreden te worden.

Deze regel geldt voor alle gebruikers van federale gebouwen.

4. Het naleven van de veiligheidsregels heeft altijd prioriteit. De FOD Justitie heeft geen problemen vastgesteld met betrekking tot de capaciteit van zittingszalen in andere vreedegerechten.

DO 2025202606825

Vraag nr. 360 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Annik Van den Bosch van 30 oktober 2025 (N.) aan de minister van Modernisering van de overheid, belast met Overheidsbedrijven, Ambtenarenzaken, het Gebouwenbeheer van de Staat, Digitalisering en Wetenschapsbeleid:

Federale subsidies voor de luchthavens (MV 009725C).

Antwerp City Airport in Deurne ontvangt enorm veel gewestelijke subsidies. Daarbovenop komen ook nog federale subsidies.

Kunt u in detail aangeven hoeveel federale subsidies er in 2022, 2023 en 2024 toegekend werden aan de luchthavens in Deurne, Oostende en Kortrijk-Wevelgem?

Antwoord van de minister van Modernisering van de overheid, belast met Overheidsbedrijven, Ambtenarenzaken, het Gebouwenbeheer van de Staat, Digitalisering en Wetenschapsbeleid van 06 november 2025, op de vraag nr. 360 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Annik Van den Bosch van 30 oktober 2025 (N.):

Voor deze vraag moet ik u doorverwijzen naar de minister van Mobiliteit, minister Crucke (vraag nr. 884 van 29 januari 2025).

2. Le rapport de la zone de Secours Brabant-Wallon, département Incendie du 12 mars 2021 a émis un avis favorable à l'occupation du bâtiment.

3. Le SPF Justice doit veiller que le nombre de personnes présentes dans le bâtiment ne dépasse pas la capacité du bâtiment. Si nécessaire, l'accès au bâtiment doit être limité, voire le refuser, si le nombre de personnes autorisées risque d'être dépassé.

C'est une règle qui vaut pour tous les occupants des bâtiments fédéraux.

4. Le respect des règles de sécurité est toujours prioritaire. Le SPF Justice n'a pas relevé de problèmes quant à la capacité des salles d'audiences dans d'autres bâtiments de justice de paix.

DO 2025202606825

Question n° 360 de Madame la députée Annik Van den Bosch du 30 octobre 2025 (N.) à la ministre de l'Action et de la Modernisation publiques, chargée des Entreprises publiques, de la Fonction publique, de la Gestion immobilière de l'État, du Numérique et de la Politique scientifique:

Subsides fédéraux pour les aéroports (QO 009725C).

L'aéroport de Deurne reçoit énormément de subsides régionaux. À ceux-ci, se rajoutent des subsides fédéraux.

Pouvez-vous donner les détails des subsides fédéraux perçus par les aéroports de Deurne, Ostende et Courtrai-Wevelgem pour les années 2022, 2023 et 2024?

Réponse de la ministre de l'Action et de la Modernisation publiques, chargée des Entreprises publiques, de la Fonction publique, de la Gestion immobilière de l'État, du Numérique et de la Politique scientifique du 06 novembre 2025, à la question n° 360 de Madame la députée Annik Van den Bosch du 30 octobre 2025 (N.):

Pour cette question, je dois vous renvoyer au ministre de la Mobilité, ministre Crucke (question n° 884 du 29 janvier 2025).

DO 2025202606887

Vraag nr. 367 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Marie Meunier van 03 november 2025 (Fr.) aan de minister van Modernisering van de overheid, belast met Overheidsbedrijven, Ambtenarenzaken, het Gebouwenbeheer van de Staat, Digitalisering en Wetenschapsbeleid:

Regulering van het toepassen van AI in de supermarkten (MV 009456C).

De Colruyt-groep heeft in Halle een proefproject gelanceerd met *smart carts*, dit zijn winkelkarren die uitgerust zijn met AI-technologie en de door de klant gekochte producten automatisch kunnen herkennen en scannen.

Dit systeem, dat volkomen nieuw is in België, wordt in andere landen al gebruikt, met name door Amazon in de Verenigde Staten.

Hoewel deze technologie bedoeld is om de winkelervaring te optimaliseren, doet ze toch legitieme vragen rijzen in verband met de bescherming van persoonsgegevens, de transparantie van de gebruikte algoritmen en de digitale aansprakelijkheid in geval van fouten bij de berekening van het te betalen bedrag.

1. Heeft uw administratie dit type van innovatie onderzocht in het licht van de *AI Act* en de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG), met name wat betreft het verzamelen en verwerken van de gegevens van de consumenten?

2. Welke verplichtingen inzake garanties met betrekking tot transparantie en controle wilt u opleggen aan de Belgische bedrijven die AI-systemen ontwikkelen of gebruiken waarmee de consument rechtstreeks in contact komt?

Antwoord van de minister van Modernisering van de overheid, belast met Overheidsbedrijven, Ambtenarenzaken, het Gebouwenbeheer van de Staat, Digitalisering en Wetenschapsbeleid van 06 november 2025, op de vraag nr. 367 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Marie Meunier van 03 november 2025 (Fr.):

Welke technologische innovatie ook aan de orde is, zodra er sprake is van een verwerking van persoonsgegevens, is de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG) van toepassing. Hetzelfde geldt voor de AI-verordening (*AI Act*), wanneer er gebruik wordt gemaakt van een systeem van kunstmatige intelligentie.

Ik wil er trouwens op wijzen dat de AI-verordening zelf expliciet verwijst naar het respecteren van de AVG wanneer kunstmatige intelligentie de verwerking van persoonsgegevens met zich meebrengt.

DO 2025202606887

Question n° 367 de Madame la députée Marie Meunier du 03 novembre 2025 (Fr.) à la ministre de l'Action et de la Modernisation publiques, chargée des Entreprises publiques, de la Fonction publique, de la Gestion immobilière de l'État, du Numérique et de la Politique scientifique:

L'encadrement de l'IA dans la grande distribution (QO 009456C).

Le groupe Colruyt a lancé à Hal un projet pilote de "chariots intelligents" équipés d'intelligence artificielle (IA) capables de reconnaître et d'enregistrer automatiquement les produits achetés par le client.

Cette première belge est déjà utilisée dans d'autres pays, notamment par Amazon aux États-Unis.

Si cette technologie vise à optimiser l'expérience d'achat, elle soulève des questions légitimes de protection des données personnelles, de transparence des algorithmes utilisés et de responsabilité numérique en cas d'erreur de facturation.

1. Votre administration a-t-elle examiné ce type d'innovation vis-à-vis du *AI Act* et du Règlement général sur la protection des données (RGPD), notamment concernant la collecte et le traitement des données des consommateurs?

2. Quelles garanties de transparence et de contrôle entendez-vous imposer aux entreprises belges qui développent ou utilisent des systèmes d'IA en contact direct avec le consommateur?

Réponse de la ministre de l'Action et de la Modernisation publiques, chargée des Entreprises publiques, de la Fonction publique, de la Gestion immobilière de l'État, du Numérique et de la Politique scientifique du 06 novembre 2025, à la question n° 367 de Madame la députée Marie Meunier du 03 novembre 2025 (Fr.):

Quelle que soit l'innovation technologique en cause, dès qu'il y a un traitement de données à caractère personnel, le Règlement général sur la protection des données (RGPD) s'applique. Il en va de même pour l'*AI Act*, en cas d'utilisation d'un système d'intelligence artificielle (IA).

Je tiens à souligner d'ailleurs que l'*AI Act* lui-même renvoie explicitement au respect du RGPD lorsque l'IA implique un traitement de données à caractère personnel.

Voor elke verwerking van persoonsgegevens moet de AVG worden nageleefd. Dat houdt onder meer in:

- de toepassing van de beginselen van *privacy by design* en *privacy by default* (bescherming van de persoonlijke levenssfeer vanaf het ontwerp en standaard);
- het bestaan van een geldige rechtsgrond voor elke verwerking;
- de naleving van het beginsel van minimale gegevensverwerking, wat betekent dat enkel de gegevens mogen worden verzameld die strikt noodzakelijk zijn voor het beoogde doel.

Aan Belgische ondernemingen die systemen van kunstmatige intelligentie ontwikkelen of gebruiken in rechtstreeks contact met consumenten, wil ik het belang van deze verplichtingen benadrukken.

De verantwoordelijken voor de verwerking moeten er niet alleen over waken dat hun systemen conform de regels zijn, maar ook de gebruikers op een transparante manier informeren over de aard van de verzamelde gegevens, de doeleinden van de verwerking en de beschikbare beroepsmogelijkheden.

Er zijn overigens al waarborgen inzake controle en transparantie voorzien in de AI-verordening, waarvan de uitvoering in België momenteel wordt gecoördineerd door de FOD Economie. Het Belgisch Instituut voor postdiensten en telecommunicatie zal een centrale rol spelen in het reguleringsmechanisme dat in de komende maanden wordt opgezet.

Deze verordening bevat onder meer vereisten inzake documentatie, menselijke toezicht en audit van AI-systemen, afhankelijk van het risiconiveau dat ze inhouden.

Indien burgers van mening zijn dat hun rechten zijn geschonden, moeten zij een klacht indienen bij de Gegevensbeschermingsautoriteit, die over de nodige bevoegdheden beschikt om dit soort dossiers te behandelen. Dat is essentieel.

Tot slot, in het kader van de recente publicatie van de strategie *Apply AI* door de Europese Commissie, die een aanvulling vormt op het Actieplan *AI Continent* van afgelopen april, ben ik van plan het Nationaal Convergentieplan inzake artificiële intelligentie te herzien.

Pour tout traitement de données à caractère personnel, le RGPD doit être respecté, ce qui implique donc notamment:

- l'application des principes de *privacy by design* et *privacy by default* (protection de la vie privée dès la conception et par défaut);
- l'existence d'une base juridique valable pour tout traitement;
- le respect du principe de minimisation, c'est-à-dire la limitation des données collectées à ce qui est strictement nécessaire à la finalité poursuivie.

Aux entreprises belges qui développent ou utilisent des systèmes d'IA en contact direct avec le consommateur, je tiens à rappeler l'importance de ces obligations.

Les responsables de traitement doivent non seulement s'assurer de la conformité de leurs systèmes, mais également informer les utilisateurs de manière transparente sur la nature des données collectées, les finalités du traitement et les moyens de recours disponibles.

Des garanties de contrôle et de transparence sont par ailleurs déjà prévues dans l'*AI Act*, dont la mise en oeuvre est actuellement coordonnée en Belgique par le SPF Économie. L'Institut belge des services postaux et des télécommunications sera au coeur du dispositif de régulation qui sera mis en place dans les prochains mois.

Ce règlement introduit notamment des exigences de documentation, de supervision humaine et d'audit des systèmes d'IA, en fonction du niveau de risque qu'ils présentent.

Si des particuliers estiment que leurs droits ont été violés, ils doivent introduire une plainte auprès de l'Autorité de protection des données, qui dispose des compétences nécessaires pour instruire ce type de dossier. C'est primordial.

Enfin, dans le cadre de la récente publication de la stratégie *Apply AI* par la Commission européenne, qui complète le Plan d'action *AI Continent* datant d'avril 2025, je compte revoir le Plan national de convergence en matière d'IA.

Ik zal samen met de economische en academische actoren werken aan de ontwikkeling van nieuwe sector-specifieke richtlijnen om de inzet van AI in handel en diensten te begeleiden. Het is van essentieel belang dat de omzetting van het Europese kader gepaard gaat met ondersteuning voor ondernemingen en met het versterken van het vertrouwen van de consumenten in opkomende technologieën.

DO 2025202606889

Vraag nr. 368 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Marie Meunier van 03 november 2025 (Fr.) aan de minister van Modernisering van de overheid, belast met Overheidsbedrijven, Ambtenarenzaken, het Gebouwenbeheer van de Staat, Digitalisering en Wetenschapsbeleid:

Apply AI-strategie van de Europese Commissie (MV 009061C).

De Europese Commissie stelt binnenkort de *Apply AI*-strategie voor, een nieuwe strategie die tot doel heeft de Europese soevereiniteit op het gebied van artificiële intelligentie (AI) te versterken en de Europese Unie minder afhankelijk te maken van Amerikaanse en Chinese technologieën.

Deze nieuwe strategie vloeit voort uit de noodzaak om in Europa ontworpen en ontwikkelde AI-platforms te promoten, teneinde onze veiligheid en weerbaarheid te verzekeren en onze industriële concurrentiepositie veilig te stellen. In het kader van het project wil men de ontwikkeling en de invoering van Europese AI-oplossingen versnellen, ook bij de overheid, en de risico's die verbonden zijn aan de afhankelijkheid van externe actoren voor AI-infrastructuur en -software verkleinen.

Naar verluidt wil de Commissie een miljard euro uit verschillende programma's inzetten voor de ondersteuning van deze strategie in sectoren zoals gezondheidszorg, defensie en industrie. Het doel is om van AI niet alleen een productiviteitsinstrument te maken, maar ook een strategische troef, die geïntegreerd wordt in institutionele, industriële en veiligheidssystemen. België zou in dit verband een belangrijke rol kunnen spelen.

1. Hebt u al kennisgenomen van deze nieuwe strategie?
2. Welk standpunt zult u verdedigen in de Raad van de Europese Unie wanneer dit onderwerp ter tafel komt?

Je travaillerai avec les acteurs économiques et académiques à l'élaboration de nouvelles lignes directrices sectorielles pour encadrer le déploiement de l'IA dans le commerce et les services. Il est primordial que la transposition du cadre européen s'accompagne d'un accompagnement pour les entreprises et d'un renforcement de la confiance des consommateurs dans les technologies émergentes.

DO 2025202606889

Question n° 368 de Madame la députée Marie Meunier du 03 novembre 2025 (Fr.) à la ministre de l'Action et de la Modernisation publiques, chargée des Entreprises publiques, de la Fonction publique, de la Gestion immobilière de l'État, du Numérique et de la Politique scientifique:

La stratégie Apply AI de la Commission européenne (QO 009061C).

La Commission européenne s'apprête à présenter une nouvelle stratégie intitulée *Apply AI*, pour renforcer la souveraineté européenne en matière d'intelligence artificielle (IA) et réduire la dépendance de l'Union européenne vis-à-vis des technologies américaines et chinoises.

Cette nouvelle stratégie se base sur la nécessité de promouvoir des plateformes d'IA conçues et développées en Europe, afin d'assurer notre sécurité, notre résilience et notre compétitivité industrielle. Le projet prévoit d'accélérer le développement et l'adoption de solutions d'IA européennes, y compris dans les administrations publiques, et veut réduire les risques liés à la dépendance à des acteurs extérieurs pour les infrastructures et les logiciels d'IA.

La Commission voudrait mobiliser un milliard d'euros provenant de divers programmes pour soutenir cette stratégie dans des secteurs comme la santé, la défense ou l'industrie. L'objectif est de faire de l'IA non seulement un outil de productivité, mais un atout stratégique, intégré aux systèmes institutionnels, industriels et sécuritaires. Dans ce contexte, la Belgique pourrait jouer un rôle important.

1. Avez-vous déjà pris connaissance de cette nouvelle stratégie?
2. Quelle position comptez-vous défendre au Conseil de l'Union européenne sur le sujet quand cela sera mis sur la table?

3. Beschikt België al over een nationale strategie met betrekking tot strategische autonomie ten aanzien van AI en zo ja, kunt u die strategie nader toelichten?

Antwoord van de minister van Modernisering van de overheid, belast met Overheidsbedrijven, Ambtenarenzaken, het Gebouwenbeheer van de Staat, Digitalisering en Wetenschapsbeleid van 06 november 2025, op de vraag nr. 368 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Marie Meunier van 03 november 2025 (Fr.):

De strategie *Apply AI* vormt een aanvulling op het Actieplan *AI Continent*, dat in april 2025 werd gepubliceerd en dat tot doel heeft de Europese Unie te positioneren als een wereldleider op het gebied van artificiële intelligentie (AI).

De strategie *Apply AI* heeft tot doel de invoering van artificiële intelligentie te versnellen in de strategische sectoren van de Europese economie en van de publieke sector.

België volgt deze nieuwe Europese strategie, die op 8 oktober 2025 door de Europese Commissie werd gepubliceerd, van nabij op.

Wij hebben bovendien deelgenomen aan de openbare raadpleging van de Europese Commissie over dit onderwerp, via een gezamenlijke bijdrage waarin onder meer de FOD Pensioenen, de Senaat, Smals, de FOD Sociale Zekerheid, Defensie, de FOD Financiën, het Centrum voor Cybersecurity België en de FOD Beleid en Ondersteuning waren betrokken.

Op 24 oktober zal de strategie *Apply AI* eveneens worden besproken binnen de *AI Board*, samen met de vertegenwoordigers van de lidstaten. België wordt daar vertegenwoordigd door de FOD Economie.

België steunt ten volle de sectorale en geïntegreerde aanpak die de Europese Unie heeft ontwikkeld in haar Actieplan *AI Continent*, dat zich richt op meerdere prioritaire sectoren: defensie en veiligheid, gezondheid en biotechnologie, robotica, ruimtevaart, cultuur en media, landbouw en voeding, mobiliteit en openbare diensten.

Wat de publieke sector betreft - die ook onder mijn bevoegdheid valt - steunt België de oprichting van een *AI-toolbox* voor overheidsdiensten en de versnelde invoering van Europese generatieve AI-oplossingen binnen de administraties.

Wat de transversale uitdagingen betreft, en in het bijzonder die van de vaardigheden, zal ik de oprichting ondersteunen van opleidingen voor ambtenaren via de *AI Skills Academy*.

3. La Belgique dispose-t-elle déjà d'une stratégie nationale en termes d'autonomie stratégique vis-à-vis de l'IA, et si oui, quelles en sont les détails?

Réponse de la ministre de l'Action et de la Modernisation publiques, chargée des Entreprises publiques, de la Fonction publique, de la Gestion immobilière de l'État, du Numérique et de la Politique scientifique du 06 novembre 2025, à la question n° 368 de Madame la députée Marie Meunier du 03 novembre 2025 (Fr.):

La stratégie *Apply AI* complète le Plan d'action *AI Continent* publié en avril 2025, qui vise à positionner l'Union européenne comme un leader mondial dans le domaine de l'intelligence artificielle (IA).

La stratégie *Apply AI* vise à accélérer l'adoption de l'intelligence artificielle dans les secteurs stratégiques de l'économie européenne et du secteur public.

La Belgique suit activement cette nouvelle stratégie européenne, publiée par la Commission le 8 octobre 2025.

Nous avons d'ailleurs participé à la consultation publique de la Commission européenne sur ce sujet au travers d'une contribution commune intégrant le SPF Pensions, le Sénat, la Smals, le SPF Sécurité Sociale, la Défense, le SPF Finances, le Centre pour la Cybersécurité Belgique et le SPF Stratégie et Appui.

Le 24 octobre, la stratégie *Apply AI* sera également discutée au sein de l'*AI Board* avec les représentants des États membres. La Belgique y est notamment représentée par le SPF Économie.

La Belgique soutient pleinement l'approche sectorielle et intégrée développée par l'Union européenne dans son Plan d'action *AI Continent* qui cible plusieurs secteurs prioritaires: défense et sécurité, santé et biotechnologie, robotique, spatial, culture et médias, agri-food, mobilité et services publics.

En ce qui concerne le secteur public, qui fait aussi partie de mes compétences, la Belgique soutient la création d'une *toolbox AI* pour les administrations publiques et l'adoption accélérée des solutions d'IA européennes générative dans les administrations publiques.

En ce qui concerne les défis transversaux, et en particulier celui des compétences, j'appuierai la mise en place de formations pour les fonctionnaires, via la *AI Skills Academy*.

Met betrekking tot het vraagstuk van vertrouwen, dat voor mij bijzonder belangrijk is - zoals blijkt uit de recente publicatie van het ethisch handvest voor het verantwoord gebruik van artificiële intelligentie binnen de overheidsdiensten - zal ik nauw toezien op de noodzakelijke afstemming en samenhang tussen de AI-verordening (*AI Act*) en de sectorale wetgevingen.

In dat kader steun ik uiteraard de oprichting van een *AI Act Service Desk* op Europees niveau.

België beschikt overigens reeds over een nationale strategie inzake artificiële intelligentie via zijn Nationaal Convergenceplan.

Dat plan hanteert een sectorale aanpak (gezondheid, milieu, openbare diensten, enz.) en legt de nadruk op opleiding, infrastructuur, data-economie, de competitiviteit van ondernemingen en een ethische, mensgerichte AI.

De Europese strategie *Apply AI* heeft tot doel de nationale strategieën te harmoniseren om versnippering tussen de lidstaten te voorkomen. Een afstemming van de Belgische strategie op dit Europese initiatief zal het mogelijk maken het nationale plan te actualiseren.

DO 2025202606941

Vraag nr. 375 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Sophie Thémont van 04 november 2025 (Fr.) aan de minister van Modernisering van de overheid, belast met Overheidsbedrijven, Ambtenarenzaken, het Gebouwenbeheer van de Staat, Digitalisering en Wetenschapsbeleid:

Digitale afhankelijkheid van België (MV 009461C).

Twee Amerikaanse digitale giganten, Amazon en Google, hebben aangekondigd dat ze meer dan zes miljard euro willen investeren in België. Die aankondigingen vormen een economische opportuniteit, maar dat neemt niet weg dat België steeds afhankelijker wordt van buitenlandse spelers, die nu al het grootste deel van onze digitale infrastructuur, onze openbare gegevens en binnenkort ook onze capaciteiten op het gebied van artificiële intelligentie (AI) controleren.

Terwijl deze bedrijven hun datacenters op ons grondgebied uitbreiden, heeft ons land moeite om Europese financiering te krijgen voor een publiek innovatiecentrum voor AI, wat symbool staat, als dat überhaupt nodig was, voor het gebrek aan autonome technologische hefboomen.

Sur la question de la confiance, qui est importante pour moi, comme en témoigne la publication récente de la charte éthique pour l'utilisation responsable de l'intelligence artificielle au sein des services publics, je suivrai de près l'alignement et l'articulation nécessaire entre l'*AI Act* et les législations sectorielles.

Dans ce cadre, je soutiens évidemment la mise en place d'un *AI Act Service Desk* au niveau européen.

Enfin, la Belgique possède déjà une stratégie nationale en matière d'IA via son Plan national de convergence.

Ce plan adopte une approche sectorielle (santé, environnement, services publics, etc) et met l'accent sur la formation, les infrastructures, l'économie des données, la compétitivité des entreprises ainsi qu'une IA éthique et centrée sur l'humain.

La stratégie européenne *Apply AI* vise à harmoniser les stratégies nationales pour éviter la fragmentation entre États membres. Un alignement de la stratégie belge sur cette initiative européenne permettra donc de mettre à jour le plan national.

DO 2025202606941

Question n° 375 de Madame la députée Sophie Thémont du 04 novembre 2025 (Fr.) à la ministre de l'Action et de la Modernisation publiques, chargée des Entreprises publiques, de la Fonction publique, de la Gestion immobilière de l'État, du Numérique et de la Politique scientifique:

La dépendance numérique de la Belgique (QO 009461C).

Deux géants américains du numérique, Amazon et Google, ont annoncé plus de six milliards d'euros d'investissements en Belgique. Ces annonces sont une opportunité économique, mais nul n'ignore l'enjeu de la dépendance croissante de la Belgique à des acteurs étrangers qui contrôlent déjà l'essentiel de nos infrastructures numériques, de nos données publiques et, bientôt, de nos capacités en intelligence artificielle (IA).

Pendant que ces entreprises étendent leurs *data centers* sur notre territoire, notre pays peine à obtenir des financements européens pour un centre public d'innovation en IA, un symbole, s'il en fallait, du manque de leviers technologiques autonomes.

Digitale soevereiniteit is niet alleen een kwestie van aantrekkelijkheid of investeringen: het is een zaak van democratische controle, transparantie en sociale rechtvaardigheid. Zonder sterke openbare infrastructuur lopen onze universiteiten, ziekenhuizen en overheidsdiensten het risico steeds afhankelijker te worden van buitenlandse privéclouds.

1. Welke garanties wil de regering inbouwen om te voorkomen dat deze buitenlandse investeringen leiden tot een verlies van controle over onze gegevens en onze strategische infrastructuur?

2. Hoe zult u de publieke en lokale capaciteiten op het gebied van AI en de cloud versterken om een publiek alternatief voor deze particuliere monopolies te ontwikkelen?

3. Welke maatregelen overweegt u om een democratische en ethische controle op de digitale infrastructuur op ons grondgebied te waarborgen, met name wat betreft openbare gegevens en AI?

Antwoord van de minister van Modernisering van de overheid, belast met Overheidsbedrijven, Ambtenarenzaken, het Gebouwenbeheer van de Staat, Digitalisering en Wetenschapsbeleid van 06 november 2025, op de vraag nr. 375 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Sophie Thémont van 04 november 2025 (Fr.):

Inderdaad, economische aantrekkelijkheid mag niet ten koste gaan van onze strategische autonomie.

Daarom werk ik actief aan een federale cloudstrategie, waarin ook een hoofdstuk zal worden opgenomen over het beheer van datacenters, die we moeten rationaliseren en beter op elkaar afstemmen.

Mijn doel is om veilige, veerkrachtige en toekomstgerichte digitale diensten te ontwikkelen, waarbij onze overheidsdiensten de controle behouden over hun gegevens en toepassingen.

Met de strategie *Cloud First* volgen we een pragmatische benadering: "cloud eerst, maar niet uitsluitend".

Elke toepassing in de cloud moet voldoen aan de vereisten inzake *General Data Protection Regulation* (GDPR), informatiebeveiliging en gegevenslocatie, in overeenstemming met de richtlijnen van onze veiligheidsinstanties. Strategische of gevoelige gegevens blijven bovendien onder Belgisch of Europees juridisch toezicht.

La souveraineté numérique n'est pas qu'une question d'attractivité ou d'investissement: c'est une question de contrôle démocratique, de transparence et de justice sociale. Sans infrastructures publiques fortes, nos universités, nos hôpitaux et nos services publics risquent de dépendre toujours plus de *clouds* privés étrangers.

1. Quelles garanties le gouvernement entend-il mettre en place pour que ces investissements étrangers ne se traduisent pas par une perte de maîtrise sur nos données et nos infrastructures stratégiques?

2. Comment comptez-vous renforcer les capacités publiques et locales en matière d'IA et de *cloud*, afin de développer une alternative publique à ces monopoles privés?

3. Quelles mesures envisagez-vous pour assurer un contrôle démocratique et éthique des infrastructures numériques opérant sur notre sol, notamment en matière de données publiques et d'IA?

Réponse de la ministre de l'Action et de la Modernisation publiques, chargée des Entreprises publiques, de la Fonction publique, de la Gestion immobilière de l'État, du Numérique et de la Politique scientifique du 06 novembre 2025, à la question n° 375 de Madame la députée Sophie Thémont du 04 novembre 2025 (Fr.):

Effectivement, l'attractivité économique ne doit pas se faire au détriment de notre autonomie stratégique.

C'est pourquoi, je me penche activement sur une stratégie fédérale *cloud*, qui intégrera un chapitre sur la gestion des data center qu'il faut rationaliser et mutualiser.

Mon objectif est de développer des services numériques sûrs, résilients et tournés vers l'avenir, tout en garantissant le contrôle par nos services publics sur ses données et ses applications.

Avec la stratégie *Cloud First*, nous suivons une approche pragmatique celle du *cloud* d'abord, mais pas uniquement".

Chaque application dans le *cloud* doit respecter des exigences en matière de Règlement général sur la protection des données (RGPD), de sécurité de l'information et de localisation des données, conformément aux directives de nos instances de sécurité. Les données stratégiques ou sensibles, quant à elles, restent sous contrôle juridique belge ou européen.

België neemt actief deel aan de Europese initiatieven die onze technologische autonomie versterken, zoals het GAIA-X-project, de Belangrijke Projecten van Gemeenschappelijk Europees Belang (IPCEI) rond cloud en edge computing, en de Europese aanbestedingskaders voor cloudoplossingen, zoals het *Géant*-initiatief.

Om diezelfde reden heb ik met succes de Belgische kandidatuur verdedigd voor een AI-hub, om schaalbare en Europese AI-infrastructuren te waarborgen.

Op ethisch vlak zie ik erop toe dat elk initiatief met betrekking tot data en artificiële intelligentie wordt begeleid door duidelijke principes.

Ten eerste vormen de ethische richtsnoeren van de Europese Commissie systematisch het uitgangspunt voor het gebruik van AI in de publieke sector. Deze zijn aangevuld met het AI-handvest dat ik heb opengesteld voor ondertekening door overheidsorganisaties.

Ten tweede staan het Centrum voor Cybersecurity België (CCB) en de functionarissen voor gegevensbescherming in voor het toezicht op de naleving van de regels inzake veiligheid en privacy.

Ten slotte wordt elk nieuw initiatief beoordeeld vanuit het oogpunt van transparantie en publieke verantwoordelijkheid, in overeenstemming met de AI-verordening.

Ik ben me ten volle bewust van de urgentie: zonder sterke publieke infrastructuur dreigen onze universiteiten, ziekenhuizen en overheidsdiensten steeds afhankelijker te worden van buitenlandse private oplossingen.

Daarom zet ik mij elke dag in om het federale overheidsoptreden te versterken, de Europese samenwerking te verdiepen en te waken over een duurzame en democratische digitale soevereiniteit.

DO 2025202606944

Vraag nr. 376 van De heer volksvertegenwoordiger Patrick Prévot van 04 november 2025 (Fr.) aan de minister van Modernisering van de overheid, belast met Overheidsbedrijven, Ambtenarenzaken, het Gebouwenbeheer van de Staat, Digitalisering en Wetenschapsbeleid:

Data Jump (MV 009657C).

Op dit moment is *Data Jump* (ook wel *data rollover* genoemd) eerder uitzondering dan regel. Ik zou willen dat dit principe in de toekomst de regel wordt.

La Belgique participe activement aux initiatives européennes qui renforcent notre autonomie technologique, comme le projet GAIA-X, les Projets Importants d'Intérêt Européen Commun dédiés au *cloud* et au *edge computing*, ou encore les cadres d'achats publics européens pour des solutions *cloud*, comme l'initiative *Géant*.

C'est aussi pour cela j'ai porté, avec succès, la candidature belge pour une antenne d'intelligence artificielle (IA) pour garantir des infrastructures d'IA évolutives et européennes.

Sur le plan éthique, je veille à ce que chaque initiative liée aux données et à l'IA soit encadrée par des principes clairs:

D'abord, les lignes directrices éthiques de la Commission européenne guident systématiquement l'utilisation de l'IA dans le secteur public. Elles ont été complétées par la Charte sur l'IA que j'ai ouvert à la signature des organismes publics.

Deuxièmement, le Centre pour la Cybersécurité Belgique (CCB) et les délégués à la protection des données supervisent le respect des règles de sécurité et de vie privée.

Enfin, toute nouvelle initiative est évaluée sous l'angle de la transparence et de la responsabilité publique, en application de l'*IA Act*.

Je mesure l'urgence de la situation: sans infrastructures publiques fortes, nos universités, nos hôpitaux et nos services publics risquent effectivement de dépendre toujours davantage de solutions privées étrangères.

C'est pourquoi je m'engage, chaque jour, à renforcer l'action publique au niveau fédéral, à approfondir la coopération européenne et à défendre une souveraineté numérique durable et démocratique.

DO 2025202606944

Question n° 376 de Monsieur le député Patrick Prévot du 04 novembre 2025 (Fr.) à la ministre de l'Action et de la Modernisation publiques, chargée des Entreprises publiques, de la Fonction publique, de la Gestion immobilière de l'État, du Numérique et de la Politique scientifique:

Le Data Jump (QO 009657C).

À l'heure actuelle, le *Data Jump* (aussi appelé *Data Rollover*) est l'exception plutôt que la règle. Je souhaiterais qu'à l'avenir, ce principe devienne la règle.

Wat is een *data rollover*? Het is niet zo technisch of ingewikkeld: het houdt in dat klanten de ongebruikte mobiele data van hun abonnement kunnen meenemen naar de volgende maand.

Stel dat iemand betaalt voor een abonnement van 10 GB mobiele data (of 4G). In de maand maart gebruikt die persoon slechts 6 GB. De resterende 4 GB worden automatisch overgedragen naar april.

Ik zei het al in de inleiding van mijn vraag: *Data Jump* zou de regel moeten zijn, maar toch passen slechts luttele operatoren het principe toe in ons land. De consument betaalt voor die data, die niet zomaar in rook zouden mogen opgaan. Dan wordt de klant immers aangezet tot overmatig dataverbruik of verspilling van data.

Kan België alle telecomoperatoren verplichten om het *Data Jump*-principe toe te passen? Als die beslissing op Europees niveau genomen moet worden, zal België dan het eerste land zijn dat een lans breekt voor dit principe, dat een stap is in de richting van een betere bescherming van de consument?

Antwoord van de minister van Modernisering van de overheid, belast met Overheidsbedrijven, Ambtenarenzaken, het Gebouwenbeheer van de Staat, Digitalisering en Wetenschapsbeleid van 06 november 2025, op de vraag nr. 376 van De heer volksvertegenwoordiger Patrick Prévot van 04 november 2025 (Fr.):

In de huidige stand van zaken bestaat er geen wettelijke basis om dit principe verplicht te maken via een koninklijk besluit. Daarvoor zou een wetswijziging nodig zijn.

Een dergelijke wijziging zou echter botsen met de vrijheid van handel en ondernemen. Een operator dwingen tot een bepaalde commerciële strategie, zonder dat dit noodzakelijk is of voortvloeit uit economische reguleringsmaatregelen, zou immers in strijd zijn met die vrijheid.

Ik ben dan ook niet van plan om een dergelijke wetgeving in te voeren. Ik laat de marktspelers vrij om de aanbiedingen te ontwikkelen die zij wenselijk achten, zodat de commerciële diversiteit en de concurrentie tussen ondernemingen behouden blijven - wat uiteindelijk in het voordeel van de consument is.

Ik maak van de gelegenheid gebruik om te herinneren aan het bestaan van de vergelijkingssite van het Belgisch Instituut voor postdiensten en telecommunicatie (BIPT), *bestetarief.be*, die tot doel heeft de consument te helpen de aanbieding te vinden die het best aansluit bij zijn profiel.

Qu'est-ce que le *Data Jump*? Rien de très technique ou de très sophistiqué: il s'agit pour un client de voir ses données mobiles non-utilisées dans son abonnement reportées au mois suivant.

En clair, imaginons que vous payez un abonnement qui comprend 10 Go de données mobiles (ou 4G). En mars, vous n'utilisez que 6 Go. Automatiquement, les 4 Go restants de votre quota sont reportés au mois d'avril.

Je l'ai dit en préambule de ma question: cela devrait être la règle et pourtant seul l'un ou l'autre opérateur applique ce principe en Belgique. Le consommateur paie pour ce quota et il ne devrait pas le voir s'effacer, auquel cas le client est poussé à surconsommer ou gaspiller ses datas.

La Belgique peut-elle contraindre tous les opérateurs télécoms à appliquer le *Data Jump*? Si cette décision doit se prendre au niveau européen, la Belgique sera-t-elle le premier pays à défendre ce principe qui va dans le sens d'une plus grande protection du consommateur?

Réponse de la ministre de l'Action et de la Modernisation publiques, chargée des Entreprises publiques, de la Fonction publique, de la Gestion immobilière de l'État, du Numérique et de la Politique scientifique du 06 novembre 2025, à la question n° 376 de Monsieur le député Patrick Prévot du 04 novembre 2025 (Fr.):

En l'état il n'y a pas de base légale pour pouvoir rendre ce principe obligatoire par arrêté. Une modification législative serait nécessaire.

Mais elle se heurterait à la liberté de commerce et d'entreprendre, en ce sens que contraindre un opérateur dans sa politique commerciale, sans que ce soit une nécessité, par des remèdes de régulations économiques seraient contraire à cette liberté.

Je n'ai pas l'intention d'introduire une telle législation et je laisse les opérateurs du marché proposer l'offre qu'ils souhaitent pour garantir la diversité commerciale et la concurrence entre les entreprises, ce qui est, in fine, profitable au consommateur.

J'en profite pour rappeler l'existence de l'outil de comparaison de l'Institut belge des services postaux et des télécommunications (IBPT), *meilleurtarif.be*, qui a pour objectif d'aider le consommateur à trouver l'offre qui correspond le mieux à son profil.

Wanneer de consument een aanbod heeft dat is afgestemd op zijn werkelijke gebruik, zal hij trouwens geen behoefte hebben aan een *Data Jump*-systeem, aangezien hij dan aan het einde van de maand geen overvloedige mobiele data meer overhoudt binnen zijn abonnement.

DO 2025202606947

Vraag nr. 377 van De heer volksvertegenwoordiger Patrick Prévot van 04 november 2025 (Fr.) aan de minister van Modernisering van de overheid, belast met Overheidsbedrijven, Ambtenarenzaken, het Gebouwenbeheer van de Staat, Digitalisering en Wetenschapsbeleid:

Controles van unidirectionele kabels (MV 009623C).

Onlangs heb ik een artikel gelezen over inwoners van Ferrières die de wanhoop nabij waren door aanhoudende netwerkproblemen bij hun telecomoperator. Er is sprake van een storing die al wekenlang duurt.

Gelet op die herhaaldelijke storingen probeert de operator in kwestie zijn klanten zo goed en zo kwaad als het gaat te compenseren met commerciële gestes, maar daarmee is het onderliggende probleem niet van de baan: de infrastructuur is aan herziening toe en bevindt zich in een gebied dat omringd is door diepe valleien en een grote rivier.

In afwachting van de modernisering van het netwerk voorziet de operator het gebied van televisiediensten via een oude unidirectionele kabel. In principe moet die aan palen bevestigd worden, maar op foto's van omwonenden is te zien dat hij op verschillende plaatsen op de grond ligt, blijkbaar door omgevallen bomen of slecht weer.

1. Kunt u een inventaris opmaken van die unidirectionele kabels die nog op ons grondgebied aanwezig zijn?

2. Kunt u nader ingaan op de controles van de kabels door de telecomoperators, in de wetenschap dat die kabels gevaarlijk kunnen zijn als ze van de palen loskomen?

Antwoord van de minister van Modernisering van de overheid, belast met Overheidsbedrijven, Ambtenarenzaken, het Gebouwenbeheer van de Staat, Digitalisering en Wetenschapsbeleid van 06 november 2025, op de vraag nr. 377 van De heer volksvertegenwoordiger Patrick Prévot van 04 november 2025 (Fr.):

Si le consommateur a une offre sur mesure, il n'aura pas besoin d'un système de *Data Jump* car il n'aura pas à la fin du mois trop de capacité de données mobiles restantes dans son abonnement.

DO 2025202606947

Question n° 377 de Monsieur le député Patrick Prévot du 04 novembre 2025 (Fr.) à la ministre de l'Action et de la Modernisation publiques, chargée des Entreprises publiques, de la Fonction publique, de la Gestion immobilière de l'État, du Numérique et de la Politique scientifique:

La surveillance accordée aux câbles unidirectionnels (QO 009623C).

Récemment, j'ai pu lire un article au sujet d'habitants de la commune de Ferrières désespérés par la panne de réseau persistante chez leur opération télécoms. On parle d'une panne de plusieurs semaines.

Face à ces coupures à répétition, l'opérateur en question tente tant bien que mal de dédommager sa clientèle par des gestes commerciaux mais ces derniers ne règlent pas le problème de fond: une infrastructure à revoir dans une zone entourée par des vallées escarpées et un fleuve.

En attendant la modernisation du réseau, l'opérateur alimente la zone pour son service télévision par un ancien câble unidirectionnel, un câble censé être attaché à des poteaux, mais que des photos prises par des riverains montrent posé au sol à plusieurs endroits, apparemment à cause de chutes d'arbres ou d'intempéries.

1. Pouvez-vous faire un état des lieux de ces câbles unidirectionnels qui existent encore sur notre territoire?

2. Pouvez-vous communiquer la surveillance faite par les opérateurs télécoms de ces câbles qui peuvent se révéler dangereux une fois décrochés de leurs poteaux?

Réponse de la ministre de l'Action et de la Modernisation publiques, chargée des Entreprises publiques, de la Fonction publique, de la Gestion immobilière de l'État, du Numérique et de la Politique scientifique du 06 novembre 2025, à la question n° 377 de Monsieur le député Patrick Prévot du 04 novembre 2025 (Fr.):

Het Belgisch Instituut voor postdiensten en telecommunicatie (BIPT) laat mij weten dat het niet beschikt over informatie over de staat van de kabelnetwerken van de telecomoperatoren. Het is de verantwoordelijkheid van de operatoren zelf om hun netwerken te onderhouden en de opvolging van herstellingswerken te verzekeren. Uiteraard zou het BIPT de situatie nauwlettend opvolgen indien de netwerkveiligheid in het gedrang zou komen door een storing.

Het is vanzelfsprekend in het belang van de operatoren om hun netwerken zo efficiënt mogelijk te onderhouden en storingen tot een minimum te beperken. De manier waarop zij dat doen, behoort echter tot hun interne procedures, die zij zelf moeten organiseren.

Klachten over gevaarlijke situaties kunnen altijd worden ingediend bij de betrokken operator. Burgers kunnen daarnaast ook terecht bij de Ombudsdienst voor Telecommunicatie om een klacht in te dienen.

Het BIPT deelt verder mee dat het niet beschikt over gedetailleerde gegevens over de dekking door eenzijdige kabelnetwerken. Volgens de beschikbare gegevens zijn er ongeveer 160.000 huishoudens die geen toegang hebben tot internetsnelheden boven 100 Mbps.

Dat cijfer omvat zowel de huishoudens die buiten het dekkingsgebied van een kabelnetwerk vallen als de huishoudens die enkel zijn aangesloten op een eenzijdig kabelnetwerk - met andere woorden, een kabelnetwerk dat nog niet werd gemoderniseerd om breedbanddiensten te kunnen leveren.

DO 2025202606948

Vraag nr. 378 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Sophie Thémont van 04 november 2025 (Fr.) aan de minister van Modernisering van de overheid, belast met Overheidsbedrijven, Ambtenarenzaken, het Gebouwenbeheer van de Staat, Digitalisering en Wetenschapsbeleid:

Inzet en regulering van artificiële intelligentie in ziekenhuizen.

Belgische ziekenhuizen maken steeds vaker gebruik van artificiële intelligentie (AI). AI ondersteunt de zorgteams bij het stellen van diagnoses, het beheer van de middelen en de veiligheid van de zorg. Zoals onlangs ook in de pers te lezen was, worden dergelijke AI-tools beschouwd als hulpmiddelen voor een betere zorg: zorgverleners kunnen nauwkeuriger en efficiënter werken en houden meer tijd over voor menselijke contacten.

L'Institut belge des services postaux et des télécommunications (IBPT) m'informe qu'elle n'a pas connaissance de l'état des lieux des câbles des opérateurs télécoms: il est de leur responsabilité d'entretenir leurs réseaux et d'assurer un suivi des travaux de réparation. Bien entendu, si la sécurité du réseau était compromise par une panne, l'IBPT surveillerait attentivement la situation.

Il est bien sûr dans l'intérêt des opérateurs d'entretenir leurs réseaux le plus efficacement possible et de minimiser les perturbations, mais la manière d'y parvenir leur appartient, il s'agit de procédures internes qu'ils doivent mettre en place.

Les plaintes concernant des situations dangereuses peuvent toujours être déposées auprès de l'opérateur concerné, et les citoyens peuvent également déposer une plainte auprès du Médiateur des télécommunications.

L'IBPT m'informe qu'elle ne dispose pas de données détaillées sur la couverture par un réseau câble unidirectionnel. Selon leurs données, environ 160.000 ménages ne sont pas couverts par des vitesses au-dessus de 100 Mbps.

Ce chiffre inclut les ménages hors couverture d'un réseau câble, mais aussi les ménages couverts uniquement par un réseau câble unidirectionnel; autrement dit, le réseau câble n'a pas encore été modernisé pour fournir des services haut débit.

DO 2025202606948

Question n° 378 de Madame la députée Sophie Thémont du 04 novembre 2025 (Fr.) à la ministre de l'Action et de la Modernisation publiques, chargée des Entreprises publiques, de la Fonction publique, de la Gestion immobilière de l'État, du Numérique et de la Politique scientifique:

Le déploiement et l'encadrement de l'intelligence artificielle dans les hôpitaux.

L'intelligence artificielle (IA) s'intègre progressivement dans les hôpitaux belges, soutenant les équipes soignantes dans les diagnostics, la gestion des ressources et la sécurité des soins. Comme le soulignait récemment un article de presse, ces technologies sont perçues comme des outils d'augmentation du soin, permettant de gagner en précision et en efficacité, tout en libérant du temps pour la relation humaine.

De invoering van AI in Belgische ziekenhuizen blijft echter beperkt en ongelijk verdeeld. Volgens de eerste barometer over de toepassing van AI in Belgische ziekenhuizen beschouwt slechts 41 % van de zorginstellingen AI als een strategische prioriteit. De voornaamste hinderpalen zijn onder meer het gebrek aan middelen, het gebrek aan specifieke expertise en de versnippering van de gezondheidsgegevens. Daarnaast bestaat de vrees voor een ontmenselijking van de zorg, die door 59 % van de bevroegde beroepsbeoefenaars gedeeld wordt.

Tezelfdertijd heeft ons land het HeDERA-project opgezet, dat gecoördineerd wordt door de FOD Volksgezondheid en Sciensano, om het hergebruik van gezondheidsgegevens te structureren en de veilige terbeschikkingstelling ervan ten dienste van medische innovatie te bevorderen.

1. Welk stappenplan hanteert de regering momenteel om de invoering van AI in de ziekenhuizen te versnellen en tegelijk te zorgen voor een menselijk en ethisch toezicht op het gebruik ervan?

2. Welke concrete maatregelen worden er overwogen om de opleiding en digitale vaardigheden van de gezondheidszorgbeoefenaars te versterken, met name in het kader van het HeDERA-project en de HDAcademy?

3. Hoe wilt u garanderen dat de digitale transformatie van de ziekenhuissector de menselijke kant van de zorg niet in gevaar brengt, maar juist versterkt?

Antwoord van de minister van Modernisering van de overheid, belast met Overheidsbedrijven, Ambtenarenzaken, het Gebouwenbeheer van de Staat, Digitalisering en Wetenschapsbeleid van 06 november 2025, op de vraag nr. 378 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Sophie Thémont van 04 november 2025 (Fr.):

Voor deze vraag moet ik u doorverwijzen naar de minister van Volksgezondheid, minister Vandenbroucke (vraag nr. 824 van 29 januari 2029).

DO 2025202606949

Vraag nr. 379 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Marie Meunier van 04 november 2025 (Fr.) aan de minister van Modernisering van de overheid, belast met Overheidsbedrijven, Ambtenarenzaken, het Gebouwenbeheer van de Staat, Digitalisering en Wetenschapsbeleid:

Onderzoek van Amnesty naar TikTok (MV 009685C).

Cependant, le déploiement de l'IA dans les hôpitaux belges demeure limité et inégal. Selon le premier Baromètre de l'IA dans les hôpitaux belges, seuls 41 % des établissements considèrent l'IA comme une priorité stratégique. Parmi les principaux freins identifiés figurent le manque de ressources, l'absence d'expertise spécifique, et la fragmentation des données de santé. À cela s'ajoute une crainte de déshumanisation du soin, partagée par 59 % des professionnels interrogés.

Dans le même temps, la Belgique a lancé le projet HeDERA, coordonné par le SPF Santé publique et Sciensano, afin de structurer la réutilisation des données de santé et de favoriser leur mise à disposition sécurisée au service de l'innovation médicale.

1. Quelle est la feuille de route actuelle du gouvernement pour accélérer le déploiement de l'IA dans les hôpitaux tout en garantissant une supervision humaine et éthique de son usage?

2. Quelles mesures concrètes sont envisagées pour renforcer la formation et les compétences numériques des professionnels de santé, notamment dans le cadre du projet HeDERA et de la HDA Academy?

3. Comment entendez-vous garantir que la transformation numérique du secteur hospitalier ne compromette pas la dimension humaine du soin, mais au contraire la renforce?

Réponse de la ministre de l'Action et de la Modernisation publiques, chargée des Entreprises publiques, de la Fonction publique, de la Gestion immobilière de l'État, du Numérique et de la Politique scientifique du 06 novembre 2025, à la question n° 378 de Madame la députée Sophie Thémont du 04 novembre 2025 (Fr.):

Pour cette question, je dois vous renvoyer au ministre de la Santé, ministre Vandenbroucke (question n° 824 du 29 janvier 2025).

DO 2025202606949

Question n° 379 de Madame la députée Marie Meunier du 04 novembre 2025 (Fr.) à la ministre de l'Action et de la Modernisation publiques, chargée des Entreprises publiques, de la Fonction publique, de la Gestion immobilière de l'État, du Numérique et de la Politique scientifique:

L'enquête d'Amnesty sur TikTok (QO 009685C).

Amnesty International heeft op 21 oktober 2025 een bijzonder alarmerend rapport over de praktijken van het platform TikTok gepubliceerd. Volgens de ngo sluit het algoritme achter de "Voor jou"-pagina de tieners op in een spiraal van depressieve en zelfs suïcidale content, waarbij er misbruik gemaakt wordt van hun emotionele kwetsbaarheid en hun geestelijke gezondheid geschaad wordt.

De onderzoekers van Amnesty hebben aangetoond dat de profielen van 13-jarigen die ze aangemaakt hadden, na amper twintig minuten op de app overspoeld werden met video's die gerelateerd waren aan de geestelijke gezondheidsproblematiek, waarvan een groot deel over depressie of zelfverminking ging. In minder dan een uur konden ze blootgesteld worden aan content waarin zelfmoordgedachten geuit werden of zelfs advies gegeven werd om tot de daad over te gaan.

Deze praktijken vormen niet alleen een ernstige inbreuk op de veiligheid van kinderen, maar zijn ook een duidelijke schending van de *Digital Services Act* (DSA), aangezien de DSA de grote platforms verplicht om de systeemrisico's voor minderjarigen te verminderen. Amnesty roept de Europese Commissie op om deze elementen mee te nemen in het lopend onderzoek tegen TikTok en bindende maatregelen te nemen.

1. Wat is uw reactie op deze onthullingen?

2. Welke stappen zult u zowel op nationaal als op Europees niveau doen om de naleving van de DSA te waarborgen en voor een daadwerkelijke bescherming van jonge gebruikers te zorgen?

Antwoord van de minister van Modernisering van de overheid, belast met Overheidsbedrijven, Ambtenarenzaken, het Gebouwenbeheer van de Staat, Digitalisering en Wetenschapsbeleid van 06 november 2025, op de vraag nr. 379 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Marie Meunier van 04 november 2025 (Fr.):

Het onderzoek van Amnesty International, dat op 21 oktober werd gepubliceerd, is bijzonder verontrustend. Het sluit aan bij een reeks eerdere, alarmerende rapporten. In amper drie à vier uur tijd werden valse tieneraccounts blootgesteld aan video's die zelfdoding idealiseren of uitleggen hoe men tot de daad kan overgaan.

Dergelijke praktijken zijn niet alleen moreel onaanvaardbaar, ze vormen ook een duidelijke schending van de *Digital Services Act* (DSA), die grote platforms verplicht om de systemische risico's voor minderjarigen te beperken.

Amnesty International a publié le 21 octobre 2025 un rapport particulièrement alarmant sur les pratiques de la plateforme TikTok. Selon l'ONG, l'algorithme du fil "Pour toi" enferme les adolescents dans une spirale de contenus dépressifs, voire suicidaires, exploitant leur fragilité émotionnelle et nuisant à leur santé mentale.

Les chercheurs d'Amnesty ont montré qu'en à peine vingt minutes sur l'app, les profils de jeunes de 13 ans qu'ils ont créés étaient envahis de vidéos liées à la santé mentale, dont une large part portait sur la dépression ou l'automutilation. En moins d'une heure, ils pouvaient être exposés à des contenus exprimant des pensées suicidaires, voire donnant des conseils pour passer à l'acte.

Ces pratiques constituent non seulement une atteinte grave à la sécurité des enfants, mais également une violation manifeste du *Digital Services Act* (DSA), car le DSA impose aux grandes plateformes de réduire les risques systémiques pesant sur les mineurs. Amnesty appelle la Commission européenne à intégrer ces éléments dans l'enquête en cours contre TikTok et à adopter des mesures contraignantes.

1. Quelle est votre réaction à ces révélations?

2. Quelles démarches allez-vous entreprendre, tant au niveau national qu'européen, pour garantir le respect du DSA et assurer une protection réelle des jeunes utilisateurs?

Réponse de la ministre de l'Action et de la Modernisation publiques, chargée des Entreprises publiques, de la Fonction publique, de la Gestion immobilière de l'État, du Numérique et de la Politique scientifique du 06 novembre 2025, à la question n° 379 de Madame la députée Marie Meunier du 04 novembre 2025 (Fr.):

L'enquête d'Amnesty International, publiée ce 21 octobre, est profondément préoccupante. Celle-ci s'inscrit dans la continuité de rapports accablants qui s'accumulent. En seulement trois à quatre heures, des faux comptes d'adolescents ont été exposés à des vidéos idéalisant le suicide ou expliquant comment passer à l'acte.

Ces pratiques ne sont pas seulement moralement inacceptables, elles constituent une violation manifeste du *Digital Services Act* (DSA), qui impose aux grandes plateformes de réduire les risques systémiques pour les mineurs.

Mijn standpunt is duidelijk: deze algoritmische mechanismen, die ontworpen zijn om betrokkenheid te maximaliseren zonder rekening te houden met de mentale gezondheid van jongeren, moeten stoppen. De platforms dragen een wettelijke verantwoordelijkheid, en het is hoog tijd dat de Europese Commissie streng optreedt.

De lopende onderzoeken tegen TikTok en andere spelers moeten zo snel mogelijk leiden tot conclusies en gepaste sancties.

We versterken voortdurend de samenwerking met de Europese autoriteiten om toe te zien op een strikte toepassing van de DSA en om de platforms die hun verplichtingen niet naleven ter verantwoording te roepen.

Ik steun bovendien actief het werk van de Kamer, dat mij in staat zal stellen om het huidige wettelijke kader verder aan te vullen. De commissie Justitie heeft trouwens de werkorder goedgekeurd voor de hoorzittingen over de bescherming van onlinegebruikers.

Op Europees niveau zal ik blijven inzetten op samenwerking tussen alle bestuursniveaus om deze dossiers vooruit te helpen. De regels bestaan, maar ze moeten volledig en zonder uitstel worden toegepast. De onlineveiligheid van jongeren is niet onderhandelbaar.

**Minister van Consumentenbescherming,
Socialefraudebestrijding, Personen met een
handicap en Gelijke Kansen**

DO 2024202502501

Vraag nr. 15 van De heer volksvertegenwoordiger Steven Coenegrachts van 11 maart 2025 (N.) aan de minister van Consumentenbescherming, Socialefraudebestrijding, Personen met een handicap en Gelijke Kansen:

Cybercrime tegen de federale overheid.

Cybercrime blijft actueel.

1. a) Hoeveel maal zijn uw diensten en/of administraties het slachtoffer geworden van hackers of cybercriminelen in 2024?

b) In welke mate is het aantal cyberaanvallen op uw diensten toegenomen of gedaald ten opzichte van de periode 2019-2024?

Ma réaction est claire: ces mécanismes algorithmiques, conçus pour maximiser l'engagement au mépris de la santé mentale des jeunes, doivent cesser. Les plateformes ont une responsabilité légale, et il est temps que la Commission européenne agisse avec fermeté.

Les enquêtes en cours contre TikTok et d'autres acteurs doivent aboutir le plus rapidement possible à des conclusions et à des sanctions proportionnelles.

Nous renforçons continuellement la collaboration avec les autorités européennes pour veiller à l'application stricte du DSA et exiger des comptes aux plateformes qui ne respectent pas leurs obligations.

Je soutiens également activement les travaux de la Chambre qui me permettront de compléter le cadre légal actuel. La commission de la Justice a d'ailleurs adopté l'ordre des travaux pour les auditions sur la protection des utilisateurs en ligne.

Au niveau européen, je continuerai à mobiliser tous les niveaux de pouvoir pour faire avancer ces dossiers. Les règles existent mais elles doivent être appliquées pleinement et sans délai. La sécurité des jeunes en ligne n'est pas négociable.

**Ministre de la Protection des consommateurs, de
la Lutte contre la fraude sociale, des Personnes
handicapées et de l'Égalité des chances**

DO 2024202502501

Question n° 15 de Monsieur le député Steven Coenegrachts du 11 mars 2025 (N.) au ministre de la Protection des consommateurs, de la Lutte contre la fraude sociale, des Personnes handicapées et de l'Égalité des chances:

Les actes de cybercriminalité commis contre l'État fédéral.

La cybercriminalité reste d'actualité.

1. a) À combien de reprises vos services et/ou administrations ont-ils été victimes de hackers ou de cybercriminels en 2024?

b) Dans quelle mesure le nombre de cyberattaques ciblant vos services a-t-il augmenté ou baissé par rapport à la période 2019-2024?

2. a) Wat was de aard en impact van elk incident? Werd er bijv. informatie gestolen, een server aangevallen, een pc aangevallen, infrastructuur gesaboteerd, enz.? Welk type aanvallen (bijv. DDoS) zijn het meest prevalent?

b) Kunt u voor deze types aanvallen voor de periode 2019-2024, per jaar, aanduiden hoeveel aanvallen of incidenten geregistreerd werden?

3. Welke evoluties stelt u vast inzake de complexiteit, professionaliteit, enz., van de aanvallen?

4. Welke maatregelen namen uw diensten en/of administraties ter bescherming tegen cyberaanvallen?

5. a) Hoe vaak werden gerechtelijke stappen ondernomen door uw diensten of administraties omwille van een cybercrime in de periode 2019-2024?

b) Wat is het verdere verloop van deze gerechtelijke stappen?

6. Hoe realistisch acht u het dat uw diensten reeds aangevallen zijn door cybercriminelen, maar dat door hun flexibele en hoogtechnologische technieken deze onopgemerkt bleven?

7. Hoe verlopen de contacten met het Centrum voor Cybersecurity?

Antwoord van de minister van Consumentenbescherming, Socialefraudebestrijding, Personen met een handicap en Gelijke Kansen van 06 november 2025, op de vraag nr. 15 van De heer volksvertegenwoordiger Steven Coenegrachts van 11 maart 2025 (N.):

Het antwoord op deze vraag werd rechtstreeks naar het geachte Kamerlid gestuurd. Door de omvang ervan werd het antwoord niet opgenomen in het *Bulletin van Vragen en Antwoorden*. Op verzoek zal de griffie van de Kamer van volksvertegenwoordigers de documenten bezorgen (schriftelijke.vragen@dekamer.be).

DO 2024202505250

Vraag nr. 114 van De heer volksvertegenwoordiger Werner Somers van 14 augustus 2025 (N.) aan de minister van Consumentenbescherming, Socialefraudebestrijding, Personen met een handicap en Gelijke Kansen:

De openbaarheid van bestuur voor bestuursdocumenten waarover de FOD's dan wel POD's onder uw bevoegdheid beschikken.

2. a) Quels étaient la nature et les effets de chaque incident? Par exemple, a-t-on dérobé des informations, attaqué un serveur ou un PC, saboté une infrastructure, etc.? Quels types d'attaques (attaques DDoS, notamment) sont les plus fréquents?

b) Combien d'attaques ou d'incidents de ces types ont été annuellement enregistrés au cours de la période 2019-2024?

3. Qu'en est-il de l'évolution de ces attaques du point de vue de leur complexité, de leur degré de professionnalisme, etc.?

4. Quelles mesures vos services et/ou administrations ont-ils prises pour se protéger des cyberattaques?

5. a) À combien de reprises vos services ou administrations ont-ils intenté des actions en justice durant la période 2019-2024 à la suite d'un acte de cybercriminalité?

b) Quelle suite sera donnée à ces actions en justice?

6. Estimez-vous vraisemblable que vos services aient déjà été attaqués par des cybercriminels, mais que ces attaques soient passées inaperçues en raison de techniques flexibles et faisant appel à des technologies avancées?

7. Comment se déroulent les contacts avec le Centre pour la Cybersécurité Belgique?

Réponse du ministre de la Protection des consommateurs, de la Lutte contre la fraude sociale, des Personnes handicapées et de l'Égalité des chances du 06 novembre 2025, à la question n° 15 de Monsieur le député Steven Coenegrachts du 11 mars 2025 (N.):

La réponse à cette question a été transmise directement à l'honorable membre. Étant donné son ampleur, cette réponse n'a pas été insérée dans le *Bulletin des Questions et Réponses*. Sur simple demande, le greffe de la Chambre des représentants transmettra les documents (questions.ecrites@lachambre.be).

DO 2024202505250

Question n° 114 de Monsieur le député Werner Somers du 14 août 2025 (N.) au ministre de la Protection des consommateurs, de la Lutte contre la fraude sociale, des Personnes handicapées et de l'Égalité des chances:

Application de la loi relative à la publicité de l'administration aux documents administratifs dont disposent les SPF ou les SPP ressortissant à votre compétence.

De wet van 11 april 1994 betreffende de openbaarheid van bestuur is van toepassing op federale administratieve instanties. Het begrip "administratieve instantie" verwijst onder meer naar administratieve overheden in de zin van artikel 14 van de gecoördineerde wetten op de Raad van State. De federale overheidsdiensten kunnen aldus worden aangemerkt als een federale administratieve instantie waarop de wet betreffende de openbaarheid van bestuur van toepassing is.

1. Hoeveel aanvragen om inzage, uitleg of mededeling in afschrift van een bestuursdocument in de zin van artikel 5 van de wet van 11 april 1994 betreffende de openbaarheid van bestuur ontvingen de FOD's/POD's onder uw bevoegdheid in 2024 en de eerste helft van 2025?

2. Hoeveel van de in de eerste vraag hierboven bedoelde aanvragen werden stilzwijgend afgewezen (ontstentenis van een kennisgeving binnen de voorgeschreven termijn) als bedoeld in artikel 6, § 5, lid 2 van die wet?

3. Hoeveel van de in de eerste vraag hierboven bedoelde aanvragen werden expliciet afgewezen met een beroep op een of meerdere van de in artikel 6 van de wet betreffende de openbaarheid van bestuur genoemde weigeringsgronden? Om welke van de verschillende in artikel 6, §§ 1 tot en met 3, genoemde weigeringsgronden ging het daarbij?

4. In hoeveel van de in de tweede en de derde vraag hierboven bedoelde gevallen richtte de verzoeker een verzoek tot heroverweging in de zin van artikel 8, § 2 van de wet betreffende de openbaarheid van bestuur tot de FOD's onder uw bevoegdheid?

5. In hoeveel van de in de vierde vraag hierboven bedoelde gevallen bracht de Commissie voor de toegang tot bestuursdocumenten een positief advies uit, dat wil zeggen een advies waarbij zij als haar oordeel te kennen gaf dat de FOD's onder uw bevoegdheid toegang dienden te verschaffen tot de gevraagde documenten?

6. In hoeveel van de in de vijfde vraag hierboven bedoelde gevallen wezen de FOD's onder uw bevoegdheid het verzoek tot heroverweging expliciet af op een of meerdere van de in artikel 6 van de wet betreffende de openbaarheid van bestuur genoemde weigeringsgronden, niettegenstaande het positieve advies van de Commissie voor de toegang tot bestuursdocumenten? Welke van de verschillende in artikel 6, §§ 1 tot en met 3 van de wet betreffende de openbaarheid van bestuur genoemde weigeringsgronden werden daarbij ingeroepen?

La loi du 11 avril 1994 relative à la publicité de l'administration s'applique aux instances administratives fédérales. Par "instance administrative", on entend notamment les autorités administratives au sens de l'article 14 des lois coordonnées sur le Conseil d'État. Les services publics fédéraux peuvent être qualifiés, dans ce cadre, d'instance administrative fédérale à laquelle s'applique la loi relative à la publicité de l'administration.

1. Combien de demandes de consultation, d'explication ou de communication sous forme de copie d'un document administratif, visées à l'article 5 de la loi du 11 avril 1994 relative à la publicité de l'administration, les SPF/SPP ressortissant à votre compétence ont-ils reçues en 2024 et au cours du premier semestre de 2025?

2. Parmi les demandes telles que décrites dans la première question ci-dessus, combien ont fait l'objet d'un rejet tacite (absence de communication dans le délai prescrit) tel que décrit à l'article 6, § 5, alinéa 2 de cette loi?

3. Parmi les demandes telles que décrites dans la première question ci-dessus, combien ont fait l'objet d'un rejet explicite pour un ou plusieurs des motifs de refus prévus à l'article 6 de la loi relative à la publicité de l'administration? De quels motifs énoncés à l'article 6, §§ 1 à 3 s'agissait-il?

4. Dans combien de cas décrits dans la deuxième et la troisième question ci-dessus le demandeur a-t-il adressé aux SPF ressortissant à votre compétence une demande de reconsidération au sens de l'article 8, § 2 de la loi relative à la publicité de l'administration?

5. Dans combien de cas décrits dans la quatrième question ci-dessus la Commission d'accès aux documents administratifs a-t-elle rendu un avis positif, en d'autres termes un avis dans lequel elle jugeait que les SPF ressortissant à votre compétence étaient tenus de donner accès aux documents requis par le demandeur?

6. Dans combien de cas décrits dans la cinquième question ci-dessus les SPF ressortissant à votre compétence ont-ils explicitement rejeté la demande de reconsidération sur la base d'un ou plusieurs motifs de refus figurant à l'article 6 de la loi relative à la publicité de l'administration, malgré l'avis positif rendu par la Commission d'accès aux documents administratifs? Quels motifs de refus énoncés à l'article 6, §§ 1 à 3 de la loi relative à la publicité de l'administration ont été invoqués à cet égard?

7. In hoeveel van de in de vijfde vraag hierboven bedoelde gevallen wezen FOD's onder uw bevoegdheid het verzoek tot heroverweging impliciet af (ontstentenis van een kennisgeving binnen de voorgeschreven termijn) als bedoeld in artikel 8, § 2, lid 3 van de wet betreffende de openbaarheid van bestuur?

8. In hoeveel van de in de zesde en de zevende vraag hierboven bedoelde gevallen waarin het verzoek tot heroverweging (expliciet of impliciet) werd afgewezen niettegenstaande een positief advies van de Commissie voor de toegang tot bestuursdocumenten, stelde de verzoeker beroep in bij de Raad van State overeenkomstig artikel 8, § 2, lid 4 van de wet betreffende de openbaarheid van bestuur?

9. In hoeveel andere dan de in de achtste vraag hierboven bedoelde gevallen - met andere woorden in gevallen waarin de Commissie voor de toegang tot bestuursdocumenten ofwel geen advies uitbracht ofwel een negatief advies uitbracht, dat wil zeggen een advies waarbij zij als haar oordeel te kennen gaf dat FOD's onder uw bevoegdheid de verzoeker geen toegang hoefde te verschaffen tot de gevraagde documenten - stelde de verzoeker bij de Raad van State in 2024 en de eerste helft van 2025 overeenkomstig artikel 8, § 2, lid 4 van de wet betreffende de openbaarheid van bestuur beroep in tegen een expliciete of impliciete afwijzing van een verzoek tot heroverweging?

10. In hoeveel in de achtste en de negende vraag hierboven bedoelde gevallen vernietigde de Raad van State de expliciete of impliciete afwijzing van een verzoek tot heroverweging?

11. In hoeveel in de tiende vraag hierboven bedoelde gevallen werd geweigerd opnieuw om toegang te verschaffen tot de gevraagde bestuursdocumenten ofschoon de Raad van State eerder de expliciete of impliciete afwijzing van het verzoek tot heroverweging vernietigde?

12. In hoeveel in de elfde vraag hierboven bedoelde gevallen ging het om een expliciete en in hoeveel van deze gevallen ging het om een impliciete weigering om toegang te verschaffen tot de gevraagde bestuursdocumenten? Voor zover de toegang tot de gevraagde bestuursdocumenten expliciet werd geweigerde door zich te beroepen op een of meerdere van de in artikel 6 van de wet op de openbaarheid van bestuur genoemde weigeringsgronden, om welke van de verschillende in artikel 6, §§ 1 tot en met 3, genoemde weigeringsgronden ging het dan?

7. Dans combien de cas décrits dans la cinquième question ci-dessus les SPF ressortissant à votre compétence ont-ils implicitement rejeté la demande de reconsidération (absence de communication dans le délai prescrit) comme prévu à l'article 8, § 2, 3ème alinéa de la loi relative à la publicité de l'administration?

8. Dans combien de cas décrits dans la sixième et la septième question ci-dessus, dans lesquels la demande de reconsidération a été (explicitement ou implicitement) rejetée en dépit de l'avis positif rendu par la Commission d'accès aux documents administratifs, le demandeur a-t-il introduit un recours devant le Conseil d'État, en vertu de l'article 8, § 2, 4e alinéa de la loi relative à la publicité de l'administration?

9. Dans combien de cas différents de ceux décrits dans la huitième question ci-dessus - en d'autres termes, des cas où la Commission d'accès aux documents administratifs soit n'a pas rendu d'avis, soit a rendu un avis négatif, c'est-à-dire un avis dans lequel elle jugeait que les SPF ressortissant à votre compétence n'étaient pas tenus de donner accès aux documents requis par le demandeur - le demandeur a-t-il introduit un recours devant le Conseil d'État en 2024 et durant le premier semestre de 2025 contre un rejet explicite ou implicite de la demande de reconsidération, en vertu de l'article 8, § 2, 4e alinéa de la loi relative à la publicité de l'administration?

10. Dans combien de cas décrits dans la huitième et neuvième question ci-dessus le Conseil d'État a-t-il annulé la décision de rejet explicite ou implicite d'une demande de reconsidération?

11. Dans combien de cas décrits dans la dixième question ci-dessus a-t-il été de nouveau refusé de donner accès aux documents administratifs demandés, bien que le Conseil d'État ait annulé précédemment la décision explicite ou implicite de rejet de la demande de reconsidération?

12. Dans combien de cas décrits dans la onzième question ci-dessus s'agissait-il d'un refus explicite, et dans combien de cas d'un refus implicite de donner accès aux documents administratifs demandés? Pour autant qu'il ait été explicitement refusé de donner accès aux documents administratifs demandés sur la base d'un ou plusieurs motifs de refus énoncés à l'article 6 de la loi relative à la publicité de l'administration, de quels motifs énoncés à l'article 6, §§ 1 à 3 s'agissait-il?

13. In hoeveel in de elfde vraag hierboven bedoelde gevallen stelde de verzoeker voor de tweede keer beroep in bij de Raad van State overeenkomstig artikel 8, § 2, lid 4 van de wet betreffende de openbaarheid van bestuur?

14. In hoeveel in de dertiende vraag hierboven bedoelde gevallen vernietigde de Raad van State voor de tweede maal de afwijzing van het verzoek tot heroverweging?

15. In hoeveel in de veertiende vraag hierboven bedoelde gevallen werd geweigerd om toegang te verschaffen tot de gevraagde bestuursdocumenten ofschoon de Raad van State de afwijzing van het verzoek tot heroverweging voor de tweede maal vernietigde?

16. In hoeveel in de vijftiende vraag hierboven bedoelde gevallen ging het om een expliciete en in hoeveel van deze gevallen ging het om een impliciete weigering om toegang te verschaffen tot de gevraagde bestuursdocumenten? Voor zover de toegang tot de gevraagde bestuursdocumenten expliciet werd geweigerd door zich te beroepen op een of meerdere van de in artikel 6 van de wet betreffende de openbaarheid van bestuur genoemde weigeringsgronden, om welke van de verschillende in artikel 6, §§ 1 tot en met 3, genoemde weigeringsgronden ging het dan?

17. Zijn er gevallen waarin de verzoeker meer dan tweemaal beroep instelde bij de Raad van State naar aanleiding van een en dezelfde (afgewezen) aanvraag?

Antwoord van de minister van Consumentenbescherming, Socialefraudebestrijding, Personen met een handicap en Gelijke Kansen van 06 november 2025, op de vraag nr. 114 van De heer volksvertegenwoordiger Werner Somers van 14 augustus 2025 (N.):

Instituut voor de gelijkheid van vrouwen en mannen

1. In 2024 en in de eerste helft van 2025 heeft het Instituut voor de gelijkheid van vrouwen en mannen drie verzoeken om toegang ontvangen.

2. Eén verzoek is stilzwijgend afgewezen.

3. Eén verzoek werd afgewezen op grond van de uitzonderingen vermeld in artikel 6 van de wet van 11 april 1994 betreffende de openbaarheid van bestuur, namelijk: de bescherming van de persoonlijke levenssfeer, de bescherming van de grondrechten en de geheimhouding van de identiteit van de persoon die een document of informatie vertrouwelijk heeft verstrekt.

4. Er werden twee verzoeken tot heroverweging ingediend.

13. Dans combien de cas décrits dans la onzième question ci-dessus le demandeur a-t-il introduit un second recours devant le Conseil d'État, conformément à l'article 8, § 2, 4ème alinéa de la loi relative à la publicité de l'administration?

14. Dans combien de cas décrits dans la treizième question ci-dessus le Conseil d'État a-t-il annulé une seconde fois la décision de rejet de la demande de reconsidération?

15. Dans combien de cas décrits dans la quatorzième question ci-dessus a-t-il été refusé de donner accès aux documents administratifs demandés bien que le Conseil d'État ait annulé une seconde fois la décision de rejet de la demande de reconsidération?

16. Dans combien de cas décrits dans la quinzième question ci-dessus s'agissait-il d'un refus explicite, et dans combien de cas d'un refus implicite de donner accès aux documents administratifs demandés? Pour autant qu'il ait été explicitement refusé de donner accès aux documents administratifs demandés sur la base d'un ou plusieurs motifs de refus énoncés à l'article 6 de la loi relative à la publicité de l'administration, de quels motifs énoncés à l'article 6, §§ 1 à 3 s'agissait-il?

17. A-t-on connaissance de cas dans lesquels le demandeur a introduit à plus de deux reprises un recours devant le Conseil d'État à la suite d'une même demande (rejetée)?

Réponse du ministre de la Protection des consommateurs, de la Lutte contre la fraude sociale, des Personnes handicapées et de l'Égalité des chances du 06 novembre 2025, à la question n° 114 de Monsieur le député Werner Somers du 14 août 2025 (N.):

Institut pour l'égalité entre les hommes et les femmes

1. En 2024 et au cours du premier semestre de 2025, l'Institut pour l'égalité des femmes et des hommes a reçu trois demandes d'accès.

2. Une demande a été rejetée tacitement.

3. Une demande a été rejetée notamment sur la base des exceptions listées à l'article 6 de la loi du 11 avril 1994 relative à la publicité de l'administration, à savoir: la protection de la vie privée, la protection des droits fondamentaux et le secret de l'identité de la personne qui a communiqué un document ou une information à titre confidentiel.

4. Deux demandes de reconsidération ont été introduites.

5. Twee verzoeken werden positief beoordeeld door de Commissie voor de toegang tot en het hergebruik van bestuursdocumenten (volgens welke het Instituut toegang moest verlenen tot de documenten of zijn weigering moest motiveren op basis van de uitzonderingen).

6. In één geval heeft het Instituut, ondanks het advies van de Commissie voor de toegang tot en het hergebruik van bestuursdocumenten, het verzoek om toegang afgewezen, met name op grond van de in artikel 6 genoemde uitzonderingen, namelijk: de bescherming van de persoonlijke levenssfeer, de grondrechten en de geheimhouding van de identiteit van de persoon die een vermoedelijk strafbaar feit heeft gemeld.

7 tot 17. Niet van toepassing.

Dienst Gelijke Kansen van de FOD Justitie

1. De Dienst Gelijke Kansen van de FOD Justitie heeft de afgelopen vijf jaar geen aanvragen ontvangen op basis van hoofdstuk 3 van de wet van 11 april betreffende de openbaarheid van bestuur.

2. 17. Niet van toepassing.

De Directie-Generaal voor Personen met een handicap (DG HAN)

Wat DG HAN betreft, verwijs ik door naar het antwoord dat mijn collega, minister Vandenbroucke, minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, belast met Armoedebestrijding, zal geven.

FOD Economie

1. In de periode 2024-2025 ontving de FOD Economie geen enkele aanvraag op basis van de wet op de openbaarheid van bestuur die betrekking had op de bevoegdheid van de minister van Consumentenbescherming.

2. tot 17. Zonder voorwerp.

Sociale Inlichtingen-en Opsporingsdienst (SIOD)

Ik vestig er uw aandacht op dat de SIOD administratief deel uitmaakt van de FOD Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg (FOD WASO) en dat bijgevolg zij ook ingesloten werden in het antwoord dat mijn collega minister van Werk, dhr. Clarinval, op uw vraag gaf.

In de voorbije referentieperiode waarnaar u verwijst in punt 1, heeft de SIOD géén aanvragen ontvangen, hetgeen maakt dat op punten 2 tot en met 17 geen antwoord kan volgen.

5. Deux demandes ont fait l'objet d'un avis positif de la Commission d'accès aux documents administratifs (selon lequel l'Institut devait donner accès aux documents ou alors motiver son refus sur la base des exceptions).

6. Dans un cas, malgré l'avis de la Commission d'accès aux documents administratifs, l'Institut a rejeté la demande d'accès, notamment sur la base des exceptions listées à l'article 6, à savoir: la protection de la vie privée, des droits fondamentaux et du secret de l'identité de la personne ayant dénoncé un fait supposé punissable.

7 à 17. Sans objet.

Le Service égalité des chances du SPF Justice

1. Le Service égalité des chances du SPF Justice n'a reçu aucune demande sur la base du chapitre 3 de la loi du 11 avril 1994 relative à la publicité de l'administration ces cinq dernières années.

2 à 17. Sans objet.

La Direction générale Personnes handicapées (DG HAN)

Pour ce qui concerne DG HAN, je renvoie à la réponse que donnera mon collègue, M. Vandenbroucke, ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, chargé de la Lutte contre la pauvreté.

SPF Économie

1. Au cours de la période 2024-2025, le SPF Économie n'a reçu aucune demande sur la base de la loi sur la publicité de l'administration qui concernait la compétence du ministre de la Protection des consommateurs.

2. à 17. Sans objet.

Service d'Information et de Recherche Sociale (SIRS)

J'attire votre attention sur le fait que le SIRS fait administrativement partie du SPF Emploi, Travail et Concertation sociale (SPF ETCS) et que, par conséquent, il a également été inclus dans la réponse donnée à votre question par mon collègue ministre du Travail, monsieur Clarinval.

Au cours de la période de référence que vous évoquez au point 1, le SIRS n'a reçu aucune demande, ce qui nous empêche de répondre aux points 2 à 17.

DO 2024202505933

Vraag nr. 141 van De heer volksvertegenwoordiger Wouter Raskin van 06 oktober 2025 (N.) aan de minister van Consumentenbescherming, Socialefraudebestrijding, Personen met een handicap en Gelijke Kansen:

De terugvordering van voorschotten voor een IVT en IT.

Het komt geregeld voor dat aanvragen voor een inkomensvervangende tegemoetkoming (IVT) en/of integratie-tegemoetkoming (IT) laattijdig worden behandeld, de uitkering niet op tijd kan worden uitbetaald of het onderzoek naar het recht op een uitkering niet tijdig wordt afgerond.

In zulke gevallen komt het OCMW vaak tussen door tijdelijk een leefloon toe te kennen aan de betrokkene. Dat leefloon is dan een soort voorschot op de eigenlijke uitkering.

Als de aanvraag voor de IVT en/of IT uiteindelijk goedgekeurd wordt, kan het OCMW de uitbetaalde leeflonen terugvorderen van de Directie-Generaal voor Personen met een handicap. Via subrogatie treedt het OCMW dan in de rechten van de uitkeringsgerechtigde.

1. Hoeveel van dergelijke terugvorderingen door een OCMW vonden de voorbije vijf jaar plaats? Graag cijfers op jaarbasis en indien mogelijk opgesplitst per gewest of per OCMW.

2. Om welk bedrag aan terugvorderingen ging het?

Antwoord van de minister van Consumentenbescherming, Socialefraudebestrijding, Personen met een handicap en Gelijke Kansen van 07 november 2025, op de vraag nr. 141 van De heer volksvertegenwoordiger Wouter Raskin van 06 oktober 2025 (N.):

Het antwoord op deze vraag werd rechtstreeks naar het geachte Kamerlid gestuurd. Door de omvang ervan werd het antwoord niet opgenomen in het *Bulletin van Vragen en Antwoorden*. Op verzoek zal de griffie van de Kamer van volksvertegenwoordigers de documenten bezorgen (schriftelijke.vragen@dekamer.be).

DO 2024202505933

Question n° 141 de Monsieur le député Wouter Raskin du 06 octobre 2025 (N.) au ministre de la Protection des consommateurs, de la Lutte contre la fraude sociale, des Personnes handicapées et de l'Égalité des chances:

Le recouvrement des avances pour l'ARR et l'AI.

Il arrive régulièrement que des demandes d'allocation de remplacement de revenus (ARR) et/ou d'allocation d'intégration (AI) soient traitées tardivement, que les allocations ne puissent pas être payées à temps ou que l'examen du droit aux allocations ne soit pas achevé dans les délais.

Le CPAS intervient souvent dans ces cas en octroyant temporairement un revenu d'intégration à l'intéressé. Ce revenu d'intégration est une sorte d'avance sur l'allocation proprement dite.

Lorsqu'en définitive, la demande d'ARR et/ou d'AI est approuvée, le CPAS peut recouvrer ces revenus d'intégration auprès de la Direction générale Personnes handicapées. Le CPAS se subroge ainsi dans les droits du bénéficiaire des allocations.

1. Combien de demandes de remboursement de ce type ont été effectuées par un CPAS au cours des cinq dernières années? Pouvez-vous fournir des chiffres sur une base annuelle et, si possible, répartis par région ou par CPAS?

2. Quel a été le montant de ces demandes de remboursement?

Réponse du ministre de la Protection des consommateurs, de la Lutte contre la fraude sociale, des Personnes handicapées et de l'Égalité des chances du 07 novembre 2025, à la question n° 141 de Monsieur le député Wouter Raskin du 06 octobre 2025 (N.):

La réponse à cette question a été transmise directement à l'honorable membre. Étant donné son ampleur, cette réponse n'a pas été insérée dans le *Bulletin des Questions et Réponses*. Sur simple demande, le greffe de la Chambre des représentants transmettra les documents (questions.ecrites@lachambre.be).

DO 2024202506012

Vraag nr. 142 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Britt Huybrechts van 07 oktober 2025 (N.) aan de minister van Consumentenbescherming, Socialefraudebestrijding, Personen met een handicap en Gelijke Kansen:

FOD. - Kantoor- en parkeertaks.

De gemeentelijke belasting op kantoorruimte en de belasting op parkeerplaatsen ("kantoor-taks" en "parkeertaks") zijn in diverse Brusselse gemeenten de afgelopen jaren sterk verhoogd. Deze belastingen worden geheven op basis van de bruto-kantooroppervlakte (vanaf een bepaalde drempel) en op het aantal parkeerplaatsen.

Aangezien de federale overheid, via de verschillende federale overheidsdiensten, over een aanzienlijk aantal gebouwen beschikt en in veel gevallen ook gebruiker of huurder van kantoorruimte is, rijst de vraag in welke mate deze diensten onderworpen zijn aan deze gemeentelijke belastingen.

1. Is uw FOD onderworpen aan de gemeentelijke belasting op kantoorruimte in de gemeenten waar zij kantoorruimte bezit of gebruikt? Indien neen, op welke rechtsgrond of uitzonderingsregeling is dit gebaseerd? Indien ja, kunt u een overzicht bezorgen van de betrokken gebouwen, met vermelding van de gemeente/stad, de totale belastbare kantooroppervlakte (m²), het toepasselijke tarief en het effectief betaalde bedrag aan kantoor-taks?

2. Is uw FOD onderworpen aan de gemeentelijke belasting op parkeerplaatsen die verbonden is aan haar gebouwen? Indien neen, op welke rechtsgrond of uitzonderingsregeling is dit gebaseerd? Indien ja, kunt u een overzicht bezorgen van de betrokken gebouwen of sites, met vermelding van de gemeente/stad, het aantal belastbare parkeerplaatsen, het toepasselijke tarief en het effectief betaalde bedrag aan parkeertaks?

3. Kunt u ten slotte een overzicht geven van de totale bedragen die uw FOD in de laatste vijf jaar effectief betaald heeft aan kantoor-taksen en parkeertaksen, opgesplitst per jaar?

DO 2024202506012

Question n° 142 de Madame la députée Britt Huybrechts du 07 octobre 2025 (N.) au ministre de la Protection des consommateurs, de la Lutte contre la fraude sociale, des Personnes handicapées et de l'Égalité des chances:

SPF.- Taxe sur les surfaces de bureau et sur les emplacements de parking.

La taxe communale sur les surfaces de bureau et la taxe sur les emplacements de parking ("taxe sur les bureaux" et "taxe sur les parkings") ont été fortement augmentées ces dernières années dans plusieurs communes bruxelloises. Ces taxes ont pour base respective la surface brute des bureaux (à partir d'un certain seuil) et le nombre d'emplacements de parking.

Étant donné que l'administration fédérale, par l'intermédiaire des différents services publics fédéraux, dispose d'un parc immobilier considérable et que, dans de nombreux cas, elle occupe ou loue également des bureaux, la question se pose de savoir dans quelle mesure ces services sont soumis à ces taxes communales.

1. Votre SPF est-il soumis à la taxe communale sur les surfaces de bureau dans les communes où il possède ou occupe des bureaux? Dans la négative, sur quelle base juridique ou quel régime d'exception la non-soumission repose-t-elle? Dans l'affirmative, pouvez-vous fournir un relevé des bâtiments concernés, en mentionnant la commune/ville, la surface totale imposable des bureaux (m²), le taux applicable et le montant effectivement versé au titre de la taxe sur les surfaces de bureau?

2. Votre SPF est-il soumis à la taxe communale sur les emplacements de parking liés à ses bâtiments? Dans la négative, sur quelle base juridique ou quel régime d'exception la non-soumission repose-t-elle? Dans l'affirmative, pouvez-vous fournir un relevé des bâtiments ou sites concernés, en mentionnant la commune/ville, le nombre d'emplacements de parking imposables, le taux applicable et le montant effectivement versé au titre de la taxe sur les emplacements de parking?

3. Enfin, pouvez-vous fournir un relevé des montants totaux effectivement versés par votre SPF au cours des cinq dernières années au titre des taxes sur les surfaces de bureau et des taxes sur les emplacements de parking, ventilés par année?

Antwoord van de minister van Consumentenbescherming, Sociale fraudebestrijding, Personen met een handicap en Gelijke Kansen van 07 november 2025, op de vraag nr. 142 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Britt Huybrechts van 07 oktober 2025 (N.):

- Instituut voor de gelijkheid van vrouwen en mannen
1 tot 3. Niet van toepassing
- Dienst Gelijke Kansen van de FOD Justitie

Wat de dienst Gelijke Kansen van de FOD Justitie betreft, verwijs ik naar de globale cijfers van de FOD Justitie die mijn collega van Justitie heeft verstrekt (vraag nr. 537 van 7 oktober 2025, *Vragen en Antwoorden*, Kamer, 2025-2026, nr. 30).

- De Directie-Generaal voor Personen met een handicap

Ik verwijs naar het antwoord van mijn collega, minister Vandenbroucke, minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, belast met Armoedebestrijding (vraag nr. 510 van 7 oktober 2025).

- FOD Economie

Ik deel u mee dat het antwoord op deze vraag tot de bevoegdheden van Mevrouw Vanessa Matz, minister belast met het Gebouwenbeheer van de Staat, behoort (vraag nr. 335 van 7 oktober 2025).

- Sociale Inlichtingen- en Opsporingsdienst (SIOD)

Ik vestig er uw aandacht op dat de SIOD administratief deel uitmaakt van de Federale Overheidsdienst Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg en dat u bijgevolg het antwoord op uw vraag kunt vinden in het antwoord op vraag nr. 416 van 7 oktober 2025 van mijn collega, de minister van Werk over hetzelfde thema.

Réponse du ministre de la Protection des consommateurs, de la Lutte contre la fraude sociale, des Personnes handicapées et de l'Égalité des chances du 07 novembre 2025, à la question n° 142 de Madame la députée Britt Huybrechts du 07 octobre 2025 (N.):

- Institut pour l'égalité entre les hommes et les femmes
1 à 3. Sans objet
- Le Service égalité des chances du SPF Justice

Pour ce qui concerne le Service égalité des chances du SPF Justice, je vous renvoie aux chiffres globaux du SPF Justice transmis par ma collègue de la Justice (question n° 537 du 7 octobre 2025, *Questions et Réponses*, Chambre, 2025-2026, n° 30).

- La Direction générale Personnes handicapées

Je me réfère à la réponse donnée par mon collègue, ministre Vandenbroucke, ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, chargé de la lutte contre la pauvreté (question n° 510 du 7 octobre 2025).

- SPF Économie

Je vous informe que la réponse à cette question relève des compétences de Madame la ministre chargée de la Gestion immobilière de l'Etat, Vanessa Matz (question n° 335 du 7 octobre 2025).

- Service d'information et de recherche sociale (SIRS)

J'attire votre attention sur le fait que le SIRS fait administrativement partie du Service public fédéral Emploi, Travail et Concertation sociale et que, par conséquent, vous trouverez la réponse à votre question dans la réponse à la question n° 416 du 7 octobre 2025 donnée par mon collègue le ministre du Travail sur le même thème.

Minister van Asiel, Migratie en Maatschappelijke Integratie, belast met Grootstedenbeleid

DO 2024202505938

Vraag nr. 342 van De heer volksvertegenwoordiger Matti Vandemaele van 06 oktober 2025 (N.) aan de minister van Asiel, Migratie en Maatschappelijke Integratie, belast met Grootstedenbeleid:

Evolutie wachtlijst verzoekers om internationale bescherming.

Alleenstaande, mannelijke verzoekers om internationale bescherming, die recht hebben op opvang bij Fedasil, belanden door plaatsgebrek op een wachtlijst. Volgens Myria stonden er begin september 2025 ongeveer 1.900 mensen op de wachtlijst, met een gemiddelde wachttijd van drie tot vier maanden.

Sinds deze zomer is er bovendien een nieuwe groep die geen toegang meer krijgt tot het opvangnet: verzoekers om internationale bescherming met een M-status. Ik wil graag een overzicht van de evolutie van het aantal verzoekers om internationale bescherming dat buiten het opvangnetwerk moet verblijven.

1. Hoeveel verzoekers om internationale bescherming stonden maandelijks op de wachtlijst? Graag een cijfer vanaf januari 2024.

2. Wat was de gemiddelde wachttijd om toegang te krijgen tot het opvangnetwerk voor verzoekers op de wachtlijst? Graag een maandelijks cijfer vanaf januari 2024.

3. Hoeveel verzoekers om internationale bescherming met een M-status kregen geen toegang tot het opvangnetwerk? Graag een wekelijks cijfer vanaf augustus 2025.

Antwoord van de minister van Asiel, Migratie en Maatschappelijke Integratie, belast met Grootstedenbeleid van 06 november 2025, op de vraag nr. 342 van De heer volksvertegenwoordiger Matti Vandemaele van 06 oktober 2025 (N.):

Het antwoord op deze vraag werd rechtstreeks naar het geachte Kamerlid gestuurd. Door de omvang ervan werd het antwoord niet opgenomen in het *Bulletin van Vragen en Antwoorden*. Op verzoek zal de griffie van de Kamer van volksvertegenwoordigers de documenten bezorgen (schriftelijke.vragen@dekamer.be).

Ministre de l'Asile, de la Migration et de l'Intégration sociale, chargée de la Politique des Grandes Villes

DO 2024202505938

Question n° 342 de Monsieur le député Matti Vandemaele du 06 octobre 2025 (N.) à la ministre de l'Asile, de la Migration et de l'Intégration sociale, chargée de la Politique des Grandes Villes:

L'évolution de la liste d'attente des demandeurs de protection internationale.

Les hommes seuls demandeurs de protection internationale et qui ont droit à l'accueil dans une structure Fedasil sont inscrits sur une liste d'attente, le nombre de places disponibles étant insuffisant. Selon Myria, 1.900 personnes environ étaient inscrites sur cette liste d'attente au début du mois de septembre 2025, le délai d'attente moyen étant compris entre trois et quatre mois.

Depuis l'été, un nouveau groupe n'a, en outre, plus accès au réseau d'accueil: il s'agit des demandeurs de protection internationale possédant un statut M. Je souhaiterais obtenir un aperçu de l'évolution du nombre de demandeurs de protection internationale qui sont contraints de séjourner en dehors du réseau d'accueil.

1. Combien de demandeurs de protection internationale étaient-ils inscrits sur la liste d'attente chaque mois? Veuillez fournir les chiffres depuis janvier 2024.

2. Quel était le délai d'attente moyen, pour les demandeurs inscrits sur la liste d'attente, avant d'accéder au réseau d'accueil? Veuillez fournir les chiffres mensuels depuis janvier 2024.

3. Combien de demandeurs de protection internationale possédant un statut M se sont-ils vu refuser l'accès au réseau d'accueil? Veuillez fournir les chiffres hebdomadaires depuis août 2025.

Réponse de la ministre de l'Asile, de la Migration et de l'Intégration sociale, chargée de la Politique des Grandes Villes du 06 novembre 2025, à la question n° 342 de Monsieur le député Matti Vandemaele du 06 octobre 2025 (N.):

La réponse à cette question a été transmise directement à l'honorable membre. Étant donné son ampleur, cette réponse n'a pas été insérée dans le *Bulletin des Questions et Réponses*. Sur simple demande, le greffe de la Chambre des représentants transmettra les documents (questions.ecrites@lachambre.be).

DO 2024202505975

Vraag nr. 347 van De heer volksvertegenwoordiger Matti Vandemaele van 06 oktober 2025 (N.) aan de minister van Asiel, Migratie en Maatschappelijke Integratie, belast met Grootstedenbeleid:

Opsluitingen in gesloten centra van mensen met een hangend beschermingsverzoek.

Eerder deze maand werden tijdens betogingen aan de beurs vier Palestijnse actievoerders opgepakt en opgesloten in gesloten centra.

De dienst Vreemdelingenzaken (DVZ) zou op vraag van de Brusselse politie hebben deelgenomen aan meerdere gecoördineerde acties aan de Beurs.

Minstens één van de opgepakte personen heeft een lopende asielaanvraag en dus ook geen bevel om het grondgebied te verlaten. Ik wil daarom meer cijfers over het aantal mensen dat in gesloten centra wordt opgesloten terwijl zij een lopend beschermingsverzoek hebben en geen bevel om het grondgebied te verlaten hebben gekregen.

Hierbij wil ik geen cijfers van mensen die na de opsluiting of aan de grens een beschermingsverzoek hebben ingediend.

1. a) Kunt u een overzicht bezorgen van de gecoördineerde acties aan de Beurs waarbij de DVZ sinds januari 2024 betrokken was?

b) Hoeveel actievoerders werden daarbij opgesloten in gesloten centra? Graag cijfers per gecoördineerde actie.

c) Hoeveel van deze actievoerders hadden op dat moment een lopende asielaanvraag?

d) Hoeveel van deze actievoerders hadden nog geen bevel gekregen om het grondgebied te verlaten?

2. Hoeveel mensen met een hangende asielaanvraag werden sinds januari 2024 opgesloten in gesloten centra? Graag maandelijkse cijfers.

3. Hoeveel mensen die nog geen bevel hebben gekregen om het grondgebied te verlaten, werden sinds januari 2024 opgesloten in gesloten centra? Graag maandelijkse cijfers.

Antwoord van de minister van Asiel, Migratie en Maatschappelijke Integratie, belast met Grootstedenbeleid van 12 november 2025, op de vraag nr. 347 van De heer volksvertegenwoordiger Matti Vandemaele van 06 oktober 2025 (N.):

DO 2024202505975

Question n° 347 de Monsieur le député Matti Vandemaele du 06 octobre 2025 (N.) à la ministre de l'Asile, de la Migration et de l'Intégration sociale, chargée de la Politique des Grandes Villes:

Placement dans des centres fermés de personnes en attente d'une réponse à leur demande de protection.

Ce mois-ci, quatre activistes palestiniens ont été appréhendés lors de manifestations organisées à la Bourse et ont été placés dans des centres fermés.

L'Office des étrangers (OE) aurait participé à plusieurs opérations menées à la Bourse en coordination avec la police bruxelloise et à la demande de celle-ci.

Au moins l'une des personnes appréhendées a une demande d'asile en instance et ne fait donc pas l'objet, à ce jour, d'un ordre de quitter le territoire. C'est pourquoi je souhaite obtenir davantage d'informations chiffrées concernant le nombre de personnes placées dans des centres fermés, alors que leur demande de protection est en instance et qu'elles n'ont pas reçu d'ordre de quitter le territoire.

Je ne parle pas des personnes qui ont introduit une demande de protection après leur placement en détention ou à la frontière.

1. a) Pouvez-vous fournir un aperçu des opérations coordonnées qui ont été menées à la Bourse et auxquelles l'Office des étrangers a participé depuis janvier 2024?

b) Combien d'activistes ont été placés dans des centres fermés à la suite de ces opérations? Veuillez fournir les chiffres pour chaque opération coordonnée.

c) Combien de ces activistes étaient en attente d'une réponse à leur demande d'asile au moment de leur placement?

d) Combien de ces activistes n'avaient pas encore reçu d'ordre de quitter le territoire?

2. Combien de personnes en attente d'une réponse à leur demande d'asile ont été placées dans des centres fermés depuis janvier 2024? Veuillez fournir des chiffres mensuels.

3. Combien de personnes n'ayant pas encore reçu d'ordre de quitter le territoire ont été placées dans des centres fermés depuis janvier 2024? Veuillez fournir des chiffres mensuels.

Réponse de la ministre de l'Asile, de la Migration et de l'Intégration sociale, chargée de la Politique des Grandes Villes du 12 novembre 2025, à la question n° 347 de Monsieur le député Matti Vandemaele du 06 octobre 2025 (N.):

1. Het gaat om een doorlopend samenwerkingsverband, waarbij Dienst Vreemdelingenzaken (DVZ) de politiezone ondersteunt in haar taken, waaronder ook de acties aan de Beurs. Artikel 74/6 van de vreemdelingenwet maakt het mogelijk om op basis van een individuele beoordeling een verzoeker om internationale bescherming vast te houden in een gesloten centrum. In totaal werden zeven personen vastgehouden sinds september 2025. Ze hadden allen een lopend verzoek om internationale bescherming en nog geen bevel om het grondgebied te verlaten gekregen. Ondertussen is de aanvraag Internationale Bescherming voor twee personen definitief afgesloten.

2. Aantal opsluitingen door DVZ van vreemdelingen met een niet afgesloten verzoek om internationale bescherming dat door België wordt behandeld:

Maand / Mois	Tota(a)l
1	2
2	1
3	4
4	3
5	5
6	1
7	0
8	1
9	2
10	1
11	1
12	2
2024	23

3. 3. Het is technisch niet mogelijk voor DVZ om de gevraagde berekeningen te maken.

DO 2025202606246

Vraag nr. 361 van De heer volksvertegenwoordiger Kjell Vander Elst van 15 oktober 2025 (N.) aan de minister van Asiel, Migratie en Maatschappelijke Integratie, belast met Grootstedenbeleid:

Aanvragen Syrische asielzoekers.

1. Il s'agit d'une collaboration continue, dans le cadre de laquelle l'Office des étrangers (OE) soutient la zone de police dans ses missions, y compris lors des actions à la Bourse. L'article 74/6 de la loi sur les étrangers permet, sur la base d'une évaluation individuelle, de maintenir un demandeur de protection internationale dans un centre fermé. Au total, sept personnes ont été détenues depuis septembre 2025. Elles avaient toutes une demande de protection internationale en cours et n'avaient pas encore reçu d'ordre de quitter le territoire. Entre-temps, la demande de protection internationale de deux personnes a été définitivement clôturée.

2. Nombre de détentions par l'OE d'étrangers ayant une demande de protection internationale non clôturée, traitée par la Belgique:

3. Il n'est pas techniquement possible pour l'OE d'effectuer les calculs demandés.

DO 2025202606246

Question n° 361 de Monsieur le député Kjell Vander Elst du 15 octobre 2025 (N.) à la ministre de l'Asile, de la Migration et de l'Intégration sociale, chargée de la Politique des Grandes Villes:

Les demandes d'asile de ressortissants syriens.

Syriërs vormen al jaren één van de grootste groepen asielzoekers in België en kennen traditioneel een hoge beschermingsgraad. In 2024 werden volgens cijfers van het Commissariaat-generaal voor de Vluchtelingen en de Staatlozen (CGVS) 2.774 Syriërs erkend als vluchteling en 169 Syriërs kregen subsidiaire bescherming. Tegelijk zien we dat een deel van de Syrische asielaanvragen wordt afgewezen en dat er sinds 9 december 2024 een opschorting geldt op de behandeling van dossiers van verzoekers afkomstig uit Syrië.

Deze opschorting is inmiddels verlengd tot minstens eind juli 2025, omdat er volgens de toelichting onvoldoende objectieve informatie beschikbaar is om een gefundeerde beoordeling te maken over de vrees voor terugkeer voor alle profielen van verzoekers, noch over de veiligheidssituatie in alle regio's van Syrië.

1. Wat is de huidige stand van zaken met betrekking tot deze opschorting?

2. Hoeveel Syrische dossiers werden sinds 9 december 2024 on hold geplaatst en hoeveel beslissingen zijn effectief uitgesteld?

3. Wat gebeurt er concreet met de asielzoekers die on hold worden geplaatst?

4. Hoeveel Syriërs werden sinds 2020 jaarlijks afgewezen? Hoeveel hiervan zijn effectief teruggestuurd?

5. Heeft de Europese Unie gesprekken met het nieuwe regime in Syrië omtrent terugkeer?

Antwoord van de minister van Asiel, Migratie en Maatschappelijke Integratie, belast met Grootstedenbeleid van 12 november 2025, op de vraag nr. 361 van De heer volksvertegenwoordiger Kjell Vander Elst van 15 oktober 2025 (N.):

1. Het moratorium bij het Commissariaat-generaal voor de Vluchtelingen en de Staatlozen (CGVS) liep einde oktober 2025 af en vanaf november zullen er geleidelijk aan dossiers op de gehoorplanning komen.

Voor alle duidelijkheid: het moratorium had geen betrekking op Syrische verzoekers met een internationaal beschermingsstatuut in een ander EU-land.

2. Op 6 november 2025 bevinden zich in de werklast van het CGVS zo'n 4.021 Syriërs die wachten op hun beslissing.

Depuis plusieurs années déjà, les Syriens constituent l'un des principaux groupes de demandeurs d'asile en Belgique et bénéficient habituellement d'un haut degré de protection. Selon les chiffres du Commissariat général aux réfugiés et aux apatrides (CGRA), en 2024, 2.774 Syriens ont obtenu le statut de réfugié et 169 Syriens ont bénéficié de la protection subsidiaire. Dans le même temps, nous observons qu'une partie des demandes d'asile émanant de ressortissants syriens sont refusées et que, depuis le 9 décembre 2024, le traitement des dossiers des demandeurs originaires de Syrie est suspendu.

Entre-temps, cette suspension a été prolongée au moins jusque fin juillet 2025, la raison invoquée dans l'explication étant l'insuffisance d'informations disponibles permettant d'évaluer sur la base de critères fondés la crainte liée au retour pour tous les profils de demandeurs et la situation dans chaque région de Syrie en termes de sécurité.

1. Qu'en est-il de cette suspension à l'heure actuelle?

2. Depuis le 9 décembre 2024, combien de Syriens ont vu leur dossier suspendu et combien de décisions ont effectivement été reportées?

3. Concrètement, qu'advient-il des demandeurs d'asile dont le dossier est suspendu?

4. Combien de demandeurs d'asile syriens ont-ils été déboutés chaque année depuis 2020? Combien d'entre eux ont effectivement été renvoyés dans leur pays?

5. L'Union européenne discute-t-elle d'une politique des retours avec le nouveau régime en place en Syrie?

Réponse de la ministre de l'Asile, de la Migration et de l'Intégration sociale, chargée de la Politique des Grandes Villes du 12 novembre 2025, à la question n° 361 de Monsieur le député Kjell Vander Elst du 15 octobre 2025 (N.):

1. Le moratoire adopté par le Commissariat général aux réfugiés et aux apatrides (CGRA) arrive à son terme fin octobre 2025 et les dossiers devraient progressivement être fixés au planning des entretiens personnels à partir de novembre.

Par souci de clarté: le moratoire ne concernait pas les demandeurs syriens bénéficiant d'un statut de protection internationale dans un autre pays de l'Union européenne.

2. Au 6 novembre 2025 environ 4.021 ressortissants syriens relevant de la charge de travail du CGRA sont en attente d'une décision.

3. Op het niveau van het CGVS werden de verzoeken om internationale bescherming van Syriërs momenteel simpelweg niet behandeld. Het indienen van een verzoek is altijd mogelijk gebleven, samen met de daaraan verbonden rechten.

4. Zie onderstaande tabel.

3. Au niveau du CGRA, les dossiers de ressortissants syriens ne sont tout simplement pas traités. Toutefois, introduire une demande a toujours été possible, comme tous les droits qui y sont liés.

4. Voir tableau ci-dessous.

Jaar/ Année	# negatieve beslissingen*/ # décisions négatives*	% Pro rate (einde besl.)/ Pourcentage (décisions finales.)
2020	1.016	60.9%
2021	683	78.8%
2022	471	84.8%
2023	409	87.3%
2024	776	79.4%
2025	365	15.5%

*in personen geteld en voor 2025 t.e.m. 24-10/
*en nombre de personnes et pour 2025 jusqu'au 24-10

Voor de negatieve beslissingen, zijn dit alle weigeringsbeslissingen (beëindiging verzoek, niet-ontvankelijkheid, ...)/
Concernant les décisions négatives, ce sont toutes des décisions de refus (clôture de la demande, irrecevabilité...).

5. Op Europees niveau startten algemene gesprekken met de Syrische transitieregering vrijwel meteen na de val van het Assad regime op, toen Eurocommissaris Lahbib op 17 januari 2025 Damascus bezocht en het eerste pakket humanitaire hulp voorstelde. Dat pakket werd uitgebreid tot een *pledge* van Von der Leyen van 2,5 miljard euro tijdens de EU-conferentie *Standing with Syria: meeting the needs for succesful transition* in maart. In juni vond een kleinere missie naar Syrië plaats, waar de mogelijke terugkeer werd besproken.

Vrijwillige terugkeer vanuit de EU wordt begeleid door Frontex, maar momenteel worden er geen grootschalige terugkeerprogramma's uitgetekend. De consensus heerst dat er eerst verder moet worden gewerkt aan het creëren van de nodige precondities (veiligheid, toegang tot basisvoorzieningen, onderwijs, een aangezwengelde economie, enz.) om duurzame en waardige terugkeer mogelijk te maken. De steunpakketten van EU beogen dan ook eerst de heropbouw van het land.

Daarnaast worden de nodige stappen gezet voor gedwongen terugkeer van personen met een crimineel profiel of die een veiligheidsgevaar vormen. Uit enkele lidstaten keerden al effectief personen terug.

De dialogen en samenwerking met de Syrische autoriteiten verlopen goed en zijn over de verschillende onderwerpen heen constructief.

5. Au niveau européen, les discussions générales avec le gouvernement de transition syrien ont commencé presque immédiatement après la chute du régime d'Assad, lorsque la Commissaire européenne Lahbib s'est rendue à Damas le 17 janvier 2025 et a proposé le premier programme d'aide humanitaire, Von der Leyen l'a étendu avec un *pledge* de 2,5 milliards d'euros lors de la EU conference *Standing with Syria: meeting the needs for succesful transition* en mars. En juin, une mission de moindre envergure s'est rendue en Syrie, où la question d'un éventuel retour a été abordée.

Les retours volontaires depuis l'UE sont accompagnés par Frontex, mais aucun programme de retour à grande échelle n'est actuellement lancé. Le consensus est qu'il faut d'abord continuer à travailler à la création des conditions préalables nécessaires (sécurité, accès aux services de base, éducation, relance de l'économie, etc.) afin de permettre un retour durable et digne. Les programmes d'aide de l'UE visent donc en premier lieu à reconstruire le pays.

En outre, les démarches nécessaires sont prises en vue du retour forcé des personnes avec un profil criminel ou représentant un danger pour la sécurité. Dans certains États membres, quelques personnes ont déjà été effectivement renvoyées.

Les dialogues et la coopération avec les autorités syriennes se déroulent bien et sont constructifs sur les différents sujets abordés.

DO 2025202606403

Vraag nr. 366 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Francesca Van Belleghem van 21 oktober 2025 (N.) aan de minister van Asiel, Migratie en Maatschappelijke Integratie, belast met Grootstedenbeleid:

Controle verantwoordingsstukken opvangpartners Fedasil.

De bedrijfsrevisor van Fedasil heeft aan zijn collega-revisoren van de opvangpartners gevraagd om de uitgaven van *La Croix-Rouge* en van het Rode Kruis te controleren volgens onderling overeengekomen controleprocedures.

Na die controles was de revisor van Fedasil van oordeel dat de controles op de uitgaven van sommige opvangpartners van Fedasil nog niet voldoende bewijskrachtig zijn om te garanderen dat de uitgaven, die 62,5 miljoen euro bedragen, terugbetaalbaar zijn. Wegens die onzekerheden heeft hij een oordeel met voorbehoud geformuleerd.

1. Welke specifieke maatregelen zult u nemen om ervoor te zorgen dat Fedasil over voldoende middelen beschikt om de verantwoordingsstukken van alle opvangpartners adequaat te controleren?

2. Welke concrete stappen worden momenteel ondernomen om de controlecapaciteit bij Fedasil te versterken?

3. Hoe groot is het risico dat een deel van de 62,5 miljoen euro aan uitgaven uiteindelijk niet terugbetaalbaar blijkt te zijn, en welke financiële impact zou dit hebben?

4. Heeft de problematiek van onvoldoende controle op verantwoordingsstukken mogelijk geleid tot onrechtmatige uitgaven in het verleden? Is hier onderzoek naar gedaan? Over welke bedragen gaat het?

Antwoord van de minister van Asiel, Migratie en Maatschappelijke Integratie, belast met Grootstedenbeleid van 10 november 2025, op de vraag nr. 366 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Francesca Van Belleghem van 21 oktober 2025 (N.):

1. Voor het budgettaire jaar 2025 zal een controlestrategie toegepast worden die afgestemd werd met de revisoren.

Deze controlestrategie baseert zich op steekproefcontroles waarbij bij fouten een grondigere controle wordt toegepast. Verder worden ook grondigere controles toegepast bij een plotse stijging van de uitgaven of nieuwe opvangpartners.

Deze strategie houdt rekening met de beschikbare controlecapaciteit bij Fedasil.

DO 2025202606403

Question n° 366 de Madame la députée Francesca Van Belleghem du 21 octobre 2025 (N.) à la ministre de l'Asile, de la Migration et de l'Intégration sociale, chargée de la Politique des Grandes Villes:

Le contrôle des pièces justificatives des partenaires d'accueil de Fedasil.

Le réviseur d'entreprises de Fedasil a demandé à ses collègues réviseurs des partenaires d'accueil de contrôler les dépenses de la Croix-Rouge et de Rode Kruis selon des procédures de contrôle convenues d'un commun accord.

À l'issue de ces contrôles, le réviseur de Fedasil a estimé que les contrôles des dépenses de certains partenaires d'accueil de Fedasil ne sont pas encore suffisamment probants pour garantir que les dépenses, qui s'élèvent à 62,5 millions d'euros, soient remboursables. En raison de ces incertitudes, il a émis une opinion avec réserve.

1. Quelles mesures spécifiques prendrez-vous pour garantir que Fedasil dispose de moyens suffisants pour contrôler correctement les pièces justificatives de tous les partenaires d'accueil?

2. Quelles mesures concrètes sont actuellement prises pour renforcer la capacité de contrôle de Fedasil?

3. Quel est le risque qu'une partie des 62,5 millions d'euros de dépenses s'avère finalement non remboursable? Le cas échéant, quel serait l'impact financier d'une telle situation?

4. Le problème du contrôle insuffisant des pièces justificatives a-t-il pu entraîner des dépenses injustifiées par le passé? Une enquête a-t-elle été menée à ce sujet? De quels montants parle-t-on?

Réponse de la ministre de l'Asile, de la Migration et de l'Intégration sociale, chargée de la Politique des Grandes Villes du 10 novembre 2025, à la question n° 366 de Madame la députée Francesca Van Belleghem du 21 octobre 2025 (N.):

1. Pour l'année budgétaire 2025, une stratégie de contrôle, coordonnée avec les réviseurs, sera mise en oeuvre.

Cette stratégie de contrôle repose sur des contrôles par échantillonnage, avec des vérifications plus approfondies en cas d'erreurs. Des contrôles renforcés sont également effectués en cas de hausse soudaine des dépenses ou de nouveaux partenaires d'accueil.

Cette approche tient compte de la capacité de contrôle disponible au sein de Fedasil.

Een uitbreiding van de controlecapaciteit biedt geen goede *return on investment* gezien de personeelskost hoger zou zijn dan de terugvorderingen, zo wees het verleden uit.

2. De voorgestelde controlestrategie zal voor 2025 binnen de bestaande middelen worden uitgevoerd.

3. Het risico wordt eerder laag ingeschat op basis van historische controles.

Bijv., in de steekproef van de controle 2023 werd maar een aandeel van 0,3 % aan niet-subsidiabele uitgaven vastgesteld. De steekproef van 2024 werd nog niet afgerond.

Bij vermoeden van niet-subsidiabele uitgaven zal er steeds een uitgebreide controle plaatsvinden.

4. Zie punt 3.

DO 2025202606405

Vraag nr. 367 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Francesca Van Belleghem van 21 oktober 2025 (N.) aan de minister van Asiel, Migratie en Maatschappelijke Integratie, belast met Grootstedenbeleid:

Controle op terugbetalingen aan gemeenschappen voor opvang niet-begeleide minderjarige vreemdelingen.

De terugbetalingen aan de Franse Gemeenschap en aan de Vlaamse Gemeenschap voor de specifieke opvang van niet-begeleide minderjarige vreemdelingen bedragen 9,4 miljoen euro in 2024.

In de overeenkomsten is bepaald dat die partners als overheid de nodige controles moeten organiseren om de terugbetaalbaarheid van de aan Fedasil doorgestuurde uitgaven te verzekeren. Het Rekenhof beveelt aan het resultaat van die controles aan Fedasil te bezorgen opdat het agentschap de schuldorderingsverklaringen met kennis van zaken kan betalen.

1. Worden de resultaten van de controles die de Franse en Vlaamse Gemeenschap uitvoeren momenteel aan Fedasil bezorgd? Zo neen, waarom niet?

2. Welke concrete maatregelen zult u nemen om ervoor te zorgen dat de aanbeveling van het Rekenhof wordt opgevolgd en dat Fedasil effectief beschikt over de resultaten van deze controles alvorens betalingen uit te voeren?

3. Is er een verschil in de controlemethodiek tussen de Franse en de Vlaamse Gemeenschap? Zo ja, welke, en leidt dit tot verschillen in de kwaliteit van de verantwoording?

Une augmentation de cette capacité ne présente pas un bon retour sur investissement, car le coût salarial serait supérieur aux montants récupérés, comme le passé le démontre.

2. La stratégie de contrôle proposée sera mise en oeuvre en 2025 dans les moyens actuels.

3. Le risque est jugé plutôt faible sur la base des contrôles historiques.

Par ex., dans l'échantillon du contrôle 2023, seule une part de 0,3 % de dépenses non éligibles a été constatée. L'échantillon de 2024 n'a pas encore été finalisé.

En cas de suspicion de dépenses non éligibles, un contrôle approfondi sera toujours effectué.

4. Voir point 3.

DO 2025202606405

Question n° 367 de Madame la députée Francesca Van Belleghem du 21 octobre 2025 (N.) à la ministre de l'Asile, de la Migration et de l'Intégration sociale, chargée de la Politique des Grandes Villes:

Contrôle des remboursements aux communautés pour l'accueil des mineurs étrangers non accompagnés.

Les remboursements à la Communauté française et à la Communauté flamande pour l'accueil spécifique des mineurs étrangers non accompagnés s'élèvent à 9,4 millions d'euros pour 2024.

Les accords stipulent que ces partenaires, en tant qu'autorités publiques, doivent organiser les contrôles nécessaires pour garantir le remboursement des dépenses transmises à Fedasil. La Cour des comptes recommande de communiquer le résultat de ces contrôles à Fedasil afin que l'agence puisse payer les déclarations de créance en connaissance de cause.

1. Les résultats des contrôles effectués par les Communautés française et flamande sont-ils actuellement communiqués à Fedasil? Si non, pourquoi?

2. Quelles mesures concrètes comptez-vous prendre pour veiller à ce que la recommandation de la Cour des comptes soit suivie d'effet et que Fedasil dispose effectivement des résultats de ces contrôles avant d'effectuer les paiements?

3. Existe-t-il une différence entre les méthodes de contrôle utilisées par la Communauté française et par la Communauté flamande? Si oui, quelle est-elle et cela entraîne-t-il des disparités dans la qualité de la justification?

4. Werd in het verleden reeds vastgesteld dat bepaalde uitgaven niet terugbetaalbaar waren? Zo ja, om welke bedragen ging het en welke maatregelen werden hierop genomen?

5. Bestaat er een mogelijkheid dat Fedasil door gebrek aan informatie over deze controles uitgaven heeft terugbetaald die niet voldeden aan de vereiste criteria?

6. Welke termijn stelt u voorop voor de implementatie van deze aanbeveling en welke stappen zult u nemen indien de gemeenschappen niet of onvoldoende meewerken?

Antwoord van de minister van Asiel, Migratie en Maatschappelijke Integratie, belast met Grootstedenbeleid van 12 november 2025, op de vraag nr. 367 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Francesca Van Belleghem van 21 oktober 2025 (N.):

1. In het verleden werden de resultaten niet volgens een vaste methodologie verstrekt.

De overeenkomst bepaalt dat de gemeenschappen verantwoordelijk zijn voor de opvolging, maar er was geen enkele bepaling die voorzag in een rapportering van deze controle aan het Agentschap.

2. Vanaf 2025 is een nieuwe controlestrategie van kracht, die werd afgestemd met de revisor. Daarin is vastgelegd welke documenten moeten worden bezorgd en die tegemoet moeten komen aan de aanbevelingen van het Rekenhof. Fedasil blijft elk jaar verder de aanbevelingen van het Rekenhof toepassen in de controles.

De betalingen worden uitgevoerd overeenkomstig de bepalingen van de overeenkomst met de gemeenschappen.

Tot op heden zijn er geen verschillen in de verslagen vastgesteld.

3. Bij de Vlaamse gemeenschap is de financiering geregeld via organieke wet. De bedragen worden bepaald volgens vaste criteria.

Bij de Franse gemeenschap wordt een controle uitgevoerd in de loop van het jaar N op de gerapporteerde uitgaven van het jaar N-1.

4. Geen vaststellingen in de laatste jaren.

5. De begunstigde overheidsinstanties zijn onderworpen aan dezelfde wettelijke controlevereisten, en de toegekende subsidie moet worden aangewend voor het doel waarvoor ze is verleend.

6. De controlestrategie zal toegepast worden voor uitgaven 2025.

Momenteel zijn er geen aanwijzingen dat de gemeenschappen onvoldoende zullen meewerken.

4. A-t-on déjà constaté par le passé que certaines dépenses n'étaient pas remboursables? Si oui, de quels montants s'agissait-il et quelles mesures ont été prises à cet égard?

5. Est-il possible que Fedasil, faute d'informations sur ces contrôles, ait remboursé des dépenses qui ne répondaient pas aux critères requis?

6. Quel délai proposez-vous pour la mise en oeuvre de cette recommandation et quelles mesures prendrez-vous si les communautés ne coopèrent pas ou insuffisamment?

Réponse de la ministre de l'Asile, de la Migration et de l'Intégration sociale, chargée de la Politique des Grandes Villes du 12 novembre 2025, à la question n° 367 de Madame la députée Francesca Van Belleghem du 21 octobre 2025 (N.):

1. Dans le passé, les résultats n'étaient pas fournis selon une méthodologie fixe.

La convention stipule que les communautés sont responsables du suivi, mais aucune disposition prévoyait un rapportage de ce contrôle à l'Agence.

2. Dans la stratégie de contrôle en vigueur à depuis 2025, et qui a été coordonnée avec le réviseur, il est déterminé quels documents doivent être soumis et qui doivent donner suite aux recommandations de la Cour des comptes. Chaque année, Fedasil continue d'appliquer les recommandations de la Cour des comptes dans le cadre des contrôles.

Les paiements sont effectués conformément aux termes de la convention avec les communautés.

Nous n'avons pas encore observé de différences dans les comptes-rendus.

3. Pour la Communauté flamande, le financement est réglementé par une loi organique. Les montants sont déterminés selon des critères fixes.

Pour la Communauté Française, un audit est réalisé au cours de l'année N sur les dépenses déclarées pour l'année N-1.

4. Pas de constatations les dernières années.

5. Les bénéficiaires sont des instances gouvernementales soumises aux mêmes exigences légales de contrôle et la subvention accordée doit être utilisée aux fins pour lesquelles elle est accordée.

6. La stratégie de contrôle sera appliquée aux dépenses de 2025.

Actuellement, rien n'indique que les communes ne coopéreront pas suffisamment.

Indien nodig, zullen passende maatregelen worden onderzocht en toegepast.

DO 2025202606415

Vraag nr. 370 van De heer volksvertegenwoordiger Matti Vandemaele van 21 oktober 2025 (N.) aan de minister van Asiel, Migratie en Maatschappelijke Integratie, belast met Grootstedenbeleid:

Overlijdens in gesloten centra.

Graag een jaarlijks overzicht van het aantal overlijdens in gesloten centra de afgelopen vijf (indien mogelijk tien) jaar.

1. Hoeveel overlijdens waren er jaarlijks in gesloten centra? Graag cijfers opgesplitst per detentiecentra.

2. Hoeveel van deze overlijdens vonden plaats in een iso-leer cel?

3. Wat waren de doodsoorzaken van de overlijdens?

4. Hoeveel van de overlijdens waren zelfmoorden?

Antwoord van de minister van Asiel, Migratie en Maatschappelijke Integratie, belast met Grootstedenbeleid van 12 november 2025, op de vraag nr. 370 van De heer volksvertegenwoordiger Matti Vandemaele van 21 oktober 2025 (N.):

1. De afgelopen vijf jaar vonden er vijf overlijdens plaats in de gesloten centra, uitgebaat door DVZ.

- 2 in 127bis;

- 1 in CIB;

- 2 in CIM.

2. Geen

3. Het betrof:

- Zelfdoding;

- Natuurlijk overlijden.

- Overlijden na een hongerstaking (persoon was diabeticus, poging tot reanimatie in ziekenhuis).

4. Drie.

Si nécessaire, des mesures appropriées seront étudiées et appliquées.

DO 2025202606415

Question n° 370 de Monsieur le député Matti Vandemaele du 21 octobre 2025 (N.) à la ministre de l'Asile, de la Migration et de l'Intégration sociale, chargée de la Politique des Grandes Villes:

Décès dans les centres fermés.

Veuillez fournir un aperçu annuel du nombre de décès survenus dans les centres fermés ces cinq (si possible dix) dernières années.

1. Combien de décès ont été enregistrés chaque année dans les centres fermés? Veuillez fournir des chiffres ventilés par centre de détention.

2. Combien de ces décès sont-ils survenus dans une cellule d'isolement?

3. Quelles étaient les causes de ces décès?

4. Combien de ces décès étaient des suicides?

Réponse de la ministre de l'Asile, de la Migration et de l'Intégration sociale, chargée de la Politique des Grandes Villes du 12 novembre 2025, à la question n° 370 de Monsieur le député Matti Vandemaele du 21 octobre 2025 (N.):

1. Au cours des cinq dernières années, cinq décès sont survenus dans les centres fermés gérés par l'Office des étrangers (OE).

- 2 au centre 127bis;

- 1 au CIB;

- 2 au CIM.

2. Aucun

3. Il s'agissait:

- d'un suicide ;

- d'un décès naturel ;

- d'un décès à la suite d'une grève de la faim (la personne était diabétique, une tentative de réanimation a eu lieu à l'hôpital).

4. Trois.

DO 2025202606513

Vraag nr. 371 van De heer volksvertegenwoordiger Anthony Dufrane van 23 oktober 2025 (Fr.) aan de minister van Asiel, Migratie en Maatschappelijke Integratie, belast met Grootstedenbeleid:

Het Belgische migratiesaldo (MV 009337C).

De kwestie van het migratiesaldo en de in- en uitstroom van inwoners is een belangrijke uitdaging voor het demografische, economische en sociale evenwicht in ons land. Net als buurland Luxemburg, waar er een stijging waargenomen wordt van het aantal onderdanen en leden van bepaalde buitenlandse gemeenschappen die het land verlaten, moet ook België de migratietrends grondig analyseren om te anticiperen op de behoeften op het gebied van integratie, huisvesting en de arbeidsmarkt.

Toch zijn er nog altijd weinig nauwkeurige gegevens over het aantal personen dat België verlaat of zich er vestigt en over hun land van herkomst of bestemming beschikbaar voor het grote publiek. Als men een beter inzicht in deze stromen zou hebben, zou het overheidsbeleid erop afgestemd kunnen worden.

Nu sommige Europese landen, zoals Luxemburg, vaststellen dat hun onderdanen en reeds lang aanwezige buitenlandse gemeenschappen hun grondgebied verlaten, vaak vanwege de kosten van levensonderhoud of een verhoudingsgewijs aantrekkelijke arbeidsmarkt, is het essentieel om te begrijpen of er in België vergelijkbare dynamieken zijn.

Het antwoord op de vraag naar welke landen Belgen het meest emigreren en welke nationaliteiten het sterkst vertegenwoordigd zijn in de migratiestromen naar ons land is van doorslaggevend belang om de impact van ons migratiebeleid te evalueren, maar ook om de push- en pullfactoren te identificeren die deze migratiebewegingen beïnvloeden, of het nu gaat om economische of familiale redenen of drijfveren die verband houden met de levenskwaliteit.

1. Wat is het huidige migratiesaldo van België, gesplitst naar nationaliteit (Belgische en buitenlandse nationaliteiten), en welke trends hebben er zich de afgelopen vijf jaar afgetekend?

2. Wat zijn de voornaamste landen van herkomst van immigranten die zich in België vestigen en naar welke landen emigreren Belgen en buitenlandse ingezetenen voornamelijk?

DO 2025202606513

Question n° 371 de Monsieur le député Anthony Dufrane du 23 octobre 2025 (Fr.) à la ministre de l'Asile, de la Migration et de l'Intégration sociale, chargée de la Politique des Grandes Villes:

Le solde migratoire belge (QO 009337C).

La question du solde migratoire et des flux d'entrée et de sortie des résidents est un enjeu clé pour l'équilibre démographique, économique et social de notre pays. À l'instar de nos voisins luxembourgeois, où l'on observe une augmentation des départs de nationaux et de certaines communautés étrangères, la Belgique doit elle aussi analyser finement les tendances migratoires pour anticiper les besoins en matière d'intégration, de logement et de marché du travail.

Pourtant, les données précises sur le nombre d'individus quittant ou s'installant en Belgique, ainsi que sur leurs pays d'origine ou de destination, restent peu accessibles au grand public. Une meilleure connaissance de ces flux permettrait d'adapter les politiques publiques.

Alors que certains pays européens, comme le Luxembourg, voient leurs nationaux et des communautés étrangères historiques quitter leur territoire souvent en raison du coût de la vie ou de l'attractivité relative du marché du travail, il est essentiel de comprendre si la Belgique connaît des dynamiques similaires.

Quels sont les pays vers lesquels les Belges émigrent le plus, et quelles nationalités représentent les principaux flux d'immigration vers notre pays? Ces informations sont cruciales pour évaluer l'impact de notre politique migratoire, mais aussi pour identifier les facteurs *push* et *pull* qui influencent ces mouvements, qu'il s'agisse de raisons économiques, familiales ou liées à la qualité de vie.

1. Quel est le solde migratoire actuel de la Belgique, ventilé par nationalité (belge et étrangères) et quelles sont les tendances observées ces cinq dernières années?

2. Quels sont les principaux pays d'origine des immigrants s'installant en Belgique et vers quels pays les Belges et les résidents étrangers émigrent-ils majoritairement?

3. Welke analyses heeft uw administratie uitgevoerd om de toenemende uitstroom van bepaalde gemeenschappen te verklaren en welke maatregelen worden overwogen om België aantrekkelijker te maken?

4. Hoe werkt België met zijn buurlanden samen om inzicht te krijgen in grensoverschrijdende migratiestromen en erop te anticiperen, met name in regio's waar de woningmarkt en de arbeidsmarkt krap zijn?

5. Worden er prospectieve studies uitgevoerd om de impact van deze stromen op essentiële sectoren (gezondheidszorg, onderwijs, bouw) te evalueren en het beleid inzake integratie en sociale cohesie daarop af te stemmen?

Antwoord van de minister van Asiel, Migratie en Maatschappelijke Integratie, belast met Grootstedenbeleid van 12 november 2025, op de vraag nr. 371 van De heer volksvertegenwoordiger Anthony Dufrane van 23 oktober 2025 (Fr.):

Voor uw vragen dien ik u door te verwijzen naar mijn collega-minister van Economie en Werk, aangezien die bevoegd is voor Statbel (vraag nr. 810 van 29 januari 2025).

DO 2025202606854

Vraag nr. 400 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Francesca Van Belleghem van 30 oktober 2025 (N.) aan de minister van Asiel, Migratie en Maatschappelijke Integratie, belast met Grootstedenbeleid:

Hotelopvang (MV 009513C).

355 personen in de hotelopvang. Dat was het laatste saldo dat u meegaf over de opvang van asielzoekers op hotel. De regering-De Wever is intussen acht maanden aan de macht, maar de vertroeteling van asielzoekers blijft overeind.

De vorige keer verwees u naar de crisismaatregelen die twee maanden van kracht zijn, en beloofde u dat ze spoedig resultaat zouden opleveren en dat u "uiteraard" niet blijft stilzitten. Aangezien ik u beloofde over twee weken de vraag opnieuw te stellen en het Vlaams Belang wel graag beloftes nakomt.

1. Bent u eindelijk gestopt met de hotelopvang? Zo niet, over hoeveel hotelgangers gaat het?

2. Aangezien u ook te laat bent met op mijn schriftelijke vraag te antwoorden: over welke hotels is er sprake?

3. Quelles analyses votre administration a-t-elle réalisées pour expliquer les départs croissants de certaines communautés, et quelles mesures sont envisagées pour renforcer l'attractivité de la Belgique?

4. Comment la Belgique collabore-t-elle avec ses voisins pour comprendre et anticiper les flux migratoires transfrontaliers, notamment dans les régions où le marché du logement et l'emploi sont sous pression?

5. Des études prospectives sont-elles menées pour évaluer l'impact de ces flux sur les secteurs clés (santé, éducation, construction) et adapter les politiques d'intégration et de cohésion sociale en conséquence?

Réponse de la ministre de l'Asile, de la Migration et de l'Intégration sociale, chargée de la Politique des Grandes Villes du 12 novembre 2025, à la question n° 371 de Monsieur le député Anthony Dufrane du 23 octobre 2025 (Fr.):

Pour vos questions, je dois vous renvoyer à mon collègue, le ministre de l'Économie et du Travail, qui est compétent pour Statbel (question n° 810 du 29 janvier 2025).

DO 2025202606854

Question n° 400 de Madame la députée Francesca Van Belleghem du 30 octobre 2025 (N.) à la ministre de l'Asile, de la Migration et de l'Intégration sociale, chargée de la Politique des Grandes Villes:

Accueil dans des hôtels (QO 009513C).

Le nombre de personnes hébergées dans des hôtels s'élève à 355. C'était le dernier bilan que vous avez communiqué concernant l'accueil des demandeurs d'asile dans des chambres d'hôtel. Le gouvernement De Wever est au pouvoir depuis huit mois mais le traitement de faveur réservé aux demandeurs d'asile est inchangé.

La dernière fois, vous avez fait référence aux mesures de crise en vigueur depuis deux mois, et vous avez promis qu'elles porteraient vite leurs fruits et que vous n'alliez "évidemment" pas rester les bras croisés. Comme je vous ai promis de vous reposer la question deux semaines plus tard et que le Vlaams Belang tient à respecter ses promesses, je souhaite vous réinterroger à ce sujet.

1. Avez-vous enfin mis un terme à l'accueil dans des hôtels? Dans la négative, combien de personnes sont concernées par cette mesure?

2. Comme vous avez également tardé à répondre à ma question écrite, de quels hôtels s'agit-il?

Antwoord van de minister van Asiel, Migratie en Maatschappelijke Integratie, belast met Grootstedenbeleid van 13 november 2025, op de vraag nr. 400 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Francesca Van Belleghem van 30 oktober 2025 (N.):

In ons regeerakkoord hebben we duidelijk afgesproken de hotelopvang prioritair af te bouwen van zodra de instroom daalt. Die belofte kom ik dan ook na.

- Op 6 november 2025 verbleven er 197 personen in de hotelopvang. U merkt dus een forse daling.

- Het gaat om vijf lowcosthotels in Schaarbeek (2), Sint-Joost-ten-Node, Jette en Vorst.

DO 2025202606874

Vraag nr. 406 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Francesca Van Belleghem van 30 oktober 2025 (N.) aan de minister van Asiel, Migratie en Maatschappelijke Integratie, belast met Grootstedenbeleid:

Nieuwe contracten tijdelijke winteropvang (MV 009511C).

U gaf aan dat u het beleid van de vorige regering gewoon voortzet en tijdelijke winteropvangplaatsen voor asielzoekers opent. Een aantal locaties zijn al bekend, voor andere zijn de gesprekken lopende.

U kan vinden dat op de zaken vooruitlopen niet aangewezen is zolang de contracten niet finaal zijn. Maar met het Vlaams Belang zijn we een andere mening toegedaan, namelijk dat onze mensen het recht hebben om te weten of er mogelijks tijdelijke asielopvang komt in hun buurt of niet. Velen willen niet dat er een asielcentrum komt, dat zal niemand nog verbazen.

1. Zijn er intussen bijkomende contracten afgesloten waar asielzoekers zullen worden opgevangen?

2. Met welke andere locaties bent u nog in onderhandeling?

3. Wanneer zijn die gesprekken finaal?

Antwoord van de minister van Asiel, Migratie en Maatschappelijke Integratie, belast met Grootstedenbeleid van 06 november 2025, op de vraag nr. 406 van Mevrouw de volksvertegenwoordiger Francesca Van Belleghem van 30 oktober 2025 (N.):

Réponse de la ministre de l'Asile, de la Migration et de l'Intégration sociale, chargée de la Politique des Grandes Villes du 13 novembre 2025, à la question n° 400 de Madame la députée Francesca Van Belleghem du 30 octobre 2025 (N.):

Dans notre accord de gouvernement, nous avons clairement convenu de réduire en priorité l'hébergement à l'hôtel dès que le flux d'arrivée diminue. Je respecte donc cet engagement.

- Au 6 novembre 2025, 197 personnes étaient hébergées dans des hôtels, ce qui représente une baisse significative.

- Il s'agit de cinq hôtels à bas coût situés à Schaarbeek (2), Saint-Josse-ten-Noode, Jette et Forest.

DO 2025202606874

Question n° 406 de Madame la députée Francesca Van Belleghem du 30 octobre 2025 (N.) à la ministre de l'Asile, de la Migration et de l'Intégration sociale, chargée de la Politique des Grandes Villes:

Nouveaux contrats dans le cadre de l'accueil hivernal temporaire (QO 009511C).

Vous avez indiqué que vous poursuiviez simplement la politique du gouvernement précédent et que vous ouvriez des places d'accueil hivernal temporaire pour les demandeurs d'asile. Certains sites sont déjà connus, d'autres font encore l'objet de discussions.

Vous pouvez très bien estimer qu'il n'est pas opportun d'en dire davantage tant que les contrats ne sont pas définitifs, mais au Vlaams Belang, nous sommes d'un autre avis, à savoir que nos concitoyens ont le droit de savoir si un centre d'accueil temporaire pour demandeurs d'asile pourrait ou non être installé dans leur quartier. Beaucoup ne veulent pas d'un tel centre, ce qui ne surprendra personne.

1. D'autres contrats ont-ils été conclus concernant des sites pour l'accueil de demandeurs d'asile?

2. À propos de quels autres sites êtes vous encore en négociation?

3. Quand ces discussions seront-elles finalisées?

Réponse de la ministre de l'Asile, de la Migration et de l'Intégration sociale, chargée de la Politique des Grandes Villes du 06 novembre 2025, à la question n° 406 de Madame la députée Francesca Van Belleghem du 30 octobre 2025 (N.):

Het klopt dat Fedasil ook dit jaar bijkomende plaatsen voorziet voor het opvangen van de jaarlijkse winterpiek. Momenteel zijn de contracten getekend voor enkele sites: de camping in Theux, een gebouw in Bredene en zes jeugdherbergen (Kinrooi, Zele, Mesen, Bekkevoort, Heuvelland, Oudsbergen). Al deze sites werden vorig jaar ook gebruikt voor de winterpiek op te vangen. Het gaat dus niet om nieuwe sites.

Verder voert Fedasil momenteel geen onderhandelingen over een bijkomende site.

Il est exact que Fedasil prévoit également cette année des places supplémentaires afin de faire face au pic hivernal annuel. À l'heure actuelle, des contrats ont été signés pour plusieurs sites: le camping de Theux, un bâtiment à Bredene ainsi que six auberges de jeunesse (Kinrooi, Zele, Mesen, Bekkevoort, Heuvelland, Oudsbergen). Tous ces sites avaient déjà été utilisés l'année dernière pour gérer le pic hivernal. Il ne s'agit donc pas de nouveaux sites.

Par ailleurs, Fedasil ne mène actuellement aucune négociation concernant un site supplémentaire.

Minister van Energie**DO 2024202504945****Vraag nr. 85 van De heer volksvertegenwoordiger Oskar Seuntjens van 14 oktober 2025 (N.) aan de minister van Energie:***RED III (MV 007007C).*

Het systeem van verhandelbare certificaten onder RED II, voor hernieuwbare elektriciteit in weg- en spoorvervoer, is een belangrijke hefboom voor de vergroening van onze mobiliteit.

De nakende omzetting van de RED III-richtlijn plaatst ons nu op een kruispunt. Enerzijds is er de cruciale vraag of het spoorvervoer, onze meest duurzame vervoersmodus, deel zal blijven uitmaken van dit mechanisme. Anderzijds biedt de omzetting een uitgelezen kans om de stimulans voor elektrisch rijden significant te versterken.

1. Wat is uw visie op de omzetting van RED III? Kunt u de garantie geven dat u het spoorvervoer in het toepassingsgebied van dit belangrijke mechanisme zult houden?

2. Welke concrete stappen overweegt u om de stimulans voor elektrisch rijden te versterken? Bent u bereid om, naar het voorbeeld van onze buurlanden, het systeem uit te breiden naar private laadpalen en om laadpaaloperators die 100 % hernieuwbare stroom leveren, te belonen op basis van dat werkelijke aandeel in plaats van met een nationaal gemiddelde?

Antwoord van de minister van Energie van 07 november 2025, op de vraag nr. 85 van De heer volksvertegenwoordiger Oskar Seuntjens van 14 oktober 2025 (N.):

1. Het al dan niet behouden van de spoorvervoerssector is een element dat deel uitmaakt van de discussies rond de omzetting van RED III. De omzetting van de RED II-richtlijn via de wet van 31 juli 2023 houdende de productnormen voor het integreren van energie uit hernieuwbare bronnen in fossiele motorbrandstoffen bestemd voor de vervoerssector en tot wijziging van de wet van 29 april 1999 betreffende de organisatie van de elektriciteitsmarkt en tot wijziging van de wet van 12 april 1965 betreffende het vervoer van gasachtige producten en andere door middel van leidingen, maakt het inderdaad mogelijk om energie-eenheden afkomstig van elektriciteit die in de spoorwegsector wordt verbruikt mee te rekenen. Deze bepaling heeft echter voor bepaalde moeilijkheden gezorgd bij de inwerkingtreding ervan in 2024:

Ministre de l'Énergie**DO 2024202504945****Question n° 85 de Monsieur le député Oskar Seuntjens du 14 octobre 2025 (N.) au ministre de l'Énergie:***La directive RED III (QO 007007C).*

Le système de certificats négociables instauré par la directive RED II, applicable à l'électricité renouvelable dans le transport routier et ferroviaire, constitue un levier important pour le verdissement de notre mobilité.

La prochaine transposition de la directive RED III nous place aujourd'hui à un carrefour. D'une part, se pose la question cruciale de savoir si le transport ferroviaire, notre mode de transport le plus durable, continuera à faire partie de ce mécanisme. D'autre part, cette transposition offre une occasion idéale de renforcer de manière significative la promotion de la conduite électrique.

1. Quelle est votre vision concernant la transposition de la directive RED III? Pouvez-vous garantir que vous maintiendrez le transport ferroviaire dans le champ d'application de ce mécanisme important?

2. Quelles démarches concrètes envisagez-vous pour renforcer la promotion de la conduite électrique? Êtes-vous disposé, à l'instar de nos pays voisins, à étendre le système aux bornes de recharge privées et à récompenser les opérateurs de bornes qui fournissent 100 % d'électricité renouvelable sur la base de cette part réelle, plutôt que sur la base d'une moyenne nationale?

Réponse du ministre de l'Énergie du 07 novembre 2025, à la question n° 85 de Monsieur le député Oskar Seuntjens du 14 octobre 2025 (N.):

1. Le maintien ou non du secteur du transport ferroviaire est un élément qui fait partie des discussions autour de la transposition de RED III. La transposition de la Directive RED II via la loi du 31 juillet 2023 concernant les normes de produit pour l'intégration d'énergie produite à partir de sources renouvelables dans les carburants fossiles destinés au secteur du transport et modifiant la loi du 29 avril 1999 relative à l'organisation du marché de l'électricité et modifiant la loi du 12 avril 1965 relative au transport de produits gazeux et autres par canalisations, permet en effet la prise en compte des unités d'énergie provenant de l'électricité consommée dans le secteur ferroviaire. Toutefois cette disposition a posé certaines difficultés lors de son opérationnalisation au cours de l'année 2024:

- de Europese Commissie heeft vragen gesteld over het feit dat deze bepaling kan worden gelijkgesteld met staatssteun. Tot op heden heeft de Europese Commissie haar standpunt nog niet officieel verduidelijkt;

- de controle op het gebruik van het budget dat voortvloeit uit de verkoop van deze eenheden, en met name de investeringen in hernieuwbare projecten, heeft operationele moeilijkheden opgeleverd.

2. Dit is een maatregel die wordt besproken. Verder, moet ook worden gewaarborgd dat de uitvoering ervan mogelijk is, met name op het gebied van controles, beschikbare gegevens en samenwerking met de gewesten voor wat betreft de uitwisseling van informatie met betrekking tot de bevoegdheden die onder hun verantwoordelijkheid vallen.

DO 2024202505983

Vraag nr. 83 van De heer volksvertegenwoordiger Oskar Seuntjens van 06 oktober 2025 (N.) aan de minister van Energie:

Aanpak stijgende energieprijzen. - Bescherming consument.

De energieprijzen zijn sinds 2021 sterk gestegen, met pieken in 2022 als gevolg van de energiecrisis, geopolitieke spanningen en marktinstabiliteit. Hoewel de prijzen sindsdien gedeeltelijk zijn gestabiliseerd, blijft de energiefactuur voor veel huishoudens een zware last. De federale regering heeft tijdelijke maatregelen genomen, zoals het sociaal tarief, btw-verlagingen en energieprijmies. Het is van belang om te evalueren welke structurele maatregelen zijn genomen of gepland om de energieprijzen op middellange en lange termijn beheersbaar te houden en consumenten blijvend te beschermen.

1. Wat was de gemiddelde evolutie van de energieprijzen (gas en elektriciteit) voor particuliere verbruikers sinds 2020?

2. Welke tijdelijke maatregelen, zoals de uitbreiding van het sociaal tarief of de energieprijmies, lopen nog door in 2025?

3. Hoeveel gezinnen maken jaarlijks gebruik van het sociaal tarief? Graag een overzicht voor de laatste vijf jaar.

4. Welke structurele maatregelen heeft de federale regering sinds 2022 genomen om de stijgende energieprijzen op middellange en lange termijn aan te pakken?

5. Wat is de impact van deze maatregelen op de gemiddelde energiefactuur van een doorsnee gezin, in vergelijking met het prijsniveau van voor de energiecrisis?

- la Commission européenne a questionné sur le fait que cette disposition pourrait être assimilée à une aide d'État. À ce jour la Commission européenne n'a pas encore clarifié officiellement sa position;

- le contrôle de l'utilisation du budget issu des transactions de ces unités et notamment les investissements dans des projets renouvelables, a posé des difficultés opérationnelles.

2. C'est une disposition qui fait l'objet de discussions. Au-delà, il s'agit également de s'assurer que sa mise en oeuvre soit possible, notamment au niveau des contrôles, des données disponibles et des coopérations avec les régions pour ce qui est des échanges d'information relatives aux compétences qui leur incombent.

DO 2024202505983

Question n° 83 de Monsieur le député Oskar Seuntjens du 06 octobre 2025 (N.) au ministre de l'Énergie:

Lutte contre la hausse des prix de l'énergie. - Protection des consommateurs.

Les prix de l'énergie ont fortement augmenté depuis 2021, avec des pics, enregistrés en 2022, dus à la crise énergétique, aux tensions géopolitiques et à l'instabilité du marché. Si les prix se sont partiellement stabilisés depuis lors, la facture d'énergie demeure un lourd fardeau pour de nombreux ménages. Le gouvernement fédéral a pris des mesures temporaires, comme le tarif social, des diminutions de la TVA et des primes d'énergie. Il est important d'évaluer quelles mesures structurelles ont été prises ou sont prévues pour maintenir les prix de l'énergie à un niveau raisonnable à moyen et à long terme et continuer à protéger les consommateurs.

1. Quelle a été l'évolution moyenne des prix de l'énergie (gaz et électricité) pour les consommateurs particuliers depuis 2020?

2. Quelles mesures temporaires, comme l'extension du tarif social ou les primes d'énergie, sont encore en vigueur en 2025?

3. Combien de ménages ont recours chaque année au tarif social? Pourriez-vous fournir un relevé pour ces cinq dernières années?

4. Quelles mesures structurelles le gouvernement fédéral a-t-il prises depuis 2022 pour lutter contre la hausse des prix de l'énergie à moyen et à long terme?

5. Quelle est l'incidence de ces mesures sur la facture énergétique moyenne d'un ménage moyen, par rapport au niveau des prix antérieur à la crise énergétique?

6. Wordt er gewerkt aan een hervorming van de energiemarkt of de prijsvorming op de Belgische markt, bijv. via capaciteitsmechanismen, prijsplafonds of hervorming van netkosten?

7. Worden er overlegmomenten georganiseerd met de energieleveranciers en de regulator (Commissie voor de Regulering van de Elektriciteit en het Gas) over prijstransparantie, marktstructuur en consumentenbescherming?

Antwoord van de minister van Energie van 07 november 2025, op de vraag nr. 83 van De heer volksvertegenwoordiger Oskar Seuntjens van 06 oktober 2025 (N.):

Het antwoord op deze vraag werd rechtstreeks naar het geachte Kamerlid gestuurd. Door de omvang ervan werd het antwoord niet opgenomen in het *Bulletin van Vragen en Antwoorden*. Op verzoek zal de griffie van de Kamer van volksvertegenwoordigers de documenten bezorgen (schriftelijke.vragen@dekamer.be).

6. S'attelle-t-on à réformer le marché de l'énergie ou la formation des prix sur le marché belge, par exemple par le biais de mécanismes de capacité, de plafonds de prix ou d'une réforme des coûts du réseau?

7. Des concertations sont-elles organisées avec les fournisseurs d'énergie et le régulateur (Commission de Régulation de l'Électricité et du Gaz) à propos de la transparence des prix, de la structure du marché et de la protection des consommateurs?

Réponse du ministre de l'Énergie du 07 novembre 2025, à la question n° 83 de Monsieur le député Oskar Seuntjens du 06 octobre 2025 (N.):

La réponse à cette question a été transmise directement à l'honorable membre. Étant donné son ampleur, cette réponse n'a pas été insérée dans le *Bulletin des Questions et Réponses*. Sur simple demande, le greffe de la Chambre des représentants transmettra les documents (questions.ecrites@lachambre.be).

**Minister van Middenstand, Zelfstandigen en
Kmo's**

DO 2024202504218

**Vraag nr. 61 van De heer volksvertegenwoordiger
Wouter Vermeersch van 29 september 2025 (N.)
aan de minister van Middenstand, Zelfstandigen
en Kmo's:**

*VAPZ-bijdragen niet fiscaal aftrekbaar bij betalingsuitstel
moederschapsrust.*

Binnen het sociaal statuut van de zelfstandigen kunnen vrouwelijke ondernemers bij moederschapsrust een kwartaal vrijstelling van sociale bijdragen krijgen. Deze maatregel is bedoeld om zelfstandige moeders tijdelijk financieel te ontlasten tijdens de verplichte rustperiode na de bevaling.

Dit heeft echter een onverwacht fiscaal gevolg: als een zelfstandige in de loop van het jaar één kwartaal vrijstelling van bijdragen geniet (bijv. wegens moederschapsrust), verliest zij de mogelijkheid om haar bijdragen aan een vrij aanvullend pensioen voor zelfstandigen (VAPZ) voor dat hele jaar fiscaal af te trekken. In de fiscale attesten over het inkomstenjaar 2024 (uitgereikt in 2025) van sociale verzekeringsfondsen zoals Acerta en Xerius wordt expliciet vermeld dat een zelfstandige die "minstens één kwartaal vrijstelling van bijdragen" had, de VAPZ-bijdragen van dat jaar niet als kost kan inbrengen.

Deze uitsluiting vloeit voort uit artikel 45 van de programmawet (I) van 24 december 2002 (*Belgisch Staatsblad* van 31 december 2002), die het wettelijke kader vormt voor de aanvullende pensioenen van zelfstandigen.

In de praktijk betekent dit dat zelfs in gevallen van sociaal beschermde onderbrekingen, zoals moederschapsrust of gelijkstelling wegens ziekte, de betrokken zelfstandige het fiscale voordeel van haar VAPZ-premies voor het volledige jaar misloopt.

Dit lijkt paradoxaal, aangezien deze vrijstellingsmogelijkheden net zijn ingevoerd ter ondersteuning van zelfstandigen in specifieke situaties (zoals moederschap of ziekte), maar tegelijk leiden tot een verlies van fiscale ondersteuning voor hun pensioenopbouw.

**Ministre des Classes moyennes, des Indépendants
et des PME**

DO 2024202504218

**Question n° 61 de Monsieur le député Wouter
Vermeersch du 29 septembre 2025 (N.) à la
ministre des Classes moyennes, des Indépendants
et des PME:**

*Non-déductibilité des cotisations PLCI en cas de report de
paiement des cotisations sociales dans le cadre d'un
congé de maternité.*

Dans le cadre du statut social des travailleurs indépendants, les entrepreneures peuvent bénéficier d'une dispense de versement des cotisations sociales pendant un trimestre en cas de congé de maternité. Cette mesure vise à soulager temporairement les mères indépendantes sur le plan financier pendant la période obligatoire de repos après l'accouchement.

Cette mesure a toutefois une conséquence fiscale inattendue: si une indépendante bénéficie d'une dispense de versement des cotisations pendant un trimestre au cours de l'année (par exemple en raison d'un congé de maternité), elle perd la possibilité de déduire fiscalement les cotisations versées dans le cadre d'une pension libre complémentaire pour indépendants (PLCI) pour toute l'année concernée. Les attestations fiscales relatives à l'année de revenus 2024 (délivrées en 2025) de caisses d'assurances sociales comme Acerta et Xerius indiquent explicitement qu'une indépendante ayant bénéficié d'une "dispense de versement des cotisations pendant au moins un trimestre" ne peut pas déduire fiscalement à titre de frais les cotisations PLCI versées au cours de cette année.

Cette exclusion découle de l'article 45 de la loi-programme (I) du 24 décembre 2002 (*Moniteur belge* du 31 décembre 2002), qui constitue le cadre légal des pensions complémentaires des travailleurs indépendants.

En pratique, cela signifie que même dans les cas d'interruption donnant droit à la protection sociale, comme le congé de maternité ou l'assimilation pour cause de maladie, l'indépendante concernée perd le bénéfice de l'avantage fiscal lié à ses primes PLCI pour toute l'année.

Cela semble paradoxal, sachant que ces possibilités de dispense ont précisément été instaurées pour soutenir les indépendants dans des situations spécifiques (comme la maternité ou la maladie), mais entraînent en même temps une perte de soutien fiscal pour la constitution de leur pension.

1. Kunt u bevestigen dat de huidige regelgeving inderdaad inhoudt dat één enkele kwartaalvrijstelling van sociale bijdragen (bijv. wegens moederschapsrust) tot gevolg heeft dat geen enkele VAPZ-bijdrage van dat kalenderjaar fiscaal aftrekbaar is? Hoe wordt artikel 45 van de programwet I van 24 december 2002 precies geïnterpreteerd en toegepast op dit punt?

2. Acht u deze situatie billijk voor de betrokken zelfstandigen, in het bijzonder voor vrouwelijke zelfstandigen die van hun recht op moederschapsrust gebruikmaken, en vindt u het gerechtvaardigd dat het opnemen van een sociaal recht zoals moederschapsverlof resulteert in het verlies van een fiscaal voordeel voor de pensioenopbouw over het hele jaar?

3. Kunt u toelichten wat de achterliggende reden is van de in artikel 45 vastgelegde voorwaarde? Was het de intentie van de wetgever om ook sociaal gerechtvaardigde vrijstellingen (zoals bij moederschapsrust of ziekte) van fiscale aftrekbaarheid uit te sluiten, of viseerde men voornamelijk situaties van niet-betaling uit financiële nood (bijv. een vrijstelling aangevraagd wegens economische moeilijkheden)?

4. Bent u bereid te onderzoeken of een aanpassing van de wet- of regelgeving mogelijk is zodat zelfstandigen die een kwartaalvrijstelling genieten (bijv. omwille van moederschapsrust) niet langer automatisch de fiscale aftrekbaarheid van hun VAPZ-bijdragen voor het volledige jaar verliezen? Zo ja, welke pistes ziet u hiertoe (bijv. een proportionele beperking van de aftrek tot het vrijgestelde kwartaal in plaats van een uitsluiting voor het hele jaar)? Zo neen, waarom niet?

Antwoord van de minister van Middenstand, Zelfstandigen en Kmo's van 12 november 2025, op de vraag nr. 61 van De heer volksvertegenwoordiger Wouter Vermeersch van 29 september 2025 (N.):

Artikel 45 van de programwet (I) van 24 december 2002 bepaalt dat de bijdragen die worden gestort in het kader van een vrij aanvullend pensioen voor zelfstandigen (VAPZ) fiscaal aftrekbaar zijn als de zelfstandige zijn of haar sociale bijdragen, die opeisbaar zijn geworden in het betrokken inkomstenjaar, effectief en volledig heeft betaald.

1. Pouvez-vous confirmer que la réglementation actuelle implique effectivement que si une indépendante bénéficie d'une dispense de versement des cotisations sociales pour un trimestre (par exemple en raison d'un congé de maternité), elle ne peut déduire fiscalement aucune cotisation PLCI versée au cours de l'année civile concernée? Comment l'article 45 de la loi-programme I du 24 décembre 2002 est-il précisément interprété et appliqué à cet égard?

2. Selon vous, cette situation est-elle équitable pour les indépendants concernés, en particulier les indépendantes qui exercent leur droit au congé de maternité, et trouvez-vous légitime que l'exercice d'un droit social tel que le congé de maternité entraîne la perte d'un avantage fiscal pour la constitution de pension pour toute l'année?

3. Pouvez-vous expliquer la raison sous-jacente à la condition prévue à l'article 45? Était-il dans l'intention du législateur d'exclure également du bénéfice de la déductibilité fiscale les dispenses socialement justifiées (comme en cas de congé de maternité ou de maladie), ou visait-il principalement les situations de non-paiement en raison de problèmes financiers (par exemple, une dispense demandée en raison de difficultés économiques)?

4. Êtes-vous disposé à examiner la possibilité de modifier la législation ou la réglementation de sorte que les indépendants bénéficiant d'une dispense trimestrielle (par exemple en raison d'un congé de maternité) ne perdent plus automatiquement le bénéfice de la déductibilité fiscale de leurs cotisations PLCI pour toute l'année? Dans l'affirmative, quelles pistes envisagez-vous à cet effet (par exemple une limitation proportionnelle de la déduction au trimestre dispensé plutôt qu'une exclusion pour toute l'année)? Dans la négative, pourquoi pas?

Réponse de la ministre des Classes moyennes, des Indépendants et des PME du 12 novembre 2025, à la question n° 61 de Monsieur le député Wouter Vermeersch du 29 septembre 2025 (N.):

L'article 45 de la loi-programme (I) du 24 décembre 2002 stipule que les cotisations versées dans le cadre d'une pension libre complémentaire pour indépendants (PLCI) sont fiscalement déductibles si l'indépendant a effectivement et intégralement payé ses cotisations sociales exigibles pour l'année de revenus concernée.

De sociale verzekeringsfondsen leveren aan hun aangeslotenen een attest af waarin bevestigd wordt dat betrokkene de bijdragen verschuldigd krachtens het sociaal statuut effectief en volledig heeft betaald. Vrouwelijke zelfstandigen die pas bevallen zijn, genieten onder bepaalde voorwaarden van een automatische vrijstelling van sociale bijdragen voor het kwartaal dat volgt op de bevalling. Voor bevallingen vanaf 1 januari 2026 zal deze vrijstelling worden uitgebreid tot twee kwartalen.

Deze vrijstelling impliceert dat de sociale bijdragen voor dat jaar niet volledig betaald zijn. Bijgevolg kan de vrouwelijke zelfstandige haar VAPZ-bijdrage (in het geheel) niet aftrekken voor het jaar waarin zij de vrijstelling genoten heeft.

De zelfstandige kan niet verzaken aan de vrijstelling. Gezien dit automatische karakter, waarop de begunstigden geen invloed hebben, is het duidelijk dat het noch rechtvaardig noch coherent is dat deze vrouwen het fiscale voordeel van hun VAPZ verliezen, terwijl de vrijstelling juist bedoeld is om hen beter te ondersteunen in een periode van waarin ze hun zelfstandige activiteit verminderen.

Bovendien kan de uitbreiding tot twee kwartalen tot gevolg hebben dat sommige vrouwelijke zelfstandigen gedurende twee opeenvolgende jaren hun VAPZ-bijdragen niet kunnen aftrekken, wanneer de vrijstelling over twee inkomstenjaren wordt gespreid.

Conform de afspraken in het regeerakkoord zal de automatische vrijstelling van sociale bijdragen voor de kwartalen na de bevalling in het geheel geen obstakel meer vormen voor het afleveren door de sociale zekerheidsfondsen van het attest waarin bevestigd wordt dat de bijdragen verschuldigd krachtens het sociaal statuut effectief en volledig zijn betaald, zodat de fiscale aftrekbaarheid van de VAPZ-bijdragen niet in het gedrang komt. De richtlijnen vanuit mijn administratie zullen in die zin aangepast worden.

DO 2025202606447

Vraag nr. 67 van De heer volksvertegenwoordiger Vincent Van Quickenborne van 22 oktober 2025 (N.) aan de minister van Middenstand, Zelfstandigen en Kmo's:

De arbeidsongeschiktheidsuitkering voor zelfstandigen.

Volgens informatie van Liantis en het Rijksinstituut voor ziekte- en invaliditeitsverzekering (RIZIV) kunnen zelfstandigen aanspraak maken op een arbeidsongeschiktheidsuitkering zodra ze minstens acht dagen arbeidsongeschikt zijn.

Les caisses d'assurances sociales délivrent à leurs affiliés une attestation confirmant que la personne concernée a bien payé, de manière effective et complète, les cotisations dues au titre du statut social. Les indépendantes qui viennent d'accoucher bénéficient, sous certaines conditions, d'une dispense automatique de cotisations sociales pour le trimestre suivant celui de l'accouchement. Pour les accouchements à partir du 1er janvier 2026, cette dispense sera étendue à deux trimestres.

Cette dispense implique que les cotisations sociales pour l'année concernée ne sont pas entièrement payées. En conséquence, l'indépendante ne peut pas déduire fiscalement (en tout ou en partie) sa cotisation à la PLCI pour l'année durant laquelle elle a bénéficié de la dispense.

L'indépendante ne peut pas renoncer à cette dispense. Étant donné le caractère automatique de cette mesure, sur lequel les bénéficiaires n'ont aucune influence, il est clair qu'il ne serait ni juste ni cohérent que ces femmes perdent l'avantage fiscal de leur PLCI, alors que la dispense vise précisément à mieux les soutenir durant une période où elles réduisent leur activité professionnelle.

De plus, l'extension à deux trimestres pourrait avoir pour conséquence que certaines indépendantes ne puissent pas déduire leurs cotisations PLCI pendant deux années consécutives, lorsque la dispense s'étend sur deux exercices fiscaux.

Conformément aux engagements repris dans l'accord de gouvernement, la dispense automatique de cotisations sociales pour les trimestres suivant l'accouchement ne constituera plus un obstacle à la délivrance par les caisses d'assurances sociales de l'attestation confirmant que les cotisations dues au titre de statut social ont effectivement et intégralement payées, de sorte que la déductibilité fiscale des cotisations à la PLCI ne soit en aucune manière compromise. Les directives de mon administration seront adaptées en ce sens.

DO 2025202606447

Question n° 67 de Monsieur le député Vincent Van Quickenborne du 22 octobre 2025 (N.) à la ministre des Classes moyennes, des Indépendants et des PME:

Les indemnités d'incapacité de travail pour les indépendants.

D'après des informations de Liantis et de l'Institut national d'assurance maladie-invalidité (INAMI), les indépendants peuvent prétendre à une indemnité d'incapacité de travail dès qu'ils sont en incapacité de travail durant au moins huit jours.

De uitkering is forfaitair en verschilt naargelang de gezinssituatie.

Ter vergelijking: bij werknemers bedraagt de uitkering tijdens de primaire arbeidsongeschiktheid doorgaans 60 % van het brutoloon, binnen bepaalde plafonds.

Bij zelfstandigen gaat het dus om een veel beperktere bescherming, ongeacht het inkomensniveau.

Volgens het Rijksdienst voor de Sociale Verzekeringen der Zelfstandigen waren er op 31 december 2024 in totaal 1.299.825 zelfstandigen en helpers aangesloten bij sociale verzekeringsfondsen, waarvan:

- 801.544 zelfstandigen in hoofdberoep;
- 341.591 in bijberoep;
- 156.690 actief na de pensioenleeftijd.

Aangezien de sociale bescherming en de bijdragen verschillen naargelang het statuut, focust deze vraag op de zelfstandigen in hoofdberoep.

1. Hoeveel zelfstandigen in hoofdberoep waren in elk van de afgelopen vijf jaar arbeidsongeschikt:

- minder dan twaalf maanden (primaire arbeidsongeschiktheid);
- twaalf maanden of langer (invaliditeit)?

Graag voor elk van die jaren zowel het absolute aantal als het percentage ten opzichte van het totaal aantal zelfstandigen in hoofdberoep.

2. Hoeveel zelfstandigen stroomden in elk van die vijf jaren in en uit de invaliditeitsregeling (instroom en uitstroom)?

3. Wat zijn de forfaitaire uitkeringsbedragen (bruto per dag, zowel in de fase van primaire arbeidsongeschiktheid - eerste jaar - als in de fase van invaliditeit - vanaf het tweede jaar) in 2025 voor zelfstandigen, uitgesplitst naar gezinssituatie (met gezinslast, alleenstaande of samenwonende)?

4. Hoe verhouden deze cijfers (minder dan en meer dan twaalf maanden arbeidsongeschikt) zich tot de overeenkomstige cijfers bij werknemers, zowel qua aantal personen als percentage van de actieve populatie?

5. Hoe verhouden de uitkeringsbedragen voor zelfstandigen zich tot de uitkeringen voor werknemers en ambtenaren in een gelijkaardige situatie (bijv. bij een brutoloon van 3.000 euro en 4.500 euro per maand)?

L'indemnité est forfaitaire et varie en fonction de la composition de ménage.

À titre de comparaison, l'indemnité en cas d'incapacité de travail primaire équivaut généralement à 60 % du salaire brut pour les salariés, et certains plafonds sont prévus.

Les indépendants ont donc droit à une protection nettement plus restreinte, quel que soit le niveau de leurs revenus.

D'après l'Institut national d'assurances sociales pour travailleurs indépendants, au 31 décembre 2024, 1.299.825 indépendants et aidants au total étaient affiliés aux fonds d'assurances sociales, dont:

- 801.544 indépendants à titre principal;
- 341.591 indépendants à titre complémentaire;
- 156.690 indépendants actifs après l'âge du départ à la retraite.

Étant donné que la protection sociale et les cotisations varient en fonction du statut, la présente question concerne principalement les indépendants à titre principal.

1. Combien d'indépendants à titre principal ont-ils été en incapacité de travail au cours de chacune des cinq dernières années:

- durant moins de douze mois (incapacité de travail primaire);
- durant douze mois ou plus (invalidité)?

Pour chacune de ces années, veuillez communiquer à la fois le nombre absolu et le pourcentage par rapport au nombre total d'indépendants à titre principal.

2. Pendant chacune de ces cinq années, combien d'indépendants ont-ils rejoint ou quitté le régime d'invalidité (entrées et sorties)?

3. En 2025, quels sont les montants forfaitaires d'indemnités (montants bruts par jour, tant dans la phase d'incapacité de travail primaire - première année - que dans la phase d'invalidité - à partir de la deuxième année) pour les indépendants, ventilés selon la composition de ménage (avec charge de famille, isolé ou cohabitant)?

4. Comment ces chiffres se comparent-ils (moins et plus de douze mois d'incapacité de travail) aux chiffres correspondants pour les salariés, en ce qui concerne tant le nombre de personnes que le pourcentage de la population active?

5. Comment les montants des indemnités pour les indépendants se comparent-ils aux indemnités pour les salariés et les fonctionnaires se trouvant dans une situation similaire (par exemple en cas de salaire brut de 3.000 euros et de 4.500 euros par mois)?

6. Bevestigt u dat er tijdens de primaire arbeidsongeschiktheid een bedrijfsvoorheffing van 11,11 % wordt ingehouden op de uitkeringen? Geldt er een andere fiscale behandeling tijdens de invaliditeitsperiode?

7. Welke regels gelden voor toegelaten werk voor zelfstandigen die arbeidsongeschikt zijn? Hoe beïnvloeden die regels het bedrag van de uitkering?

8. Wat was in elk van de afgelopen vijf jaar de totale uitgavenpost van het RIZIV voor arbeidsongeschiktheidsuitkeringen aan zelfstandigen, opgesplitst naar primaire arbeidsongeschiktheid en invaliditeit?

9. Overweegt u, gelet op de forfaitaire aard van de huidige regeling, om te evolueren naar een meer inkomensgerelateerde bescherming of om bijkomende mechanismen (zoals een inhaalpremie of aanvullende verzekering) te voorzien? Zo neen, waarom?

Antwoord van de minister van Middenstand, Zelfstandigen en Kmo's van 12 november 2025, op de vraag nr. 67 van De heer volksvertegenwoordiger Vincent Van Quickenborne van 22 oktober 2025 (N.):

Het antwoord op deze vraag werd rechtstreeks naar het geachte Kamerlid gestuurd. Door de omvang ervan werd het antwoord niet opgenomen in het *Bulletin van Vragen en Antwoorden*. Op verzoek zal de griffie van de Kamer van volksvertegenwoordigers de documenten bezorgen (schriftelijke.vragen@dekamer.be).

6. Confirmez-vous que durant l'incapacité de travail primaire, un précompte professionnel de 11,11 % est prélevé sur les indemnités? Un autre traitement fiscal est-il d'application durant la période d'invalidité?

7. Quelles sont les règles en vigueur en ce qui concerne le travail autorisé pour les indépendants en incapacité de travail? Comment ces règles affectent-elles le montant de l'indemnité?

8. Au cours de chacune des cinq dernières années, quel était le montant total des dépenses de l'INAMI pour le versement des indemnités d'incapacité de travail aux indépendants? Veuillez opérer une ventilation entre l'incapacité de travail primaire et l'invalidité.

9. Eu égard à la nature forfaitaire du régime actuel, envisagez-vous de le faire évoluer vers une protection davantage liée aux revenus ou de prévoir des mécanismes supplémentaires (comme une prime de rattrapage ou une assurance complémentaire)? Dans la négative, pour quels motifs?

Réponse de la ministre des Classes moyennes, des Indépendants et des PME du 12 novembre 2025, à la question n° 67 de Monsieur le député Vincent Van Quickenborne du 22 octobre 2025 (N.):

La réponse à cette question a été transmise directement à l'honorable membre. Étant donné son ampleur, cette réponse n'a pas été insérée dans le *Bulletin des Questions et Réponses*. Sur simple demande, le greffe de la Chambre des représentants transmettra les documents (questions.ecrites@lachambre.be).

IV. Inhoudsopgave volgens minister met vermelding van het onderwerp.

IV. Sommaire par ministre et mentionnant l'objet.

DO DO	Datum Date	Vraag nr. Question n°	Auteur Auteur	Voorwerp Objet	Blz. Page
* Vraag zonder antwoord * Question sans réponse					
Eerste minister Premier ministre					
2024202505882	02-10-2025	95	Sam Van Rooy	Strijd tegen antisemitisme. Lutte contre l'antisémitisme.	87
2024202506012	07-10-2025	96	Britt Huybrechts	FOD. - Kantoor- en parkeertaks. SPF.- Taxe sur les surfaces de bureau et sur les emplacements de parking.	88
Vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Landbouw Vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et de l'Agriculture					
2024202505557	17-09-2025	370	Irina De Knop	Afrikaanse varkenspest. Peste porcine africaine.	90
2024202505590	18-09-2025	375	Patrick Prévot	Inspecties van schoolkantines in 2024. Les inspections dans les cantines scolaires au cours de l'année 2024.	94
2024202505602	19-09-2025	376	Irina De Knop	Mobiele slachteenheid. L'unité d'abattage mobile.	96
2024202505863	02-10-2025	410	Lieve Truymen	* Indieningsprocedure voor octrooiaanvragen. Procédures de dépôt des demandes de brevet.	11
2024202505892	02-10-2025	412	Ludivine Dedonder	* Situatie van de aardappelsector. - Bescherming van de landbouwers. La situation de la filière de la pomme de terre. - Protection des agriculteurs.	12
2024202505927	03-10-2025	413	Nahima Lanjri	* Begeleiding naar werk van niet-toeleidbare werklozen (MV 008581C). Accompagnement des demandeurs d'emploi non mobilisables vers une reprise du travail (QO 008581C).	13
2024202505928	03-10-2025	414	Wouter Raskin	* De terugvordering van voorschotten voor werkloosheidsuitkeringen. Recouvrement des avances sur les allocations de chômage.	14
2024202506012	07-10-2025	416	Britt Huybrechts	* FOD. - Kantoor- en parkeertaks. SPF.- Taxe sur les surfaces de bureau et sur les emplacements de parking.	15
2024202506031	08-10-2025	418	Vincent Van Quickenborne	* Afschaffing van de maandelijks medische attesten voor borstvoedingspauzes (MV 008311C). Suppression des certificats médicaux mensuels pour pauses d'allaitement. (QO 008311C)	16
2024202506034	08-10-2025	419	Axel Ronse	* Omzeiling beperking werkloosheidsuitkering door Actiris (MV 005594C). Contournement par Actiris de la limitation des allocations de chômage dans le temps. (QO 005594C)	16

DO DO	Datum Date	Vraag nr. Question n°	Auteur Auteur	Voorwerp Objet	Blz. Page
* Vraag zonder antwoord * Question sans réponse					
2024202505003	08-10-2025	420	Sophie Thémont	* Gevolgen van de hervorming van de werkloosheidsregeling voor de consumptie van de gezinnen. (MV 005916C) Les conséquences de la réforme du chômage sur la consommation des ménages (QO 005916C).	17
2024202506040	08-10-2025	421	Anja Vanrobaeys	* Studentenwerk bij taxibedrijven (MV 005330C). Jobs étudiants dans les sociétés de taxis. (QO 005330C)	18
2024202506043	08-10-2025	422	Vincent Van Quickenborne	* Vereenvoudiging van de diversiteitsrapportering (MV 008315C). La simplification des rapports de diversité (QO 008315C).	19
2024202506046	08-10-2025	423	Sarah Schlitz	* Gevolgen van de beperking van de werkloosheidsuitkeringen in de tijd (MV 005668C). Les conséquences de la limitation dans le temps des allocations de chômage (QO 005668C).	19
2024202506047	08-10-2025	424	Anja Vanrobaeys	* Databank loonschulden (MV 005145C). Banque de données des dettes salariales. (QO 005145C)	20
2024202506049	08-10-2025	425	Sophie Thémont	* Evolutie van de werkgelegenheid in het kader van de omvorming van de Corahypermarkten. (MV 007544C) L'avenir de l'emploi dans la transformation des commerces Cora (QO 007544C).	20
2024202506051	08-10-2025	426	Sophie Thémont	* Verkoop van de 44 Leen Bakkerwinkels. (MV 007422C) La mise en vente des 44 magasins Leen Bakker (QO 007422C).	21
2024202506053	08-10-2025	427	Eva Demesmaeker	* Beperking werkloosheid in de tijd (MV 005882C). Limitation des allocations de chômage dans le temps. (QO 005882C)	22
2024202506054	08-10-2025	428	Axel Ronse	* Meer werklozen dat EU-gemiddelde (MV 005512C). Taux de chômage supérieur à la moyenne européenne (QO 005512C).	23
2024202504530	08-10-2025	429	Hugues Bayet	* Mogelijke intrekking van de richtlijn ter bestrijding van greenwashing. Le possible retrait de la directive Ecoblanchiment.	24
2024202506057	08-10-2025	430	Vincent Van Quickenborne	* Vereenvoudiging van de meldingen inzake tijdelijke werkloosheid (MV 008310C). Simplification des déclarations relatives au chômage temporaire. (QO 008310C)	24
2024202506058	08-10-2025	431	Vincent Van Quickenborne	* Afschaffing van de meldingsplicht bij noodzakelijke overuren (MV 008313C). Suppression de l'obligation de déclaration des heures supplémentaires nécessaires. (QO 008313C)	25
2024202506059	08-10-2025	432	Axel Ronse	* Gevolg studies in combinatie met werkloosheidsuitkering (MV 005510C). Le suivi des personnes combinant études et allocations de chômage (QO 005510C).	25

Vice-eersteminister en minister van Buitenlandse Zaken, Europese Zaken en Ontwikkelingssamenwerking
Vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères, des Affaires européennes et de la Coopération au développement

DO DO	Datum Date	Vraag nr. Question n°	Auteur Auteur	Voorwerp Objet	Blz. Page
* Vraag zonder antwoord * Question sans réponse					
2024202505866	02-10-2025	234	Britt Huybrechts	Middelen Derde Wereld. Les moyens destinés au tiers monde.	97
2024202505877	02-10-2025	235	Werner Somers	De geopolitieke betekenis van de militaire parade in Peking op 3 september 2025. La signification géopolitique de la parade militaire du 3 septembre 2025 à Pékin.	100
2024202505946	06-10-2025	237	Britt Huybrechts	Medische vluchten. - Oekraïne. Vols médicaux. - Ukraine.	103
2024202505968	06-10-2025	238	Britt Huybrechts	Medische vluchten. - Palestina. Vols médicaux. - Palestine.	105
2025202606242	15-10-2025	255	Franky Demon	Verdwijningen in buitenland. - Gemiddelde zoektocht. Disparitions à l'étranger. - Durée moyenne des recherches.	106

Vice-eersteminister en minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, belast met Armoedebestrijding
Vice-premier ministre et ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, chargé de la Lutte contre la pauvreté

2024202504912	23-07-2025	385	Julie Taton	Ethisch en wettelijk kader voor DNA-tests in België. (MV 006022C) Cadre éthique et juridique des tests ADN en Belgique (QO 006022C).	109
2024202505883	02-10-2025	495	Steven Matheï	* Toepassing van regelgeving inzake occasionele geschenken voor vrijwilligers. Application de la réglementation en matière de cadeaux occasionnels pour les bénévoles.	27
2024202505885	02-10-2025	496	Steven Matheï	* De afbakening van aansprakelijkheid voor vrijwilligers en bestuursvrijwilligers in vzw's. La délimitation des responsabilités des volontaires et administrateurs volontaires des ASBL.	28
2024202505905	03-10-2025	497	Wouter Raskin	* De terugvordering van voorschotten voor de vergoedingen als gevolg van arbeidsongeval of beroepsziekte. Recouvrement des avances versées sur les indemnités faisant suite à un accident du travail ou une maladie professionnelle.	29
2024202505907	03-10-2025	498	Wouter Raskin	* De terugvordering van voorschotten voor ziekte- en invaliditeitsuitkeringen. Recouvrement des avances versées sur les indemnités de maladie et d'invalidité.	29
2024202505908	03-10-2025	499	Nawal Farih	* Gebruik van generieken. L'utilisation des médicaments génériques.	30
2024202505913	03-10-2025	500	Nawal Farih	* Illegale online verkoop van geneesmiddelen. Vente illégale en ligne de médicaments.	31
2024202505914	03-10-2025	501	Nawal Farih	* Euthanasie. L'euthanasie.	32
2024202505915	03-10-2025	502	Katleen Bury	* BRCA-testen. Les tests BRCA.	33
2024202505925	03-10-2025	503	Nawal Farih	* Verspilling van medicatie. Le gaspillage de médicaments.	34

DO DO	Datum Date	Vraag nr. Question n°	Auteur Auteur	Voorwerp Objet	Blz. Page
* Vraag zonder antwoord * Question sans réponse					
2024202505929	03-10-2025	504	Gilles Foret	* Verhoogd risico op burn-out bij zelfstandigen. (MV 008710C) Le risque accru de burn-out chez les indépendants (QO 008710C).	34
2024202505934	06-10-2025	505	Nawal Farih	* Cataractchirurgie. Chirurgie de la cataracte.	36
2024202505945	06-10-2025	506	Jan Bertels	* Eerstelijnspsychologische zorg. Soins psychologiques de première ligne.	37
2024202505960	06-10-2025	507	Eva Demesmaeker	* Het Bestuur Medische Expertise. Administration de l'Expertise médicale.	38
2024202505965	06-10-2025	508	Eva Demesmaeker	* De langdurig zieken. Les malades de longue durée.	39
2024202506003	07-10-2025	509	Axel Ronse	* De doeltreffendheid van het terug-naar-werk-fonds. Efficacité du Fonds Retour au Travail.	39
2024202506012	07-10-2025	510	Britt Huybrechts	* FOD. - Kantoor- en parkeertaks. SPF.- Taxe sur les surfaces de bureau et sur les emplacements de parking.	41
2024202506026	07-10-2025	511	Barbara Pas	* De opname van de deelstaten in de algemene vergadering van het RIZIV. L'inclusion des entités fédérées dans le conseil général de l'INAMI.	42
2024202506029	08-10-2025	512	Barbara Pas	* De opname van de deelstaten in het verzekeringscomité van het RIZIV. L'inclusion des entités fédérées au sein du Comité de l'assurance de l'INAMI.	42
2024202506032	08-10-2025	513	Nahima Lanjri	* Het TNW-traject. Le trajet RAT.	43
2024202506035	08-10-2025	514	Nahima Lanjri	* Uitbreiding doelgroep terug-naar-werk-fonds vanaf 1 april 2025. Élargissement du groupe cible du Fonds Retour Au Travail à partir du 1er avril 2025.	43
2024202506041	08-10-2025	515	Maike De Vreese	* MUG-Helikopter. Les hélicoptères du SMUR.	45
2024202506048	08-10-2025	516	Dominiek Sneppe	* Transgenderzorg. Soins de transition de genre.	45
2024202506050	08-10-2025	517	Dominiek Sneppe	* Ongebruikte covidvaccins. - Kosten, verantwoordelijkheid en vernietiging. Vaccins contre le covid non utilisés. - Coûts, responsabilité et destruction.	48
2024202506056	08-10-2025	518	Kristien Van Vaerenbergh	* Zorgcentrum na seksueel geweld. Centre de prise en charge des violences sexuelles.	49

Vice-eersteminister en minister van Financiën en Pensioenen, belast met de Nationale Loterij en de Federale Culturele Instellingen

Vice-premier ministre et ministre des Finances et des Pensions, chargé de la Loterie Nationale et des Institutions culturelles fédérales

DO DO	Datum Date	Vraag nr. Question n°	Auteur Auteur	Voorwerp Objet	Blz. Page
* Vraag zonder antwoord * Question sans réponse					
2024202505865	02-10-2025	497	Dieter Vanbesien	Evolutie fiscale gunstmaatregelen bedrijfsvoorheffing. L'évolution des avantages fiscaux relatifs au précompte professionnel.	112
2024202505874	02-10-2025	498	Charlotte Verkeyn	Carried interest. - Pooling vehikel. Intéressements aux plus-values. - Véhicule de mise en commun.	113
2024202505888	02-10-2025	499	Lode Vereeck	Terugvordering belastingvoordeel seizoensarbeid groente- en fruitsector. Le recouvrement de l'avantage fiscal sur le travail saison- nier dans le secteur des fruits et légumes.	114
2024202505891	02-10-2025	500	Leentje Grillaert	De zwarte economie in België. Économie au noir en Belgique.	117
2024202505893	02-10-2025	501	Charlotte Verkeyn	Actualisering van het sociaal overleg bij de FOD Finan- ciën. La mise à jour de la concertation sociale au sein du SPF Finances.	121
2024202505895	02-10-2025	502	Wouter Raskin	De terugvordering van voorschotten voor pensioenen en IGO. Le recouvrement d'avances pour les pensions et la GRAPA.	124
2024202505898	03-10-2025	503	Kristien Van Vaerenbergh	De teruggevorderde bedragen die ten onrechte aan recht- zoekende werden uitbetaald. La récupération des sommes indûment versées à un justi- ciable.	125
2024202505916	03-10-2025	504	Ridouane Chahid	Door de douane in beslag genomen drugs. Saisies des douanes.	126
2024202505922	03-10-2025	505	Anthony Dufrane	Toekomst van de 500 eurobiljetten in België (MV 008368C). L'avenir des billets de 500 euros en Belgique (QO 008368C).	126
2024202505923	03-10-2025	506	Wim Van der Donckt	Profiel van personen onder derdenbeslag. Profil des personnes faisant l'objet d'une saisie-arrêt.	128
2024202505924	03-10-2025	507	Gilles Foret	Onroerende voorheffing. - Rol van de AAPD en de BCED bij de actualisering van de kadastrale gegevens (MV 008709C). Précompte immobilier. - Rôle de l'AGDP et de la BCED dans l'actualisation des données cadastrales (QO 008709C).	129
2024202505926	03-10-2025	508	Anja Vanrobaeys	Controles FSMA op IPT (MV 008092C). Les contrôles menés par la FSMA concernant l'EIP (QO 008092C).	131
2024202505947	06-10-2025	509	Eva Demesmaeker	De overlevingspensioenen. Pensions de survie.	133
2024202505949	06-10-2025	510	Wouter Vermeersch	Inkomsten uit accijnzen en belastingen op tabak en alco- hol. Les recettes des accises et des taxes sur le tabac et sur l'alcool.	136

DO DO	Datum Date	Vraag nr. Question n°	Auteur Auteur	Voorwerp Objet	Blz. Page
* Vraag zonder antwoord * Question sans réponse					
2024202505950	06-10-2025	511	Ellen Samyn	Budgettaire impact van de verhoging van de wettelijke pensioenleeftijd tot 66 jaar. L'impact budgétaire du rehaussement de l'âge légal de la retraite à 66 ans.	138
2024202505952	06-10-2025	512	Ellen Samyn	Impact van de beperking in de tijd van werkloosheidsuitkeringen op wijkwerkers en hun pensioenrechten. L'effet de la limitation des allocations de chômage dans le temps sur les travailleurs de quartier et leurs droits à la pension.	140
2024202505954	06-10-2025	513	Marijke Dillen	Douane. - Inbeslagname drugs. Douane. - Saisie de drogues.	142
2024202505967	06-10-2025	514	Anthony Dufrane	Diaspora bonds (MV 008745C). Les diaspora bonds (QO 008745C).	142
2024202506012	07-10-2025	515	Britt Huybrechts	FOD. - Kantoor- en parkeertaks. SPF.- Taxe sur les surfaces de bureau et sur les emplacements de parking.	144
2024202506021	07-10-2025	516	Steven Matheï	BBSZ thuiswerk grensarbeiders (MV 008388C). La CSSS pour les travailleurs frontaliers qui travaillent à domicile (QO 008388C).	146
2024202506028	08-10-2025	517	Steven Matheï	Vereenvoudiging fiscale situatie grensarbeiders (MV 008399C). La simplification de la situation fiscale des travailleurs frontaliers (QO 008399C).	147
2024202506055	08-10-2025	518	François De Smet	Overdraagbaarheid van bankrekeningnummers. (MV 008011C) La portabilité des numéros de compte bancaires (QO 008011C).	149
Minister van Justitie, belast met de Noordzee Ministre de la Justice, chargée de la Mer du Nord					
2024202505876	02-10-2025	503	Alexander Van Hoecke	Vrouwelijke genitale verminking. Mutilations génitales féminines.	151
2024202505879	02-10-2025	504	Leentje Grillaert	Inleidingen van invorderingsprocedures bij vredegerichten. Procédures de recouvrement initiées devant les justices de paix.	152
2024202505885	02-10-2025	505	Steven Matheï	De afbakening van aansprakelijkheid voor vrijwilligers en bestuursvrijwilligers in vzw's. La délimitation des responsabilités des volontaires et administrateurs volontaires des ASBL.	154
2024202505889	02-10-2025	506	Funda Oru	Intrafamiliaal geweld. Violences intrafamiliales.	155
2024202505897	03-10-2025	508	Nahima Lanjri	De mogelijkheid om een stilgeboren kindje te laten registreren (MV 008627C). Possibilité de faire inscrire un enfant né sans vie dans les actes de l'état civil. (QO 008627C)	157

DO DO	Datum Date	Vraag nr. Question n°	Auteur Auteur	Voorwerp Objet	Blz. Page
* Vraag zonder antwoord * Question sans réponse					
2024202505904	03-10-2025	509	Stefaan Van Hecke	Nationaal register vertalers en tolken. Registre national des traducteurs et interprètes.	158
2024202505948	06-10-2025	510	Barbara Pas	De taalverhoudingen in het Nationaal Instituut voor Criminalistiek en criminologie. Les rapports linguistiques au sein de l'Institut National de Criminalistique et de Criminologie.	162
2024202505955	06-10-2025	511	Marijke Dillen	Geweld tegen medewerkers van De Lijn. - Vervolgingen. Violences contre des collaborateurs de De Lijn. - Pour-suites.	163
2024202505957	06-10-2025	512	Marijke Dillen	Landgenoten in buitenlandse gevangenissen. Compatriotes détenus à l'étranger.	163
2024202505958	06-10-2025	513	Marijke Dillen	Gevangenissen. - Herstelwerken. Prisons. - Travaux de réparation.	164
2024202505959	06-10-2025	514	Marijke Dillen	Detentiehuizen. - Planning. Maisons de détention. - Calendrier.	165
2024202505961	06-10-2025	515	Eva Demesmaeker	Rechtszaken en stakingen. Procès et grèves.	166
2024202505962	06-10-2025	516	Marijke Dillen	Oprichting kamer voor minnelijke schikking. Création de chambres de règlement à l'amiable.	167
2024202505977	06-10-2025	517	Ellen Samyn	Geschillen inzake maatschappelijke hulp bij het Brusselse arbeidsauditoraat. Litiges en matière d'aide sociale devant l'auditorat du travail de Bruxelles.	167
2024202505981	06-10-2025	518	Anthony Dufrane	Aanhoudingen voor rijden zonder rijbewijs (MV 008749C). Les arrestations pour conduite sans permis (QO 008749C).	170
2024202505985	06-10-2025	519	Anthony Dufrane	Moord in de gevangenissen (MV 008746C). Les meurtres au sein des prisons (QO 008746C).	171
2024202506012	07-10-2025	537	Britt Huybrechts	FOD. - Kantoor- en parkeertaks. SPF.- Taxe sur les surfaces de bureau et sur les emplacements de parking.	172
2024202506013	07-10-2025	538	Marijke Dillen	Gevangenissen. - Drugproblematiek. - Controlemaatregelen. Prisons. - Problème des drogues. - Mesures de contrôle.	173
2024202506014	07-10-2025	539	Marijke Dillen	Gevangenissen. - Maatschappelijke kost ontsnapping. Coût des évasions de prison pour la société.	175
2024202506015	07-10-2025	540	Marijke Dillen	Ontsnappingen. - Cijfers. Évasions. - Chiffres.	176
2024202506016	07-10-2025	541	Marijke Dillen	Buitenlandse drugdeals geregeld vanuit gevangenissen in dit land. Le trafic de drogue organisé depuis les prisons de ce pays.	177
2024202506039	08-10-2025	549	Philippe Goffin	Gevangenissites. - Plaatsing van modulaire prefabunits. Sites pénitentiaires. - Installation d'unités modulaires pré-fabriquées.	178

DO DO	Datum Date	Vraag nr. Question n°	Auteur Auteur	Voorwerp Objet	Blz. Page
* Vraag zonder antwoord * Question sans réponse					
Minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met Beliris Ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de Beliris					
2024202505647	22-09-2025	541	Franky Demon	Evolutie poederbrieven. Les évolutions observées concernant la réception de lettres contenant de la poudre.	180
2024202505858	01-10-2025	561	Francesca Van Belleghem	Belgische detentiecapaciteit in het buitenland. La capacité de détention belge à l'étranger.	181
2024202505886	02-10-2025	563	Steven Matheï	Grenseffecten en implementatie van de EU BRIDGEforEU Verordening 2025/925 voor grensoverschrijdende samenwerking. Les effets frontière et la mise en oeuvre du règlement 2025/925 BRIDGEforEU de l'UE pour la coopération transfrontalière.	182
2024202505890	02-10-2025	564	Matti Vandemaele	* Mobbing binnen de politie. - Detectie en opvolging. Harcèlement moral au sein de la police. -Détection et suivi.	50
2024202505894	02-10-2025	565	Franky Demon	* Gewestelijke verwerkingscentra. Centres régionaux de traitement.	51
2024202505899	03-10-2025	566	Franky Demon	* Gestolen wagens en nummerplaten. Vols de voitures et de plaques minéralogiques.	52
2024202505917	03-10-2025	567	Anthony Dufrane	* Gemeentebesturen die de Palestijnse vlag uithangen (MV 008285C). La présence du drapeau palestinien sur les mats et façades des administrations communales (QO 008285C).	53
2024202505920	03-10-2025	568	Matti Vandemaele	* Grenscriminaliteit. La criminalité frontalière.	54
2024202505939	06-10-2025	569	Matti Vandemaele	Stressteam federale politie. La stressteam de la police fédérale.	183
2024202505941	06-10-2025	571	Matti Vandemaele	* Pestbeleid binnen de politie. Politique en matière de harcèlement au sein de la police.	55
2024202505942	06-10-2025	572	Ridouane Chahid	* In beslag genomen drugs. Saisies de stupéfiants.	56
2024202505964	06-10-2025	573	Eva Demesmaeker	De inzet van politie om toegang tot een onderneming te garanderen bij stakingen. Le recours à des policiers pour garantir l'accès à une entreprise en cas de grève.	185
2024202505978	06-10-2025	574	Anthony Dufrane	* Inbraakcijfers (MV 008750C). Les statistiques des cambriolages (QO 008750C).	56
2024202506012	07-10-2025	576	Britt Huybrechts	* FOD. - Kantoor- en parkeertaks. SPF.- Taxe sur les surfaces de bureau et sur les emplacements de parking.	57
2024202506023	07-10-2025	577	Barbara Pas	De taallessen voor Brusselse politieambtenaren. Les cours de langues pour les fonctionnaires de police bruxellois.	185

DO DO	Datum Date	Vraag nr. Question n°	Auteur Auteur	Voorwerp Objet	Blz. Page
* Vraag zonder antwoord * Question sans réponse					
2024202506042	08-10-2025	579	Éric Thiébaud	* Federale dotatie voor de politiezones. La dotation fédérale aux zones de police.	58
2024202506052	08-10-2025	581	Maike De Vreese	* Geweld tegen politie. Les violences à l'égard de la police	59
2024202506100	09-10-2025	589	Francesca Van Belleghem	Transmigranten. Migrants en transit.	187
2025202606183	14-10-2025	596	Xavier Dubois	Aanstelling van verbindingsofficieren in het buitenland in het kader van de war on drugs. La désignation d'agents de liaison à l'étranger dans le cadre du trafic de drogues.	188
2025202606273	16-10-2025	602	Anthony Dufrane	Cijfers over de aanvalsacties tegen bankkantoren van BNP Paribas Fortis. (MV 009021C) Les statistiques des attaques contre les agences BNP (QO 009021C).	189
2025202606311	20-10-2025	604	Hervé Cornillie	Ambtshalve schrapping en inschrijving van burgers. (MV 007568C) Radiation d'office et inscription d'office des citoyens. (QO 007568C).	190
2025202606312	20-10-2025	605	Hervé Cornillie	Zorgwekkende toename van het aantal gevallen van gevaarlijk rijgedrag in België. (MV 007138C) La recrudescence inquiétante de comportements routiers à risque en Belgique (QO 007138C).	192
2025202606313	20-10-2025	606	Hervé Cornillie	Federale hulp bij het beheer van de vestiging van woonwagengebruikers in België zonder overleg. (MV 007158C) Installation non concertée des gens du voyage en Belgique. - Appui fédéral (QO 007158C).	196
2025202606369	20-10-2025	616	Niels Tas	Fietsdiefstal rond stations. Vols de vélos aux abords des gares.	197
2025202606453	22-10-2025	626	Ortwin Depoortere	Moord op een OCMW-medewerker in Gent (MV 007339C). Le meurtre d'un collaborateur du CPAS de Gand (QO 007339C).	199
2025202606457	22-10-2025	627	Jeroen Bergers	Aankoopcentrale voor brandweer (MV 008249C). Centrale d'achat pour les services d'incendie (QO008249C).	200
2025202606458	22-10-2025	628	Maike De Vreese	FIOD, drugs- en crimorgfonds (MV 008976C). Le SRFF, le fonds drogue et le fonds CrimOrg (QO 008976C).	202
2025202606462	22-10-2025	630	Ortwin Depoortere	Rapporten over toxische sfeer en wangedrag bij AIG (MV 008299C). Rapports concernant une atmosphère toxique et des comportements inappropriés au sein de l'AIG (QO 008299C).	204
2025202606463	22-10-2025	631	Franky Demon	Steekincidenten (MV 008613C). Agressions à l'arme blanche (QO 008613C).	207

DO DO	Datum Date	Vraag nr. Question n°	Auteur Auteur	Voorwerp Objet	Blz. Page
* Vraag zonder antwoord * Question sans réponse					
2025202606465	22-10-2025	632	Ortwin Depoortere	Dodelijke mesaanval in uitgaansbuurt Mol (MV 008606C). L'attaque au couteau meurtrière commise à Mol (QO 008606C).	208
2025202606467	22-10-2025	633	Ortwin Depoortere	Gewelddadige incidenten op Druivenfestival Hoeilaart (MV 008607C). Les incidents violents survenus lors du Druivenfestival à Hoeilaart (QO 008607C).	210
Minister van Defensie, belast met Buitenlandse Handel Ministre de la Défense, chargé du Commerce extérieur					
2024202505229	12-08-2025	190	Stéphane Lasseaux	Beveiliging van de digitale torens en de weerbaarheid van de kritieke infrastructuur. Sécurisation des tours numériques et résilience des infrastructures critiques.	212
2024202505456	09-09-2025	200	Koen Metsu	Nationaal Geografisch Instituut. Institut géographique national.	213
2024202505457	09-09-2025	201	Koen Metsu	Inzet en veiligheid Landcomponent. Déploiement de la Force Terrestre et sécurité.	218
2024202505458	09-09-2025	202	Koen Metsu	Investeren in datacenters. Investissement dans les centres de données.	220
2024202505460	09-09-2025	204	Koen Metsu	Cyberdefensiebeleid. La politique de cyberdéfense.	223
2024202505868	02-10-2025	217	Charlotte Deborsu	* Gebruik van de middelen uit het SAFE-plan. Utilisation de SAFE.	61
2024202505869	02-10-2025	218	Werner Somers	* De aankoop en het gebruik van Chinese drones door het Belgische leger. L'achat et l'utilisation de drones chinois par l'armée belge.	61
2024202505870	02-10-2025	219	Charlotte Deborsu	* Aankoop van Amerikaanse raketten. Acquisition de missiles américains.	63
2024202505873	02-10-2025	220	Charlotte Deborsu	* Drones boven Polen en Roemenië. Drones en Pologne et en Roumanie.	64
2024202505875	02-10-2025	221	Werner Somers	* De gevolgen van de overcapaciteit van de Chinese industrie. L'impact de la surcapacité industrielle de la Chine.	65
2024202505935	06-10-2025	222	Christophe Lacroix	* Overheidsopdracht voor extra F-35's. Marché public des F-35 supplémentaires.	66
2024202505984	06-10-2025	223	Britt Huybrechts	* Finexpo. Finexpo.	67
2024202506012	07-10-2025	224	Britt Huybrechts	* FOD. - Kantoor- en parkeertaks. SPF.- Taxe sur les surfaces de bureau et sur les emplacements de parking.	68
2024202506061	08-10-2025	225	Maike De Vreese	* Toekomst van de kazerne in Ieper. L'avenir de la caserne d'Ypres.	69

DO DO	Datum Date	Vraag nr. Question n°	Auteur Auteur	Voorwerp Objet	Blz. Page

* Vraag zonder antwoord

* Question sans réponse

Minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie
Ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale

2024202503957	27-05-2025	297	Sofie Merckx	Dienstwagens en chauffeurs. Voitures de service et chauffeurs.	229
2024202504026	02-06-2025	309	Dorien Cuylaerts	Jaarverslag Ombudsrail. - Schrappen van haltes. Rapport annuel d'Ombudsrail. - Suppressions d'arrêts.	230
2024202504359	19-06-2025	368	Farah Jacquet	New Reward Plan. - Uitwerking en kosten. New Reward Plan. - Élaboration et coût.	232
2024202504852	18-07-2025	425	Niels Tas	Toekenning rijpaden. Attribution de sillons.	233
2024202505358	29-08-2025	487	Anja Vanrobaeys	Station Aalst. - Aanpak van sluikstorten en overlast. Gare d'Alost. - Lutte contre les nuisances et les dépôts clandestins d'immondices.	241
2024202505468	10-09-2025	495	Frank Troosters	Personeel Infrabel 2024. Personnel Infrabel 2024.	247
2024202505542	16-09-2025	510	Hugues Bayet	Vordering van de werken aan de voetgangerstunnel onder de sporen van het station Charleroi-Central. L'état du chantier du passage sous voies de Charleroi-Central.	249
2024202505543	16-09-2025	511	Hugues Bayet	Gevolgen van afgeschafte treinen en de vermindering van het treinaanbod. Conséquences des suppressions de trains et de la diminution de l'offre ferroviaire.	250
2024202505544	16-09-2025	512	Hugues Bayet	Incident met Securail op 8 augustus 2025. L'incident de Securail du 8 août 2025.	252
2024202505558	17-09-2025	515	Werner Somers	Stationsgebouw van Ninove. - Plannen van de NMBS. Projets de la SNCB pour le bâtiment de la gare de Ninove.	255
2024202505567	18-09-2025	517	Franky Demon	Aanbesteding NMBS. - Gunning aan CAF. - Respect voor internationaal recht en mensenrechten. Marché public attribué par la SNCB à CAF. - Respect du droit international et des droits humains.	256
2024202505586	18-09-2025	524	Sophie Thémont	Ontmoeting met belangrijke industriële spelers die om meer circulariteit vragen. La rencontre avec de grands industriels demandant davantage de circularité.	258
2024202505598	19-09-2025	527	Hugues Bayet	Beheer van langdurige snelwegafsluitingen en de noodzaak van een Quick-Clear-protocol in Wallonië. La gestion des longs blocages autoroutiers et la nécessité d'un protocole Quick-Clear en Wallonie.	259
2024202505639	22-09-2025	536	Julien Matagne	Spoorwegsector. - Reis van de minister naar Zwitserland en Duitsland (MV 007563C). Secteur ferroviaire. - Voyage en Suisse et en Allemagne (QO 007563C).	261
2024202505755	26-09-2025	546	Hugues Bayet	Kostenplaatje van graffiti. Coût des graffitis.	263

DO DO	Datum Date	Vraag nr. Question n°	Auteur Auteur	Voorwerp Objet	Blz. Page
* Vraag zonder antwoord * Question sans réponse					
2024202505779	29-09-2025	548	Wouter Raskin	De milieueffectrapportage van plannen en programma's. Évaluation de l'incidence de certains plans et programmes sur l'environnement.	266
2024202505796	29-09-2025	554	Patrick Prévot	Cijfers over de door het BIPT in 2024 behandelde aanvragen voor de status van betrouwbare flagger. Les chiffres des signaleurs de confiance traités par l'IBPT en 2024.	267
2024202505799	30-09-2025	555	Irina De Knop	Opvolging aanbeveling Ombudsrail. - Alternatieve routes. Suivi des recommandations d'Ombudsrail. - Itinéraires alternatifs.	269
2024202505801	30-09-2025	557	Irina De Knop	Opvolging aanbeveling Ombudsrail. - Gebrekkige flexibiliteit PBM. Suivi de la recommandation de l'Ombudsrail. - Manque de flexibilité pour les PMR.	270
2024202505802	30-09-2025	558	Irina De Knop	Opvolging aanbeveling Ombudsrail. - Toegankelijkheid voor scootmobiel en driewielers. Suivi des recommandations d'Ombudsrail. - Accessibilité pour les scooters électriques et les tricycles.	271
2024202505806	30-09-2025	559	Irina De Knop	Opvolging aanbeveling Ombudsrail. - Kaart kosteloze begeleider. Suivi des recommandations d'Ombudsrail. - Carte d'accompagnateur gratuit.	273
2024202505807	30-09-2025	560	Irina De Knop	Opvolging aanbeveling Ombudsrail. - WAM-wet. Suivi de la recommandation de l'Ombudsrail. - Loi RC auto.	275
2024202505808	30-09-2025	561	Irina De Knop	Opvolging aanbeveling Ombudsrail. - Compensatie bij herhaalde vertragingen. Suivi des recommandations d'Ombudsrail. - Compensation en cas de retards répétés.	276
2024202505810	30-09-2025	562	Irina De Knop	Opvolging aanbeveling Ombudsrail. - Prijsverschil digitaal en papieren ticket. Suivi des recommandations d'Ombudsrail. - Différence de prix entre les billets numériques et papier.	278
2024202505852	01-10-2025	565	Oskar Seuntjens	Fietspunten NMBS. Points vélo à la SNCB.	279
2024202505855	01-10-2025	566	Robin Tonniau	Intentieverklaring tussen de federale regering en ArcelorMittal. - Draagwijdte overeengekomen investeringsvoorwaarden. Déclaration d'intention entre le gouvernement fédéral et ArcelorMittal. - Portée des conditions d'investissement convenues.	280
2024202505856	01-10-2025	567	Robin Tonniau	Gratis emissierechten ontvangen door ArcelorMittal Gent. Quotas d'émission gratuits alloués à ArcelorMittal Gand.	281
2024202505864	02-10-2025	568	Vincent Van Quickenborne	* Onbetaalde treinritten. - Gebruik van het document C170, aantal boetes en effectieve inning. Trajets en train impayés. - Recours au document C170, nombre d'amendes et perception effective.	71

DO DO	Datum Date	Vraag nr. Question n°	Auteur Auteur	Voorwerp Objet	Blz. Page
* Vraag zonder antwoord * Question sans réponse					
2024202505901	03-10-2025	569	Vincent Van Quickenborne	Uitrol en impact van raamcoating ter verbetering van mobiele connectiviteit in treinen. Déploiement et incidence du vitrage permettant d'améliorer la connectivité mobile dans les trains.	282
2024202505902	03-10-2025	570	Vincent Van Quickenborne	Ticketcontroles door treinbegeleiders op de verbinding Kortrijk-Rijsel. Le contrôle des titres de transport par les accompagnateurs de trains sur la liaison Courtrai-Lille.	284
2024202505919	03-10-2025	572	Dorien Cuylaerts	Spoorlopers in de provincie Antwerpen. Personnes circulant sur les voies dans la province d'Anvers.	286
2024202505930	03-10-2025	574	Gilles Foret	* Incident met een trein die vijf uur lang heeft stilgestaan. - Lessen voor de NMBS (MV 008714C). Incident d'un train bloqué cinq heures. - Leçons pour la SNCB (QO 008714C).	72
2024202505931	03-10-2025	575	Gilles Foret	* Flex Abonnementen van de NMBS. - Bescherming voor reizigers die nadeel ondervinden van stakingen en vertragingen (MV 008715C). Abonnements Flex SNCB. - Quelle protection pour les usagers pénalisés par grèves et retards (QO 008715C).	73
2024202505936	06-10-2025	576	Eva Demesmaeker	* Het medisch pensioen bij de NMBS. La pension médicale à la SNCB.	74
2024202505973	06-10-2025	577	Britt Huybrechts	* Kostprijs stakingen 2025. Coût des grèves en 2025.	74
2024202506012	07-10-2025	578	Britt Huybrechts	FOD. - Kantoor- en parkeertaks. SPF.- Taxe sur les surfaces de bureau et sur les emplacements de parking.	287
2024202506030	08-10-2025	579	Farah Jacquet	* Pesten op het werk bij het spoor. Le harcèlement au travail dans le rail.	75
2024202506033	08-10-2025	580	Farah Jacquet	Beheer van de stationstoiletten. La gestion des toilettes dans les gares.	289
2024202506036	08-10-2025	581	Farah Jacquet	* Kosten van het goederenvervoer. Le coût du transport de fret.	76
2024202505047	08-10-2025	582	Lieve Truyma	Problemen met dodelijke airbags (MV 006842C). Problèmes liés à des airbags présentant un danger mortel. (QO 006842C).	238
2024202505024	08-10-2025	583	Reccino Van Lommel	Airbags (MV 006357C). Airbags. (QO 006357C)	236
2024202506038	08-10-2025	584	Farah Jacquet	Toegang tot de toiletten in de treinen. L'accès aux toilettes dans nos trains.	291
2024202505013	08-10-2025	585	Lieve Truyma	Problemen met dodelijke airbags (MV 006328C). Problèmes liés à des airbags présentant un danger mortel (QO 006328C).	235
2025202606179	14-10-2025	595	Tine Gielis	Evaluatie en opvolging van het actieplan Be Cyclist. Évaluation et suivi du plan d'action Be Cyclist.	293
2024202505376	14-10-2025	597	Anthony Dufrane	Veiligheidsmaatregelen op luchthavens. (MV 007407C) Les mesures de sécurité aéroportuaires (QO 007407C).	246

DO DO	Datum Date	Vraag nr. Question n°	Auteur Auteur	Voorwerp Objet	Blz. Page
* Vraag zonder antwoord * Question sans réponse					
2025202606538	23-10-2025	624	Tine Gielis	De verwerking en opvolging van vaststellingen bij snelheidsinbreuken. Le traitement et le suivi des constatations en cas d'excès de vitesse.	294
2025202606550	23-10-2025	627	Tine Gielis	De homologatie van snelheidscontrolesystemen. Homologation des systèmes de contrôle de la vitesse.	295
2025202606551	23-10-2025	628	Tine Gielis	De ijking en technische controle van snelheidsmeetapparatuur. Étalonnage et contrôle technique des appareils de mesure de la vitesse.	296
2025202606555	23-10-2025	629	Tine Gielis	De mogelijkheid tot verval van het recht tot sturen voor leerling-bestuurders. Possibilité de déchéance du droit de conduire pour les apprentis conducteurs.	297
2025202606557	23-10-2025	631	Barbara Pas	Het taalgebruik bij boekenstanden in NMBS-stations. L'emploi des langues concernant les boîtes à livres situées dans des gares de la SNCB.	298
2025202606558	23-10-2025	632	Tine Gielis	Onterecht aangerekende kosten bij de annulatie van internationale treintickets. Frais indûment réclamés lors de l'annulation de billets de train internationaux.	299
2025202606618	24-10-2025	633	Julien Matagne	Maatregelen voor het behoud van de buitenlandse inschrijvingsdocumenten van historische voertuigen. La préservation encadrée des documents d'immatriculation étrangers pour véhicules historiques.	301
2025202606625	27-10-2025	640	Barbara Pas	Taalgebruik op treintickets voor een reis naar Brussel in Gent-Sint-Pieters. Emploi des langues sur les billets de train émis à Gand-Saint-Pierre pour un voyage vers Bruxelles.	304
2025202606626	27-10-2025	641	Barbara Pas	Taalgebruik inzake opschriften op infrastructuur voorzien van het NMBS-logo in de treinstations. Emploi des langues dans les inscriptions figurant sur les infrastructures portant le logo de la SNCB dans les gares.	305
2025202606636	27-10-2025	643	Gilles Foret	Concrete stappen voor en de opvolging en evaluatie van het grensoverschrijdende vervoer in de EMR (MV 008711C). Transport transfrontalier EMR. - Jalons concrets, suivi et évaluation (QO 008711C).	306
2025202606640	27-10-2025	645	Gilles Foret	Impact, kosten en perspectieven met betrekking tot het geautomatiseerde logistieke NMBS-centrum in Mechelen (MV 008718C). Centre logistique automatisé de la SNCB à Malines. - Impacts, coûts et perspectives (QO 008718C).	309
2025202606641	27-10-2025	646	Gilles Foret	Veiligheid bij het spoor. - Opleiding van Securail en stand van zaken inzake predictive profiling (MV 008719C). Sécurité ferroviaire. - Formation de Securail et suivi en matière de predictive profiling (QO 008719C).	311

DO DO	Datum Date	Vraag nr. Question n°	Auteur Auteur	Voorwerp Objet	Blz. Page
* Vraag zonder antwoord * Question sans réponse					
2025202606649	27-10-2025	648	Gilles Foret	Algemene invoering van de elektronische vrachtbrief e-CMR in België (MV 007973C). Généralisation de la lettre de voiture électronique e-CMR en Belgique (QO 007973C).	314
2025202606656	27-10-2025	650	Gilles Foret	Gebruik van taxi's door de NMBS (MV 009144). Recours aux taxis par la SNCB (QO 009144).	316
2025202606659	27-10-2025	651	Annik Van den Bosch	Toestand winkels centraal station Antwerpen (MV 008026). État des magasins de la gare centrale d'Anvers (QO 008026).	318
2025202606697	28-10-2025	655	Kathleen Depoorter	City Pass tot in Evergem (MV 008081C). La validité du City Pass jusqu'à la gare d'Evergem (QO 008081C).	322
2025202606718	28-10-2025	660	Anthony Dufrane	Veiligheid van personenwagens en verzonken portiergrepen. (MV 007987C) Sécurité automobile. - Poignées de porte affleurantes (QO 007987C).	323
2025202606742	28-10-2025	665	Hugues Bayet	Mogelijk uitstel van de nieuwe Code van de openbare weg. (MV 008109C) Le possible report du nouveau Code de la route (QO 008109C).	325
2025202606746	28-10-2025	666	Hugues Bayet	Overname van het Zwitserse model. (MV 008111C) L'adoption du modèle suisse (QO 008111C).	327
2025202606753	29-10-2025	668	Oskar Seuntjens	Duurtijd afgeven rijbewijs (MV 008307C). La durée de remise du permis de conduire aux autorités (QO 008307C).	329
2025202606754	29-10-2025	669	Oskar Seuntjens	Antwerpen Berchem (MV 008975C). Anvers Berchem (QO 008975C).	331
2025202606768	29-10-2025	671	Hugues Bayet	Storingen op de spoorlijn Halle - Brussel-Zuid. (MV 008722C) Les perturbations sur la ligne ferroviaire Hal - Bruxelles-Midi (QO 008722C).	333
2025202606773	29-10-2025	672	Hugues Bayet	Eersteklasrijtuigen en de samenstelling van treinen (MV 008738C). Les voitures de première classe dans les compositions de trains (QO 008738C).	335
2025202606790	29-10-2025	673	Hugues Bayet	Internationale treinen. (MV 008769C) Les trains internationaux (QO 008769C).	337
2025202606795	29-10-2025	674	Tine Gielis	Verdrievoudiging knelpuntvacatures bij Infrabel (MV 008803C). Le triplement du nombre d'emplois en pénurie chez Infrabel (QO 008803C).	339
2025202606801	29-10-2025	678	Tine Gielis	Proefproject elektrische bestelwagens tot 4,25 ton (MV 008807C). Projet pilote concernant les camionnettes électriques d'une capacité maximale de 4,25 tonnes (QO 008807C).	341
2025202606805	29-10-2025	679	Tine Gielis	De NMBS-fietspunten (MV 008808C). Les points vélos dans les gares (QO 008808C).	342

DO DO	Datum Date	Vraag nr. Question n°	Auteur Auteur	Voorwerp Objet	Blz. Page
* Vraag zonder antwoord * Question sans réponse					
2025202606808	29-10-2025	681	Tine Gielis	Stand van zaken digitaal rijbewijs en rijbewijsslot (MV 008810C). Permis de conduire numérique et dispositif de verrouillage du permis (QO 008810C).	344
2025202606809	29-10-2025	682	Tine Gielis	Categorisering van verkeersinbreuken (MV 008812C). La catégorisation des infractions routières (QO 008812C).	346
2025202606813	30-10-2025	683	Tine Gielis	De spoorverbinding naar Zuid-Limburg (MV 008813C). Liaison ferroviaire vers le sud du Limbourg (QO 008813C).	347
2025202606827	30-10-2025	685	Barbara Pas	Het Engelstalig taalgebruik door de NMBS inzake trein+-vervoersbewijzen. Utilisation de l'anglais par la SNCB concernant les titres de transport Train+.	349
2025202606890	03-11-2025	691	Tine Gielis	Visie en erfgoedzorg bij commerciële invulling van monumentale stations (MV 009324C). Importance d'une vision et du patrimoine lors de l'affectation commerciale de gares monumentales (QO 009324C).	350
2025202606928	04-11-2025	695	Irina De Knop	Decoaten van treinen voor betere internettoegang (MV 009009C). La suppression du revêtement extérieur des trains pour une meilleure connectivité internet (QO 009009C).	351
2025202606932	04-11-2025	696	Oskar Seuntjens	Blijvende problemen Eurocity (MV 009680C). Problèmes persistants chez Eurocity (QO 009680C).	353
2025202606933	04-11-2025	697	Tine Gielis	De stijgende verkeersongevallen volgens de Vias-barometer (MV 009155C). Les accidents de la route en hausse selon le baromètre de l'institut Vias (QO 009155C).	355
2025202606954	04-11-2025	706	Oskar Seuntjens	Bottleneck Berchem (MV 009059C). Le goulet d'étranglement de Berchem (QO 009059C).	357

Minister van Modernisering van de overheid, belast met Overheidsbedrijven, Ambtenarenzaken, het Gebouwenbeheer van de Staat, Digitalisering en Wetenschapsbeleid

Ministre de l'Action et de la Modernisation publiques, chargée des Entreprises publiques, de la Fonction publique, de la Gestion immobilière de l'État, du Numérique et de la Politique scientifique

2024202505937	06-10-2025	317	Britt Huybrechts	* Kantoor- en parkeertaks. Taxe sur les bureaux et sur le stationnement.	77
2024202505943	06-10-2025	318	Britt Huybrechts	Kunst in gevangenissen. L'art dans les prisons.	358
2024202505944	06-10-2025	319	Britt Huybrechts	* Leegstandtaks. Taxe d'inoccupation.	78
2024202505958	06-10-2025	320	Marijke Dillen	* Gevangenissen. - Herstelwerken. Prisons. - Travaux de réparation.	78
2024202505956	06-10-2025	321	Barbara Pas	De taalverhoudingen in de Koninklijke Sterrenwacht van België. La répartition linguistique à l'Observatoire royal de Belgique.	360

DO DO	Datum Date	Vraag nr. Question n°	Auteur Auteur	Voorwerp Objet	Blz. Page
* Vraag zonder antwoord * Question sans réponse					
2024202505963	06-10-2025	323	Barbara Pas	De taalverhoudingen in het Koninklijk Museum voor Midden-Afrika. La répartition linguistique au Musée royal de l'Afrique centrale.	361
2024202505966	06-10-2025	324	Barbara Pas	De taalverhoudingen in de Koninklijke Musea voor Schone Kunsten van België. La répartition linguistique aux Musées royaux des Beaux-Arts de Belgique.	361
2024202505971	06-10-2025	325	Barbara Pas	De taalverhoudingen in het Koninklijk Meteorologisch Instituut van België. La répartition linguistique à l'Institut royal météorologique de Belgique.	362
2024202505976	06-10-2025	326	Barbara Pas	De taalverhoudingen in de Koninklijke Musea voor Kunst en Geschiedenis. La répartition linguistique aux Musées royaux d'Art et d'Histoire.	363
2024202505979	06-10-2025	327	Britt Huybrechts	Tewerkstelling illegalen bij Regie der Gebouwen. Travailleurs illégaux à la Régie des Bâtiments.	363
2024202505980	06-10-2025	328	Barbara Pas	De taalverhoudingen in het Koninklijk Belgisch Instituut voor Natuurwetenschappen. La répartition linguistique à l'Institut royal des Sciences naturelles.	367
2024202505982	06-10-2025	329	Barbara Pas	De taalverhoudingen in het Koninklijk Instituut voor het Kunstpatrimonium. La répartition linguistique à l'Institut royal du Patrimoine artistique.	368
2024202505986	06-10-2025	330	Barbara Pas	De taalverhoudingen in het Algemeen Rijksarchief. La répartition linguistique aux Archives générales du Royaume et aux Archives de l'État dans les Provinces.	368
2024202506006	07-10-2025	331	Barbara Pas	De taalverhoudingen in Belnet. La répartition linguistique au sein de Belnet.	369
2024202506009	07-10-2025	332	Barbara Pas	De taalverhoudingen in het Koninklijke Bibliotheek van België - Albert I. La répartition linguistique à la Bibliothèque royale de Belgique - Albert Ier.	370
2024202506010	07-10-2025	333	Sophie De Wit	* De samenwerking tussen Justitie en de Regie der Gebouwen om de overbevolking aan te pakken (MV 008255C). La coopération entre la Justice et la Régie des Bâtiments pour lutter contre la surpopulation (QO 008255C).	79
2024202506011	07-10-2025	334	Barbara Pas	De taalverhoudingen in het Koninklijk Belgisch Instituut voor Ruimte-Aeronomie. La répartition linguistique à l'Institut royal d'Aéronomie Spatiale de Belgique.	370
2024202506012	07-10-2025	335	Britt Huybrechts	* FOD. - Kantoor- en parkeertaks. SPF.- Taxe sur les surfaces de bureau et sur les emplacements de parking.	80
2024202506045	08-10-2025	336	Michael Freilich	* Aandeel Route Mobile Ltd. Action de la société Route Mobile Ltd.	81

DO DO	Datum Date	Vraag nr. Question n°	Auteur Auteur	Voorwerp Objet	Blz. Page
* Vraag zonder antwoord * Question sans réponse					
2025202606630	27-10-2025	353	Florence Reuter	Capaciteit van het gebouw van het vrederecht in Eigenbrakel (MV 008526C). Capacité d'accueil du bâtiment de la justice de paix à Braine-l'Alleud (QO 008526C).	371
2025202606825	30-10-2025	360	Annik Van den Bosch	Federale subsidies voor de luchthavens (MV 009725C). Subsides fédéraux pour les aéroports (QO 009725C).	373
2025202606887	03-11-2025	367	Marie Meunier	Regulering van het toepassen van AI in de supermarkten (MV 009456C). L'encadrement de l'IA dans la grande distribution (QO 009456C).	374
2025202606889	03-11-2025	368	Marie Meunier	Apply AI-strategie van de Europese Commissie (MV 009061C). La stratégie Apply AI de la Commission européenne (QO 009061C).	376
2025202606941	04-11-2025	375	Sophie Thémont	Digitale afhankelijkheid van België (MV 009461C). La dépendance numérique de la Belgique (QO 009461C).	378
2025202606944	04-11-2025	376	Patrick Prévot	Data Jump (MV 009657C). Le Data Jump (QO 009657C).	380
2025202606947	04-11-2025	377	Patrick Prévot	Controles van unidirectionele kabels (MV 009623C). La surveillance accordée aux câbles unidirectionnels (QO 009623C).	382
2025202606948	04-11-2025	378	Sophie Thémont	Inzet en regulering van artificiële intelligentie in ziekenhuizen. Le déploiement et l'encadrement de l'intelligence artificielle dans les hôpitaux.	383
2025202606949	04-11-2025	379	Marie Meunier	Onderzoek van Amnesty naar TikTok (MV 009685C). L'enquête d'Amnesty sur TikTok (QO 009685C).	384

Minister van Consumentenbescherming, Socialefraudebestrijding, Personen met een handicap en Gelijke Kansen
Ministre de la Protection des consommateurs, de la Lutte contre la fraude sociale, des Personnes handicapées et de l'Égalité des chances

2024202502501	11-03-2025	15	Steven Coenegrachts	Cybercrime tegen de federale overheid. Les actes de cybercriminalité commis contre l'État fédéral.	386
2024202505250	14-08-2025	114	Werner Somers	De openbaarheid van bestuur voor bestuursdocumenten waarover de FOD's dan wel POD's onder uw bevoegdheid beschikken. Application de la loi relative à la publicité de l'administration aux documents administratifs dont disposent les SPF ou les SPP ressortissant à votre compétence.	387
2024202505881	02-10-2025	138	Leentje Grillaert	* De betaalgebruiken op festivals. Les modes de paiement dans les festivals.	83
2024202505932	03-10-2025	140	Anthony Dufrane	* Gelijkheid van vrouwen en mannen in directiecomités. (MV 008318C) L'égalité femmes-hommes dans les comités de direction (QO 008318C).	84

DO DO	Datum Date	Vraag nr. Question n°	Auteur Auteur	Voorwerp Objet	Blz. Page
* Vraag zonder antwoord * Question sans réponse					
2024202505933	06-10-2025	141	Wouter Raskin	De terugvordering van voorschotten voor een IVT en IT. Le recouvrement des avances pour l'ARR et l'AI.	392
2024202506012	07-10-2025	142	Britt Huybrechts	FOD. - Kantoor- en parkeertaks. SPF.- Taxe sur les surfaces de bureau et sur les emplacements de parking.	393
Minister van Asiel, Migratie en Maatschappelijke Integratie, belast met Grootstedenbeleid Ministre de l'Asile, de la Migration et de l'Intégration sociale, chargée de la Politique des Grandes Villes					
2024202505938	06-10-2025	342	Matti Vandemaele	Evolutie wachtlijst verzoekers om internationale bescherming. L'évolution de la liste d'attente des demandeurs de protection internationale.	395
2024202505969	06-10-2025	344	Matti Vandemaele	* Aantal vluchtelingen die wachten op hervestiging. Nombre de réfugiés en attente de réinstallation.	85
2024202505972	06-10-2025	346	Matti Vandemaele	* Stopzetten subsidies winteropvang van dakloze personen. Arrêt des subventions pour l'accueil hivernal des personnes sans abri.	86
2024202505975	06-10-2025	347	Matti Vandemaele	Opsluitingen in gesloten centra van mensen met een hangend beschermingsverzoek. Placement dans des centres fermés de personnes en attente d'une réponse à leur demande de protection.	396
2025202606246	15-10-2025	361	Kjell Vander Elst	Aanvragen Syrische asielzoekers. Les demandes d'asile de ressortissants syriens.	397
2025202606403	21-10-2025	366	Francesca Van Belleghem	Controle verantwoordingsstukken opvangpartners Fedasil. Le contrôle des pièces justificatives des partenaires d'accueil de Fedasil.	400
2025202606405	21-10-2025	367	Francesca Van Belleghem	Controle op terugbetalingen aan gemeenschappen voor opvang niet-begeleide minderjarige vreemdelingen. Contrôle des remboursements aux communautés pour l'accueil des mineurs étrangers non accompagnés.	401
2025202606415	21-10-2025	370	Matti Vandemaele	Overlijdens in gesloten centra. Décès dans les centres fermés.	403
2025202606513	23-10-2025	371	Anthony Dufrane	Het Belgische migratiesaldo (MV 009337C). Le solde migratoire belge (QO 009337C).	404
2025202606854	30-10-2025	400	Francesca Van Belleghem	Hotelopvang (MV 009513C). Accueil dans des hôtels (QO 009513C).	405
2025202606874	30-10-2025	406	Francesca Van Belleghem	Nieuwe contracten tijdelijke winteropvang (MV 009511C). Nouveaux contrats dans le cadre de l'accueil hivernal temporaire (QO 009511C).	406

Minister van Energie
Ministre de l'Énergie

DO DO	Datum Date	Vraag nr. Question n°	Auteur Auteur	Voorwerp Objet	Blz. Page
* Vraag zonder antwoord * Question sans réponse					
2024202505983	06-10-2025	83	Oskar Seuntjens	Aanpak stijgende energieprijzen. - Bescherming consument. Lutte contre la hausse des prix de l'énergie. - Protection des consommateurs.	409
2024202504945	14-10-2025	85	Oskar Seuntjens	RED III (MV 007007C). La directive RED III (QO 007007C).	408

Minister van Middenstand, Zelfstandigen en Kmo's
Ministre des Classes moyennes, des Indépendants et des PME

2024202504218	29-09-2025	61	Wouter Vermeersch	VAPZ-bijdragen niet fiscaal aftrekbaar bij betalingsuitstel moederschapsrust. Non-déductibilité des cotisations PLCI en cas de report de paiement des cotisations sociales dans le cadre d'un congé de maternité.	411
2025202606447	22-10-2025	67	Vincent Van Quickenborne	De arbeidsongeschiktheidsuitkering voor zelfstandigen. Les indemnités d'incapacité de travail pour les indépen- dants.	413