

Opvolging adviezen 2014 | Suivi avis 2014

Advies	Opvolging	Suivi
<p>2014a01</p> <p>Advies over het ontwerp van koninklijk besluit betreffende de verplichte terbeschikkingstelling van een oortelefoon bij verkoop van mobiele telefoons Avis sur le projet d'arrêté royal relatif à la mise à disposition obligatoire d'une oreillette lors de la vente de téléphones portables</p>	<p>DE BLOCK</p> <p>Het KB is pas heel recent voorgesteld aan het kabinet. Er is nog geen definitieve beslissing over genomen. In de evaluatie van de ontwerp tekst nemen we uw advies vanzelfsprekend mee. Ook zal er aandacht zijn voor:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Het evenwicht tussen sensibilisering en dwingende maatregelen, waar u overigens in de overwegingen bij uw advies melding van maakt. We stellen vast dat op dit moment slechts een klein deel van de frequente gsm-gebruikers met oortjes belt, terwijl deze bij de overgrote meerderheid van de toestellen worden aangeboden. Het is mogelijk dat een dwingende verplichting uitvaardigen alvorens de bevolking doeltreffend werd gesensibiliseerd zijn doel voorbijschiet; - De evoluties in het koopgedrag, in het bijzonder van jongeren die vaak de bijgevoegde oortjes ongebruikt laten en opteren voor duurdere headsets - zeker zij die muziek afspelen of streamen via hun smartphone. <p>Voor wat betreft het antwoord op uw vragen heeft mijn administratie mij het volgende laten weten: De administratie bedankt de FRDO voor haar constructief commentaar. Er werd zo veel mogelijk mee rekening gehouden.</p> <p>[5] Werd de definitie van « mobiele telefoon » gewijzigd ?</p> <p>De administratie wenst te onderstrepen dat er geen sluitende definitie van een mobiele telefoons bestaat in de telecomsector (hierover werd het BIPT, het</p>	<p>DE BLOCK</p> <p>Het KB is pas heel recent voorgesteld aan het kabinet. Er is nog geen definitieve beslissing over genomen. In de evaluatie van de ontwerp tekst nemen we uw advies vanzelfsprekend mee. Ook zal er aandacht zijn voor:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Het evenwicht tussen sensibilisering en dwingende maatregelen, waar u overigens in de overwegingen bij uw advies melding van maakt. We stellen vast dat op dit moment slechts een klein deel van de frequente gsm-gebruikers met oortjes belt, terwijl deze bij de overgrote meerderheid van de toestellen worden aangeboden. Het is mogelijk dat een dwingende verplichting uitvaardigen alvorens de bevolking doeltreffend werd gesensibiliseerd zijn doel voorbijschiet; - De evoluties in het koopgedrag, in het bijzonder van jongeren die vaak de bijgevoegde oortjes ongebruikt laten en opteren voor duurdere headsets - zeker zij die muziek afspelen of streamen via hun smartphone. <p>Voor wat betreft het antwoord op uw vragen heeft mijn administratie mij het volgende laten weten: De administratie bedankt de FRDO voor haar constructief commentaar. Er werd zo veel mogelijk mee rekening gehouden.</p> <p>[5] Werd de definitie van « mobiele telefoon » gewijzigd ?</p> <p>De administratie wenst te onderstrepen dat er geen sluitende definitie van een mobiele telefoons bestaat in de telecomsector (hierover werd het BIPT, het</p>

	<p>Belgisch Instituut van Postdiensten en Telecommunicatie, geconsulteerd). Als definitie van de mobiele telefoon werd dezelfde genomen als voor het KB SAR (Koninklijk besluit betreffende de beschikbaarheid van consumenteninformatie over het specifieke absorptietempo van mobiele telefoons en betreffende de reclame voor mobiele telefoons) en het KB verbod op kinder-gsm (Koninklijk besluit betreffende het verbod op het op de markt brengen van mobiele telefoons speciaal ontworpen voor jonge kinderen) van 30 augustus 20014, om verschillende interpretaties te vermijden. Bij de eventuele toekomstige aanpassingen/wijzigingen wordt de definitie mogelijk geactualiseerd. Aangezien het doel van de maatregel is de gebruiker te beschermen bij het intensief gebruik (aan het oor) bij mobiel bellen, valt episodisch gebruik van tablets en draagbare computers (om te bellen) buiten de scope.</p> <p>[11] Bestaat er een initiatief tot standaardisering op mondiaal niveau op het vlak van de inter-connectiviteit van oortelefoons ? La réponse de l'administration : nous n'avons connaissance d'aucune initiative de ce genre. La tendance, en tout cas pour les smartphones, est de plus en plus une connexion « jack » 3,5 mm (jack = plug, connecteur). La raison est que la plupart des smartphones comprend un lecteur MP3. Une connexion jack 3,5 mm permet à l'utilisateur de choisir n'importe quel modèle ou marque d'écouteur pour son smartphone. Cette évolution permet également d'interchanger les oreillettes pour téléphoner.</p>	<p>Belgisch Instituut van Postdiensten en Telecommunicatie, geconsulteerd). Als definitie van de mobiele telefoon werd dezelfde genomen als voor het KB SAR (Koninklijk besluit betreffende de beschikbaarheid van consumenteninformatie over het specifieke absorptietempo van mobiele telefoons en betreffende de reclame voor mobiele telefoons) en het KB verbod op kinder-gsm (Koninklijk besluit betreffende het verbod op het op de markt brengen van mobiele telefoons speciaal ontworpen voor jonge kinderen) van 30 augustus 20014, om verschillende interpretaties te vermijden. Bij de eventuele toekomstige aanpassingen/wijzigingen wordt de definitie mogelijk geactualiseerd. Aangezien het doel van de maatregel is de gebruiker te beschermen bij het intensief gebruik (aan het oor) bij mobiel bellen, valt episodisch gebruik van tablets en draagbare computers (om te bellen) buiten de scope.</p> <p>[11] Bestaat er een initiatief tot standaardisering op mondiaal niveau op het vlak van de inter-connectiviteit van oortelefoons ? La réponse de l'administration : nous n'avons connaissance d'aucune initiative de ce genre. La tendance, en tout cas pour les smartphones, est de plus en plus une connexion « jack » 3,5 mm (jack = plug, connecteur). La raison est que la plupart des smartphones comprend un lecteur MP3. Une connexion jack 3,5 mm permet à l'utilisateur de choisir n'importe quel modèle ou marque d'écouteur pour son smartphone. Cette évolution permet également d'interchanger les oreillettes pour téléphoner.</p>
<p>2014a02</p> <p>Advies voor het Nationale Hervormingsprogramma</p>		

2014 van België Avis pour le Programme national de Réforme 2014 de la Belgique		
2014a03 Advies over het ontwerp van Federaal Plan Adaptatie aan klimaatverandering Avis sur le projet de Plan fédéral Adaptation aux changements climatiques		<p>MARGHEM</p> <p>Suite à l’avis du CFDD, une mesure transversale visant à assurer la coordination entre les différents départements impliqués au niveau fédéral dans la mise en œuvre du plan (« Création d’une taskforce fédérale ‘adaptation’ ») a été ajoutée de manière à formaliser la coordination au niveau fédéral, initiée lors de l’élaboration du plan.</p> <p>Au niveau de la coordination avec les régions, celle-ci se fait via un groupe de travail sous l’égide de la Commission Nationale Climat. Ce groupe travaille à la finalisation d’un Plan National Adaptation. Dans leur travail de rédaction, afin de renforcer la coordination entre entités, les administrations membres de ce groupe ont particulièrement veillé à ce que ce Plan ne soit pas une simple juxtaposition des Plans des chaque entités mais permette de créer de véritables synergies pour augmenter la cohérence, l’efficacité des actions. Le projet de Plan National Adaptation prévoit également de renforcer les coordinations verticale et horizontale en réunissant, sous la forme de tables rondes ‘adaptation’ thématiques (p.ex. transport, la gestion de crise, la santé, l’énergie, l’agriculture), les experts sectoriels aux niveaux local, régional et fédéral. Il convient toutefois de noter le retard important enregistré dans la préparation et l’adoption du Plan National Adaptation, dont l’adoption était initialement prévue fin 2012. De même, le projet de Plan fédéral adaptation n’a toujours pas pu faire l’objet d’une approbation, en raison de l’opposition de certains partenaires au sein de la coalition. Son adoption est une de mes priorités, telle que je l’ai rappelé dans la Note de Politique Générale « Environnement » présentée le 24 novembre 2015 à la Chambre des</p>

		<p>Représentants.</p> <p>Les recommandations figurant dans l’avis du CFDD ont également permis d’améliorer et de renforcer le volet relatif au suivi et à l’évaluation du plan. Comme proposé par le CFDD, un pilotage plus strict a été prévu, comprenant une évaluation annuelle de la mise en œuvre du plan. Des indicateurs de suivi devront encore être développés pour chaque mesure. Ceci permettra de prendre au mieux en compte le développement d’indicateurs au niveau européen pour évaluer la préparation des Etats Membres aux impacts des changements climatiques (développement par la Commission Européenne d’un ‘adaptation preparedness scoreboard’).</p> <p>Le Plan aborde, là où le fédéral dispose des compétences nécessaires, des mécanismes de compensation permettant d’indemniser des victimes possibles comme par exemple le fonds de santé animale et le fonds des végétaux.</p> <p>Il prévoit également que l’évaluation à mi-parcours permette d’explorer la pertinence d’aborder d’autres aspects non couverts dans la première phase de développement du Plan, tels que la question des ‘pertes et préjudices’ (indemnisation des victimes et réparation des dégâts).</p> <p>La suggestion d’une stratégie d’adaptation de notre système de production d’énergie a été prise en compte dans le projet de Plan via l’ajout d’une nouvelle mesure d’adaptation visant à « Prendre en compte les impacts futurs des changements climatiques dans les politiques énergétiques existantes».</p>
--	--	---

		<p>Le principal engagement international pris par la Belgique en matière de financement climatique international porte sur sa participation aux 100 milliards d'US\$ par an que les pays développés devront mobiliser, via une multitude de sources, à l'horizon 2020 pour soutenir les actions d'atténuation et d'adaptation dans les pays en développement (décision prise à la COP15 de Copenhague). Pré-2020, il est attendu de la Belgique qu'elle contribue au financement climatique international à un niveau "au moins équivalent" à celui fourni pendant la période Fast-Start (décision prise à la COP19 de Varsovie), tout en dirigeant une partie "substantielle" de son support vers les activités d'adaptation (décision de la COP20 de Lima). En 2013, la Belgique a rapporté un soutien financier aux pays en développement à hauteur de 62,2 millions d'euros, dont 31,4 ont été dirigés vers des activités d'adaptation.</p> <p>A l'occasion de la COP19 de Varsovie, la Belgique (par le biais de ses différentes autorités) s'est engagée à contribuer à hauteur de 3,25 millions d'euros à l'objectif de 100 millions d'euros fixé par le Board de l'Adaptation Fund. A ce jour, seule une partie de cette contribution a été versée. La question du versement de la contribution fédérale est toujours dans l'impasse actuellement, je m'efforce de rechercher une solution afin de permettre d'honorer l'engagement pris par l'Autorité fédérale dans ce contexte.</p> <p>Notons également qu'au cours de la COP20 de Lima, la Belgique (Autorité fédérale, Région de Bruxelles-capitale et Région Wallonne) s'est engagée à contribuer à la mobilisation initiale de fonds du Green Climate Fund (GCF) à la hauteur d'au moins 51,6 millions d'euros. Cette contribution est pertinente dans notre cas de figure étant donné qu'une partie "significative du financement multilatéral pour</p>
--	--	---

		<p>l'adaptation devra transiter par le GCF" (décision prise à la COP19 de Varsovie) et que le Board du GCF a récemment adopté comme objectif de diriger à terme 50% des fonds qu'il débourserait vers des activités d'adaptation.</p> <p>Une solution structurelle pour la contribution belge au financement climatique international, y compris la définition de la hauteur de ce financement et la répartition de cette contribution entre les différentes autorités, n'a pas encore pu être trouvée. Des discussions à ce sujet prennent actuellement place dans le cadre des négociations sur le "burden-sharing" national (répartition des efforts entre état fédéral et régions pour la période 2013-2020).</p> <p>Le Plan fédéral d'adaptation est essentiellement focalisé sur les impacts des changements climatiques au niveau domestique. Il comporte toutefois également un volet relatif à la coopération au développement et la sécurité internationale, mais ne contient aucune action spécifique portant sur la problématique des migrations environnementales.</p>
<p>2014a04</p> <p>Advies over de concretisering van de transitie van België naar een koolstofarme maatschappij in 2050 Avis sur la concrétisation de la transition de la Belgique vers une société bas carbone en 2050</p>		<p>MARGHEM</p> <p>Je me réjouis que l'avis « gouvernance » ait été réalisé conjointement par le CFDD et les conseils régionaux, ceci renforce la portée de cet avis, et rend d'autant plus important son suivi.</p> <p>Je suis consciente des lacunes existantes au niveau de la cohérence et la coordination des politiques menées par les différents niveaux de pouvoir, et de la nécessité d'améliorer la coopération via les différentes institutions en place, telles que la Commission Nationale Climat (CNC). Son renforcement est d'ailleurs prévu dans le cadre de la 6ème réforme institutionnelle. (Accord institutionnel pour la 6ème</p>

		<p>réforme de l'état : « Le fonctionnement de la Commission nationale Climat sera optimisé et son rôle, renforcé. Les modalités de ces réformes feront l'objet de discussions techniques. ») Je m'engage à étudier au plus vite des pistes concrètes pour renforcer le rôle de la Commission Nationale Climat (CNC) et améliorer son fonctionnement, de manière à favoriser la cohérence des politiques en matière climatique et énergétique.</p> <p>J'ai également bien noté votre suggestion d'établir un comité ad hoc permanent composé de parlementaires fédéraux et régionaux afin d'améliorer le mécanisme de suivi des engagements pris en matière de politique climatique. Cette piste me paraît intéressante et je m'engage à l'explorer. La création d'un comité d'experts indépendants, sur le modèle établi au Royaume-Uni, chargé d'évaluer les progrès dans la mise en œuvre des objectifs et d'émettre des recommandations, est une piste qui mériterait également d'être explorée. Vos réflexions sur la manière de définir concrètement le rôle et le fonctionnement de telles structures seraient les bienvenues.</p> <p>Au niveau fédéral, je veux continuer à consulter très largement les parties prenantes, y compris via le CFDD, sur la transition bas carbone, en particulier au travers du projet « Transition de la Belgique vers une société bas carbone » mené par mon administration. L'étude sur les scénarios pour une Belgique bas carbone se prolonge par l'analyse des impacts macroéconomiques, sur la compétitivité et l'emploi de ces scénarios. Cette analyse vient tout juste de démarrer. Des consultations larges et intensives sont d'ores et déjà prévues, notamment via le CFDD. Dans ce contexte, le niveau fédéral et les régions</p>
--	--	---

		<p>travailleront ensemble.</p> <p>La Belgique est tenue d'établir une stratégie de développement bas carbone, conformément aux dispositions européennes et internationales en la matière. Un état des lieux de l'élaboration de la stratégie de développement bas carbone belge a été soumis début janvier 2015 à la Commission européenne. Il devra y en avoir un tous les deux ans . Pour l'essentiel, ce document (établi par la Commission Nationale Climat) contient les grands principes qui seront retenus lors de l'élaboration de la stratégie et il reprend les principaux scénarios préliminaires développés au niveau belge, dont ceux développés dans le cadre des travaux qui vous ont été soumis pour avis. La recommandation du CFDD d'inclure des objectifs à long terme et des objectifs intermédiaires a été retenue.</p> <p>Dans tous les cas, le niveau fédéral dispose de leviers importants, que cela soit en matière de fiscalité, de transports publics ou encore de normes de produits pour n'en citer que quelques-uns. Par ailleurs, je souhaite que l'Etat Fédéral joue pleinement son rôle fédérateur. C'est dans cette direction que je travaillerai pour l'élaboration de la stratégie bas carbone et du pacte énergétique.</p> <p><i>Sur la fiscalité verte</i></p> <p>Dans ma note de politique générale, j'ai décrit mes idées concernant la politique fiscale et les mesures fiscales. En tant que ministre de l'Energie, de l'Environnement et du Développement durable, je considère en effet une réforme fiscale comme essentielle pour atteindre nos objectifs dans ces trois domaines. Pour rappel, dans cette note, il est indiqué que, pour financer les politiques qui contribueront à la</p>
--	--	---

		<p>mise en œuvre de la vision à long terme, basée sur l'innovation et porteuse d'emplois, développée par la Belgique à l'horizon 2050 et aux objectifs concrets des stratégies et initiatives fixées pour 2020, la fiscalité sera utilisée à bon escient. L'instrument fiscal peut aussi favoriser des changements souhaités de comportements.</p> <p>Une fiscalité verte se traduira par des choix plus durables, par l'amélioration de la santé, par la protection de l'environnement. Elle est également de nature à établir un cadre d'investissement tourné vers l'avenir, générateur d'innovations et favorable à la création d'emplois. La réorientation des subsides offre également de multiples pistes. L'impact d'une réforme de la fiscalité de l'énergie en fonction de l'émission de substances nocives et du contenu énergétique des carburants sera examiné. Les effets négatifs sur la compétitivité des entreprises seront évités. En menant une politique d'accompagnement dans, entre autres, le domaine de la fiscalité, le gouvernement soutiendra les Régions dans leur politique climatique.</p> <p>Les discussions autour de la réforme fiscale sont en train de commencer au sein du gouvernement. Je prendrai donc contact avec le ministre des Finances qui mène ce dossier. Aussi, je consulterai mon administration concernant ce sujet pour établir des propositions pour un glissement fiscal. Évidemment, je m'informerai aussi des positions et avis des différentes parties prenantes, pour assurer le soutien sociétal des mesures proposées.</p>
<p>2014a05</p> <p>Advies voor een beleid van de federale regering gericht op duurzame ontwikkeling, na de verkiezingen van mei 2014 Avis pour une politique du</p>		

Gouvernement fédéral axée sur le développement durable, après les élections de mai 2014		
2014a06 Advies over de transitie van België naar een koolstofarme samenleving tegen 2050 Avis sur la transition de la Belgique vers une société bas carbone à l'horizon 2050	→ 2014a04	→ 2014a04
2014a07 Advies betreffende een ontwerpstudie over de perspectieven van elektriciteitsbevoorrading tegen 2030 en het bijhorende milieueffectenrapport Avis concernant le projet d'étude sur les perspectives d'approvisionnement en électricité à l'horizon 2030 et le rapport sur les incidences environnementales y afférent		<p>MARGHEM</p> <p>Atteindre l'objectif de réduction de 18% de la consommation d'énergie primaire par rapport aux projections à l'horizon 2020 est un objectif qui est en grande partie de la compétence des Régions.</p> <p>Mais il y a quand même moyen d'agir ! Par exemple, dans les mesures permettant d'atteindre cet objectif, le Fédéral est en charge de l'implémentation des aspects éco-design et labellisation. C'est-à-dire par exemple la mise en œuvre de normes d'efficacité sur des appareils électroménagers (comme les frigos, lave-vaisselle, téléviseurs, ...) et l'attribution d'un label sur base des prestations énergétiques de ces appareils. Ces mesures représentent quand même 28 % du total des économies d'énergie pouvant être réalisées dans ce domaine.</p> <p>D'autres mesures ont également été prévues par le fédéral sans être reprises dans le total de 18 % : chaque année l'administration doit rénover 3% du total des superficies des bâtiments chauffés dont elle est propriétaire pour satisfaire aux exigences minimales en matière de prestations énergétiques. Dans ce cadre, en 2014 les bâtiments concernés ont été identifiés. La Régie des bâtiments prend actuellement des mesures alternatives, où d'autres mesures coûts-efficience sont concernées (par exemple les changements de</p>

		<p>comportement) en vue de répondre à cette exigence. Par ailleurs, les administrations doivent exclusivement acheter, via leurs marchés publics des produits, services et bâtiments à haute prestation énergétique. (voir loi di 15 mai 2014 qui modifie la loi sur les marchés publics et certains marchés de travaux, fournitures et services du 15 juin 2006 et la loi du 13 août 2011 concernant les marchés publics et certains marchés de travaux, fournitures et services en matière de défense et de sécurité.)</p> <p>Par ailleurs, à une tout autre échelle, et aussi dans le cadre des compétences du fédéral, je ne peux pas passer sous silence le développement de l'éolien et du solaire. Une des raisons qui en freine le développement est l'impact de ces sources d'énergie sur les réseaux et la régulation de ceux-ci. Si le mot flexibilité est déjà important aujourd'hui, demain, il sera un des maîtres mots du secteur. Pour permettre aux RES de poursuivre leur développement, et donc de diminuer notre consommation d'énergie primaire, il faut leur offrir le cadre adéquat et des conditions d'intégration au réseau optimales.</p> <p>C'est à ce niveau qu'intervient le stockage hydraulique que j'entends, dans le droit fil de l'accord gouvernemental, développer en parallèle des RES. Deux projets sont en cours d'étude : Coo 3 qui, sur le même site que les 1.164 MW de Coo 1 et 2, viendrait apporter 600 MW supplémentaire et ainsi augmenter sensiblement tant l'équilibre général du réseau que la flexibilité de celui-ci rendant, de la sorte, les RES plus cohérents et utilisables. L'atoll en Mer du Nord, qui, de la même manière, contribuerait pour 600 MW également à l'équilibre et à la régulation du réseau et servira « d'adossement » aux</p>
--	--	--

		<p>capacités offshore. D'autre part, j'entends agir pour que la partie du territoire « réservée aux forces aériennes » et où les éoliennes ne peuvent donc être installées, soit sensiblement réduite, ceci d'autant que nombre de ces zones sont situées dans des régions particulièrement propices au secteur éolien.</p> <p>Le développement des interconnexions constitue un des moyens de parer à l'inadéquation de notre réseau actuel. Je fais de cet aspect une priorité puisqu'il constitue un des moyens les plus rapides d'équilibrer notre réseau, même si cela n'améliorera pas notre « indépendance » énergétique...</p> <p>Toutefois, les projets en cours (Allegro, Brabo, Horta, Nemo, ...) ne verront pas le jour immédiatement et seul Brabo phase 1 (Zandvliet-Doel) sera fonctionnel à la mi 2016. Pour les autres, il nous faudra attendre 2019...</p> <p>Outre les interconnexions, plusieurs projets d'amélioration et de renforcement du réseau de transport sont en cours, dont celui des « boucles de l'est » qui est intimement lié aux RES. En-effet, cette zone très propice à l'éolien en raison de l'altitude (potentiel identifié de 200 MW), l'est également pour l'hydraulique et la bio-masse. ELIA va renforcer ce réseau et le faire passer en 110.000 V, en sorte de pouvoir accueillir les développements RES de la Région.</p>
<p>2014a08</p> <p>Advies over het ontwerp van koninklijk besluit betreffende de vermalers en over het ontwerp van koninklijk besluit betreffende de producten die</p>		<p>MARGHEM <i>Broyeurs</i></p> <p>Une concertation est prévue avec le cabinet le 25 février prochain. Comme il n'y a eu aucune remarque de personne, le texte final sera très proche de celui</p>

<p>ontwikkeld zijn om via de leidingen te worden afgevoerd Avis sur le projet d'arrêté royal relatif à des broyeurs et sur le projet d'arrêté royal relatif à des produits conçus pour être évacués dans les toilettes</p>		<p>présenté au CFDD.</p> <p><i>Produits conçus pour être évacués dans les toilettes</i> Le cabinet finalise la concertation finale avec les acteurs. La ministre communiquera dès que possible l'AR dans sa forme définitive et enverra au CFDD l'analyse de ses remarques.</p> <p>Les membres avaient aussi demandé une campagne de communication. Elle peut dire que son administration se coordonnera avec les sociétés régionales d'épuration pour informer de manière optimale le public. Evidemment la DG Environnement n'a pas de budget mais peut monter une action coordonnée avec nses partenaires dans cet AR pour donner tout l'écho nécessaire à cet acte législatif.</p>
<p>2014a09</p> <p>Advies over de "Federale actievoorstellen ter bevordering van carpooling in België" Avis sur la « Proposition d'actions fédérales visant à promouvoir le covoiturage en Belgique »</p>	<p>GALANT</p> <p>Question [6+7]</p> <p><i>Des initiatives seront-elles prises pour développer une vision stratégique et mettre en place un plan de mobilité global interfédéral ? Dans le cadre de la construction de ce plan, le conseil demande avec insistance de concrétiser au plus tôt une politique de mobilité durable, laquelle dépasse la lutte contre la congestion routière pour englober notamment les dimensions sociale, économique et environnementale</i></p> <p>In mijn beleidsnota kondig ik aan dat ik de nodige initiatieven zal nemen om het overleg tussen de verschillende beleidsniveaus en mobiliteitsactoren te heractiveren met als doel over een geïntegreerde visie op de prioriteiten en het inzake mobiliteit in België te volgen beleid te kunnen beschikken.</p> <p>Er werd, onder de vleugels van het ECMM (Executief Comité van de ministers van Mobiliteit), een studie gerealiseerd die tot doel heeft het debat over multimodale mobiliteit aan te zwengelen en die een</p>	<p>GALANT</p> <p>Question [6+7]</p> <p><i>Des initiatives seront-elles prises pour développer une vision stratégique et mettre en place un plan de mobilité global interfédéral ? Dans le cadre de la construction de ce plan, le conseil demande avec insistance de concrétiser au plus tôt une politique de mobilité durable, laquelle dépasse la lutte contre la congestion routière pour englober notamment les dimensions sociale, économique et environnementale</i></p> <p>In mijn beleidsnota kondig ik aan dat ik de nodige initiatieven zal nemen om het overleg tussen de verschillende beleidsniveaus en mobiliteitsactoren te heractiveren met als doel over een geïntegreerde visie op de prioriteiten en het inzake mobiliteit in België te volgen beleid te kunnen beschikken.</p> <p>Er werd, onder de vleugels van het ECMM (Executief Comité van de ministers van Mobiliteit), een studie gerealiseerd die tot doel heeft het debat over multimodale mobiliteit aan te zwengelen en die een</p>

	<p>versterking van de samenwerking tussen de alle belanghebbenden mogelijk maakt. Deze voorstudie werd onlangs aan de kabinetten van de verschillende ministers van mobiliteit gepresenteerd. Ze stelt de thema's (bottle necks) voor om de mobiliteit in België te verbeteren en waarvoor een beter overleg vereist is tussen de regio's en het federale niveau via het ICMIT (Interministeriële conferentie van de ministers voor Mobiliteit, Infrastructuur en Telecommunicatie). De na te streven doelstellingen moeten bijdragen aan de realisatie van een duurzamere mobiliteit en dit volgens de economische, sociale en milieudimensies.</p> <p>Ik heb dan ook de intentie om op korte termijn, in samenspraak met mijn collega's van de regio's, het ICMIT samen te brengen. Behalve de bespreking van mobiliteitsoplossingen, zal ook het thema van verkeersveiligheid uitgebreid aan bod komen.</p> <p>Question [8] <i>La complémentarité du covoiturage à un système de transports en commun de qualité et accessible à tous sera-t-elle bien assurée ?</i></p> <p>Het openbaarvervoer en carpooling hebben elk tot doel de bezettingsgraad van het vervoer te verhogen. Het openbaar vervoer is gericht op massatransporten en carpooling, net zoals autodeling en taxi's, dragen eerder bij tot het consolideren van de verkeersstromen complementair aan het openbaar vervoer.</p> <p>Als bevoegde minister voor het spoorvervoer zal ik via de beheerscontracten verder zorgen voor een kwaliteitsvol aanbod voor de reizigers, afgestemd op de vraag en met nadruk op o.a. een optimale intermodale afstemming. Ik zal er zorg voor dragen dat de NMBS en, waar relevant ook Infrabel, meewerken en zich inschrijven in een geïntegreerd openbaar vervoersaanbod, met het 'knooppuntsysteem' en de</p>	<p>versterking van de samenwerking tussen de alle belanghebbenden mogelijk maakt. Deze voorstudie werd onlangs aan de kabinetten van de verschillende ministers van mobiliteit gepresenteerd. Ze stelt de thema's (bottle necks) voor om de mobiliteit in België te verbeteren en waarvoor een beter overleg vereist is tussen de regio's en het federale niveau via het ICMIT (Interministeriële conferentie van de ministers voor Mobiliteit, Infrastructuur en Telecommunicatie). De na te streven doelstellingen moeten bijdragen aan de realisatie van een duurzamere mobiliteit en dit volgens de economische, sociale en milieudimensies.</p> <p>Ik heb dan ook de intentie om op korte termijn, in samenspraak met mijn collega's van de regio's, het ICMIT samen te brengen. Behalve de bespreking van mobiliteitsoplossingen, zal ook het thema van verkeersveiligheid uitgebreid aan bod komen.</p> <p>Question [8] <i>La complémentarité du covoiturage à un système de transports en commun de qualité et accessible à tous sera-t-elle bien assurée ?</i></p> <p>Het openbaarvervoer en carpooling hebben elk tot doel de bezettingsgraad van het vervoer te verhogen. Het openbaar vervoer is gericht op massatransporten en carpooling, net zoals autodeling en taxi's, dragen eerder bij tot het consolideren van de verkeersstromen complementair aan het openbaar vervoer.</p> <p>Als bevoegde minister voor het spoorvervoer zal ik via de beheerscontracten verder zorgen voor een kwaliteitsvol aanbod voor de reizigers, afgestemd op de vraag en met nadruk op o.a. een optimale intermodale afstemming. Ik zal er zorg voor dragen dat de NMBS en, waar relevant ook Infrabel, meewerken en zich inschrijven in een geïntegreerd openbaar vervoersaanbod, met het 'knooppuntsysteem' en de</p>
--	--	--

	<p>'ketenmobiliteit' als kernwoorden. Zij zullen hierbij de nodige aandacht besteden aan bvb. de ontwikkeling van stations en stopplaatsen als intermodale knooppunten of de veralgemening van een multimodaal, geïntegreerd ticketsysteem, geldig voor alle openbaar vervoer in België en makkelijk te gebruiken voor parkings, deelfietsen en deelauto's, ...</p> <p>Question [9 & 10] <i>Quelles sont les mesures concrètes (faisant partie du document soumis pour avis : Proposition d'actions fédérales visant à promouvoir le covoiturage en Belgique en collaboration avec les partenaires fédéraux, régionaux et privés) qui vont être mises en application, et des mesures d'impacts de ces mesures ont-elles été réalisées ?</i></p> <p>Nous avons proposé 9 actions visant à promouvoir le co-voiturage en Belgique.</p> <p>Pour leur mise en oeuvre le SPF Mobilité et Transports doit mener l'étude d'impact des mesures à prendre. Les mesures suivantes pourront être initiées :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La proposition d'action relative à la promotion du covoiturage dans tous les projets de mobilité : il s'agit d'intégrer la promotion du covoiturage dans des projets en cours d'élaboration comme dans la réflexion sur l'instauration du budget de mobilité. - La proposition d'action sur l'intégration du covoiturage dans de programmes de sensibilisation auprès des entreprises et des citoyens ; le diagnostic en cours sur le déplacements entre le domicile et le lieu de travail intégrera dans son rapport la sensibilisation aux entreprises et la publication des bonnes pratiques de mobilité. 	<p>'ketenmobiliteit' als kernwoorden. Zij zullen hierbij de nodige aandacht besteden aan bvb. de ontwikkeling van stations en stopplaatsen als intermodale knooppunten of de veralgemening van een multimodaal, geïntegreerd ticketsysteem, geldig voor alle openbaar vervoer in België en makkelijk te gebruiken voor parkings, deelfietsen en deelauto's, ...</p> <p>Question [9 & 10] <i>Quelles sont les mesures concrètes (faisant partie du document soumis pour avis : Proposition d'actions fédérales visant à promouvoir le covoiturage en Belgique en collaboration avec les partenaires fédéraux, régionaux et privés) qui vont être mises en application, et des mesures d'impacts de ces mesures ont-elles été réalisées ?</i></p> <p>Nous avons proposé 9 actions visant à promouvoir le co-voiturage en Belgique.</p> <p>Pour leur mise en oeuvre le SPF Mobilité et Transports doit mener l'étude d'impact des mesures à prendre. Les mesures suivantes pourront être initiées :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La proposition d'action relative à la promotion du covoiturage dans tous les projets de mobilité : il s'agit d'intégrer la promotion du covoiturage dans des projets en cours d'élaboration comme dans la réflexion sur l'instauration du budget de mobilité. - La proposition d'action sur l'intégration du covoiturage dans de programmes de sensibilisation auprès des entreprises et des citoyens ; le diagnostic en cours sur le déplacements entre le domicile et le lieu de travail intégrera dans son rapport la sensibilisation aux entreprises et la publication des bonnes pratiques de mobilité.
2014a10		MARGHEM La Ministre a signé l'AR. Il reste à faire signer les deux

<p>Advies over het ontwerp van koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 7 september 2012 tot vaststelling van de taal op het etiket en op het veiligheidsinformatieblad van stoffen en mengsels Avis sur le projet d'arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 7 septembre 2012 fixant la langue sur l'étiquette et sur la fiche de données de sécurité des substances et mélanges</p>		<p>autres ministres concernés et le Roi. La formule retenue est en B to B, au moins la langue de la Région et pour les produits pour particuliers, les 3 langues.</p>
---	--	---