

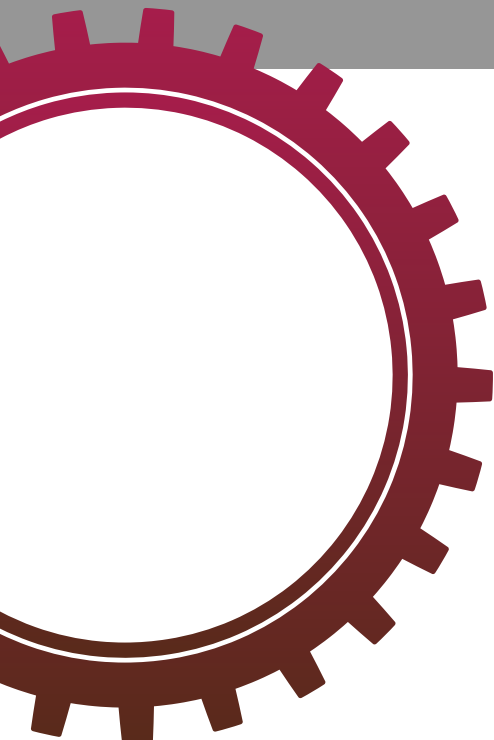
Vademecum duurzame mobiliteit voor federale overheids- diensten

2015

Een initiatief van de werkgroep
Duurzame Mobiliteit van de

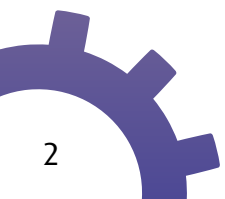


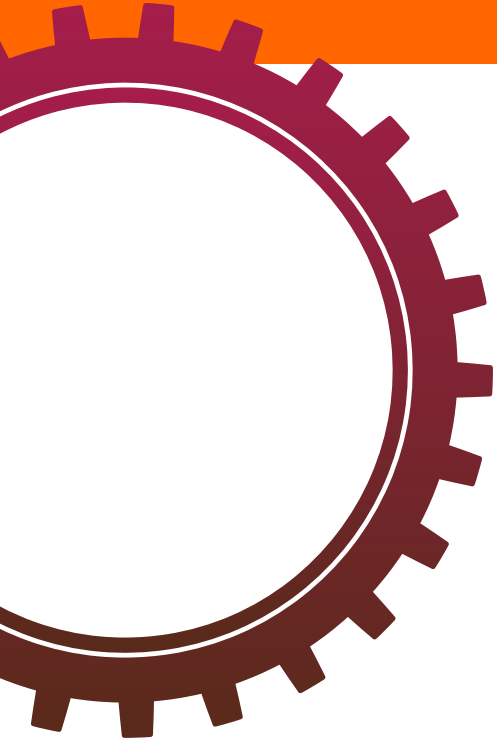
Interdepartementale Commissie
voor Duurzame Ontwikkeling



Inhoud

Inleiding	3
In een oogopslag	5
1. Beleidsimpulsen om de duurzame mobiliteit in België te bevorderen	7
1.1. Op federaal niveau	7
1.2. In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest	8
1.3. In het Vlaams Gewest	9
1.4. In het Waals Gewest	10
2. Naar een macrovisie op mobiliteit: de doelstellingen voor België	11
2.1. De strijd tegen de verzadiging van het Belgische wegennet.....	11
2.2. De strijd tegen de milieuoverlast.....	17
3. Een blik op enkele cijfers	23
3.1. Inzichten van de INRIX-index	23
3.2. De mobiliteit van de federale ambtenaren.....	25
4. Welke verplichtingen hebben de federale overheidsdiensten in het kader van de invoering van een beleid inzake duurzame mobiliteit?	27
4.1. Inzake de overheidsopdrachten.....	27
4.2. Inzake de aankoop van voertuigen	30
4.3. Inzake de tussenkomst in de verplaatsingskosten	31
4.4. Inzake rapportering	32
4.5. Inzake inrichting.....	35
4.6. Inzake uitzonderlijke omstandigheden	37
5. De federale overheidsdiensten geven het voorbeeld	39
6. Nuttige contacten	49





Inleiding

De mobiliteitskwestie aansnijden vanuit de invalshoek van de duurzaamheid, kan op het eerste zicht onoplosbaar lijken. Enerzijds weten wij dat het vervoer verantwoordelijk is voor meer dan 1/5e van de totale uitstoot van de broeikasgassen. Dat aandeel is bovendien onophoudelijk gestegen gedurende de periode 1990 - 2012 terwijl het aandeel van de industrie en de landbouw een dalende trend vertoont. Anderzijds is onze levenswijze vandaag onlosmakelijk verbonden met onze mobiliteit. Ons maatschappelijk en economisch model berust in zijn geheel op onze capaciteit om ons te verplaatsen en de goederen te vervoeren. Onze gezins- en beroepslevens zijn er volledig afhankelijk van.

Kan men bijgevolg een mobiliteit ontwikkelen die op evenwichtige manier de economische, maatschappelijke en milieupijlers van de duurzame ontwikkeling op elkaar afstemmen? De uitdaging is groot maar is realistisch voor zover het opgestelde beleid ernaar streeft om tegelijkertijd:

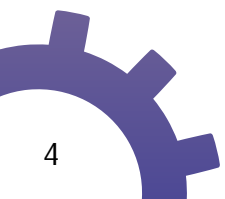
- te beantwoorden aan de economische eisen van alle actoren;
- de toegang tot de mobiliteit voor het grootst mogelijke aantal personen te garanderen;
- de milieu-impact te verminderen.

De duurzame mobiliteit gaat dus veel verder dan het eenvoudige kader van de vervoersmiddelen. Er moet worden nagedacht in termen van ontwikkeling van de infrastructuur, ruimtelijke ordening, stedenbouw, toegang tot energie en verbruik ervan, sensibilisering en opvoeding van de gebruikers ook op lange termijn.

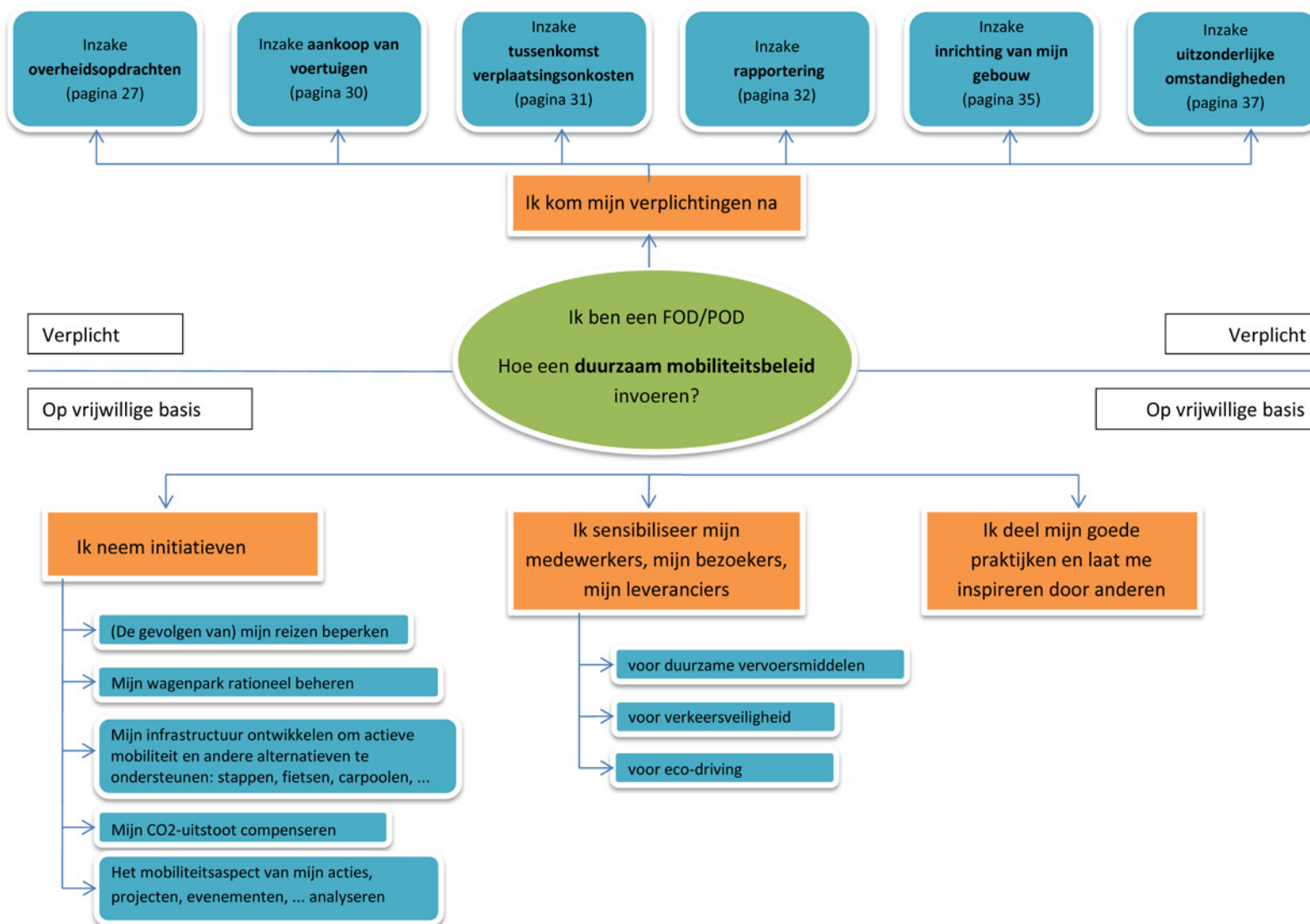
Dit vademecum richt zich hoofdzakelijk tot de federale overheidsdiensten en hun ambtenaren. Het zal dus bescheiden blijven in zijn voorstellen en in zijn doelstellingen. Maar het streeft er toch naar om pistes voor te stellen en sleutels te verschaffen opdat iedereen zich bewust wordt van de impact van zijn verplaatsingen en zich inzet om een voorbeeldfunctie te vervullen.

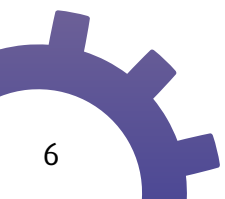
Mundon-Izay NOTI

Voorzitter a.i. van de werkgroep Duurzame Mobiliteit van de ICDO



In een oogopslag





Beleidsimpulsen om de duurzame mobiliteit in België te bevorderen



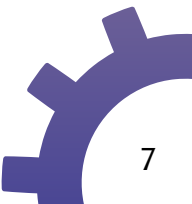
De mobiliteit is essentieel voor de economische, maatschappelijke en milieuvitaliteit van een land. De congestie van de wegen wordt echter voortdurend erger in België. De federale en de gewestregeringen hebben, bij het begin van hun legislatuur, de maatregelen aangekondigd die zij willen uitvoeren. Of deze maatregelen nu beleidsmatig, technisch of gedragsgebonden zijn, zij sluiten duidelijk aan op een duurzamer beheer van onze verplaatsingswijzen.

1.1. Op federaal niveau

Het regeerakkoord 2014-2019 bevestigt dat een duurzame mobiliteit garanderen een aanzienlijke uitdaging is en belangrijk is voor onze economie, het milieu en de luchtkwaliteit. De aangekondigde prioriteiten op dit vlak zijn:

- Het mobiliteitsbeleid baseren op de co-modaliteit: de overeenstemming tussen de verschillende vervoerswijzen waarborgen om de mobiliteitsketen te organiseren;
- Een wettelijk kader voor een mobiliteitsbudget creëren;
- Het park van de door de federale overheidsdiensten en de federale instellingen gebruikte voertuigen groener maken;
- De inspanningen voor verkeersveiligheid voortzetten: het aantal doden op onze wegen tegen 2020 met 50% verminderen ten opzichte van 2010, de controles opdrijven met bijzondere aandacht voor de agressiviteit achter het stuur, het gevaarlijke rijgedrag, de verzekering van de voertuigen en de recidive;
- Een ambitieus spoorwegbeleid voeren: een langetermijnvisie voor de NMBS en Infrabel uitwerken, tegemoet komen aan de groeiende vraag van de gebruikers, voorrang verlenen aan de stiptheid, de ontwikkeling van het Brusselse GEN versnellen, de uitvoering van een GEN in Antwerpen, Charleroi, Gent en Luik bestuderen;
- De veiligheid van het spoorwegvervoer waarborgen en voorstellen formuleren om een gewaarborgde dienstverlening in geval van stakingen te voorzien;
- De economische ontwikkeling van de Luchthaven Brussel-Nationaal ondersteunen, met respect voor de leefomstandigheden van de omwonenden.

Meer informatie op de site
www.premier.fgov.be



1.2. In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Het regeerakkoord 2014-2019 «(...) pakt uitdagingen aan om van de strijd tegen overvolle wegen en de bevordering van een vlotte verkeersdoorstroming een topprioriteit te maken en om de verdere uitbouw van het gewestelijk en grootstedelijk openbaar vervoer voorop te stellen als prioritaire beleidshefboom. De actieve vervoerswijzen, stappen en fietsen, moeten sterk aan belang winnen, in het bijzonder voor het afleggen van korte afstanden. De wagen tot slot blijft een noodzakelijk verplaatsingsmiddel, waarvan we het gebruik op een ambitieuze, maar tegelijk pragmatische manier moeten herbepalen». De regering zet zich in voor:

- De uitbouw en het onderhoud van de infrastructuur voor fietsers en voetgangers;
- De verdere uitbouw, zowel kwantitatief als kwalitatief, van het openbaar vervoer;
- De bevordering van de intermodaliteit tussen de weg en het openbaar vervoer;
- De verbetering van de samenwerking tussen de verschillende gewestelijke operatoren (MIVB, TEC en De Lijn) om de tarieven te integreren en het volledige vervoersaanbod op het Brusselse grondgebied te optimaliseren;
- De ondersteuning van de ontwikkeling van het GEN en, tegelijkertijd, voor het prioritair aansturen bij de federale overheid op de ontwikkeling van de treinlijnen in het oosten en het westen van Brussel;
- De concrete uitvoering van een akkoord met het Vlaams en het Waals Gewest om te voorzien in minstens 20.000 plaatsen op parkings buiten de Ring en deze bereikbaar te maken met het openbaar vervoer;
- De vermindering van de autodruk en de strijd tegen de congestie als prioritaire doelstellingen in haar verkeersbeleid;
- Het aanmoedigen van carpoolen;
- De verdere uitbouw van het gewestelijk parkeerplan;
- Het dynamiseren en moderniseren van de taxisector;
- Het optimaliseren van de doelstellingen van het strategisch plan voor het goederenvervoer in overleg met de distributie- en horecasector.

Meer informatie op de site www.bruxelles.irisnet.be.

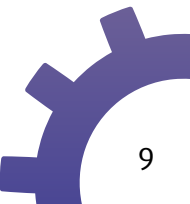
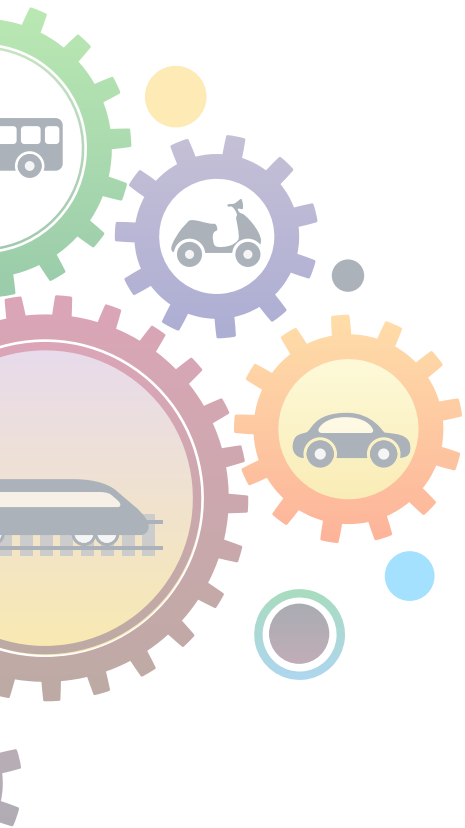


1.3. In het Vlaams Gewest

De verbintenissen opgenomen in het Vlaams Regeerakkoord (2014-2019) zijn gebaseerd op het toekomstig Mobiliteitsplan Vlaanderen. De acties van dit plan moeten de Vlaamse regering de mogelijkheid bieden om de uitdagingen aan te gaan in termen van toegankelijkheid, veiligheid, doorstroming, duurzaamheid en leefbaarheid door de uitvoering van een duurzaam mobiliteitsbeleid en van de openbare werken op lange termijn. Zij verbindt zich ertoe:

- Te investeren in de ontwikkeling van grote fietspaden, de fietssnelwegen of de GEN-fietspaden: alle missing links aanvullen met een nadruk op het fietsnetwerk dat Brussel en Vlaanderen verbindt, indien mogelijk onafgebroken en obstakelvrije fietspaden aanleggen om de conflicten tussen de gebruikers te voorkomen, een aangepaste verlichting op de lange afstandsfietsroutes of fietssnelwegen installeren, het probleem van de fietsdiefstallen aanpakken, preventie aanbevelen en investeren in beveiligde fietsenstallingen, zorgen voor een goede winterdienstverlening van de fietsroutes om ze veilig te maken voor het fietsen (sneeuw, ijzel, ...), de fietsinfrastructuur voorzien van fietsstallingen, een bewakingssysteem voor fietsen en deelfietsen, investeren in de nieuwe technologieën en de efficiënte dienstverlening voor routebepaling die betere informatie kan bieden over de beveiligde fietssystemen en -accessoires, de beveiligde parkings en de toestand van de paden;
- Het Vlaams verkeersveiligheidsplan toepassen: het beleid voor beveiligde mobiliteit richten op de opvoeding, de sensibilisering, de toepassing en de naleving van de normen, investeren om het vervoer «van deur tot deur» van personen met beperkte mobiliteit te waarborgen en zorgen voor de verbetering van de voor hen bestemde diensten, de tram- en bussporen beveiligen, permanent zorgen voor een goede communicatie zowel preventief als in crisissituaties;
- Een beleid van de juiste prijs toepassen voor de mobiliteit: de belasting op inverkeerstelling en de jaarlijkse verkeersbelasting hervormen om ze groener te maken, de duurzame mobiliteit stimuleren via financiële stimulansen, de carsharing en de deelfiets stimuleren, de voordelen richten op de duurzame modi via communicatie en sensibilisatie, de bedrijfsvoertuigen en de bijbehorende tankkaarten vervangen door de invoering van een mobiliteitsbudget als flexibel en fiscaal aantrekkelijk alternatief, een systeem van slimme tolheffing voor de vrachtwagens invoeren.

Meer informatie op www.vlaanderen.be.



1.4. In het Waals Gewest

In haar gewestelijke beleidsverklaring 2014-2019 wil de Waalse regering de verplaatsingen vlotter laten verlopen door het mobiliteitsbeleid en het beleid ruimtelijke ordening beter te coördineren. Het kondigt een reeks maatregelen aan met de volgende doelstellingen:

- De complementariteit tussen de vervoersmodi versterken en toezien op het gebruik van elke modus op het meest passende niveau;
- Het openbaar vervoer de mogelijkheid bieden om zijn voorrangspositie te bewaren;
- Bij de federale overheid pleiten voor de ontwikkeling van het spoorwegaanbod in Wallonië;
- Stappen en fietsen aanmoedigen;
- De alternatieven voor de individuele auto aanmoedigen;
- Bepaalde weginrichtingen voltooiën om het doorgangsverkeer in de stads- en dorpskernen te voorkomen;
- Een strategie «vervoer en logistiek», overlegd met de betrokken actoren en in verband met de industriële polen en grensoverschrijdende regio's, uitvoeren;
- De werking van de Waalse havens dynamiseren;
- Het goederenvervoer via water- en spoorwegen bevorderen;
- De kilometerheffing voor vrachtwagens van meer dan 3,5 ton toepassen;
- Met betrekking tot verkeersveiligheid, het aantal dodelijke slachtoffers op de Waalse wegen tegen 2020 met de helft verminderen ten opzichte van 2011;
- De luchtvaartsector als ontwikkelingspool te versterken maar ook zijn klimaat- en milieubalans te verbeteren.

Meer informatie op het portaal www.gouvernement.wallonie.be.



Naar een macrovisie op mobiliteit: de doelstellingen voor België



2

Net als in tal van andere gebieden, vindt het Belgische beleid inzake mobiliteit en transport grotendeels zijn oorsprong op Europees en internationaal niveau. Het wordt dus steeds vaker bepaald door verdragen, conventies, akkoorden en normen die ons land goedkeurt en vervolgens toepast. Of deze nu de vorm aannemen van een bindende richtlijn of een aanbeveling, deze teksten formuleren heel vaak concrete doelstellingen in een macro perspectief. De federale Staat en de gewesten trachten deze pragmatisch te benaderen.

2.1. De strijd tegen de verzadiging van het Belgische wegennet

2.1.1. Aanbevelingen van de OESO

De OESO (Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling) is een internationale organisatie die het economisch beleid van landen analyseert en regelmatig rapporten, statistieken en aanbevelingen publiceert, vooral van de aangesloten landen. Zo publiceerde de OESO in mei 2013 een economische studie over België, met daarin een hoofdstuk over mobiliteit waarin wordt gesteld dat de vooruitzichten inzake mobiliteit niet echt bemoedigend zijn. De OESO - hierin gesteund door de Europese Commissie - kaart drie grote problemen aan:

- De impact van het vervoer op het milieu en in het bijzonder de klimaatverandering en de luchtvervuiling;
- De kost van de verkeersverzadiging;
- Het gebrek aan overleg en beleidssamenhang tussen de verschillende beleidsniveaus.

In 2012 was de transportsector verantwoordelijk voor 21,4% van de totale uitstoot in België (tegen 14,5% in 1990). Het wegvervoer nam 97,6% van de totale uitstoot van de transportsector voor zijn rekening; het spoorverkeer was goed voor 0,4%. (bron: www.klimaat.be)

De voornaamste aanbevelingen van de OESO aan het adres van België, om een einde te maken aan de verzadiging van het wegennet, zijn de volgende:

- Een geïntegreerd infrastructuurplan op lange termijn opstellen met de steun van de federale Staat en de gewesten, dat alle vervoerstypes omvat;
- Een systeem voor kilometerheffing en prijsdifferentiatie in het openbaar vervoer instellen om de congestie te verminderen:
 - Congestielasten heffen in grote steden;
 - Een einde stellen aan de aftrekbaarheid van kosten voor woon-werkverkeer over de weg;
 - Het belastingregime voor bedrijfswagens minder aantrekkelijk maken;
 - Geleidelijk aan de belastingvoordelen voor diesel afschaffen zodat diesel uiteindelijk duurder wordt dan benzine;
 - Een systeem van kilometerheffing invoeren, op basis van zowel een geografisch criterium als een tijds kader, toepasbaar op vrachtwagens en personenwagens;
 - Andere maatregelen treffen zoals de subsidiëring van carpoolen, een beperking van het aantal parkeerplaatsen of duurdere parkeertickets.

2.1.2. Algemeen beleid van de minister van Mobiliteit voor 2015

In haar algemene beleidsnota voor 2015 kondigt de minister van Mobiliteit drie prioriteiten aan: het stimuleren van een duurzaam mobiliteitsbeleid, het verbeteren van de veiligheid en in overleg met de gewesten streven naar co-modaliteit van de vervoersmethoden.

Aansluitend op de aanbevelingen van de OESO en de Europese Commissie wil de minister samenwerken met de FOD Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu om de transportsector voor te bereiden om zich aan te passen aan de directe en indirecte gevolgen van klimaatverandering. In overleg met de gewesten en de NMBS wil de minister de ketenmobiliteit verbeteren door de verschillende verkeersvormen op elkaar af te stemmen. De FOD Mobiliteit en Vervoer zal in dit kader kunnen optreden als informateur en facilitator. Op het vlak van verkeersveiligheid onderschrijft België de Europese doelstelling om het aantal verkeersdoden te halveren tegen 2020 (t.o.v. het aantal in 2010). Het federale beleid wordt afgestemd op dat van de gewesten en werkt op drie niveaus: preventie en sensibilisering, strengere controles en de bevordering van intelligente vervoerssystemen (IVS).



Volgens de OESO zou de verkeerscongestie ons land 1% à 2% van het BBP (bruto binnenlands product) kosten, wat overeenstemt met 3 tot 7 miljard euro. De Kamer van Koophandel schat dat de files in de hoofdstad alleen al zo'n 511 miljoen euro kosten aan de bedrijven.

Tot slot wil de minister, wat betreft de evolutie van de NMBS en Infrabel, dat het investeringsplan en het vervoersplan worden bijgewerkt tot plannen die reiken tot 2030 om een langetermijnvisie op de rol van beide bedrijven uit te werken. Stiptheid, veiligheid, toegankelijkheid, efficiëntie en transparantie zijn de prioriteiten. Verder zal de voorbereiding van de openstelling van de markt van het Europese reizigersvervoer van dichtbij worden gevolgd. Deze openstelling zal het nationale spoorlandschap grondig wijzigen vanaf 2019.

Meer informatie over de Algemene Beleidsnota van de minister van Mobiliteit vindt u op <http://www.dekamer.be/FLWB/PDF/54/0588/54K0588015.pdf>.

2.1.3. Het intergewestelijke project Viapass tegen 2016

In januari 2011 hebben het Vlaams Gewest, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het Waals Gewest een politiek akkoord bereikt over een hervorming van de verkeersfiscaliteit. Dit akkoord voorziet in de invoering van een intelligente kilometerheffing voor vrachtwagens en een elektronisch wegvignet voor lichte voertuigen. Het akkoord voorziet ook in een gecoördineerde hervorming van de verkeersbelastingen. Die zullen op termijn vooral op basis van de milieukeurmerken van het voertuig berekend worden. Het systeem zal gebaseerd zijn op satelliettechnologie die elke afgelegde kilometer zal registreren en belasten.

Viapass voor vrachtwagens zal minstens van toepassing zijn op het huidige Eurovignet-wegennet. Dat bestaat uit de autosnelwegen, de ringwegen rond de belangrijkste steden en een aantal belangrijke hoofdwegen. De Gewesten zullen extra wegen kunnen opnemen in het netwerk dat belast wordt, om sluipverkeer te voorkomen. Volgens de huidige planning zou het project in 2016 ingevoerd worden.

Een soortgelijk belastingsysteem voor personenwagens zou kort nadien worden ingevoerd.

De tolgelden uit Viapass zullen geherinvesteerd worden in onder meer de verbetering van de weginfrastructuur en in de verbetering van de mobiliteit, zodat het vervoer op het Belgische weggennet vlotter zal verlopen.

Meer informatie vindt u op www.viapass.be.



2.1.4. Gewestelijke actieplannen

2.1.4.1. Het Mobiliteitsplan van het Brussels Gewest tegen 2018

Het Brussels Gewest streeft naar een ecologisch hoofdstadsmodel, waarin het mobiliteitsbeleid een essentiële ontwikkelingsfactor is. De doelstelling is om de CO₂-uitstoot van het vervoer drastisch omlaag te krijgen en in overeenstemming met de Europese trend te streven naar een 30% reductie in 2020 ten opzichte van 1990. Wat het geluidsniveau betreft, wil dit plan ook de WGO-doelstellingen (Wereld Gezondheidsorganisatie) behalen. De in het Iris 2-mobiliteitsplan beoogde maatregelen zijn onder meer:

- De ontwikkeling van het openbaar vervoer;
- De studie van mechanismen om het gebruik van de auto te rationaliseren, met inbegrip van tolheffing in de stad;
- De verdichting van de economische activiteitspolen in plaats van een territoriale wildgroei;
- De bevordering van actieve mobiliteit zoals stappen en fietsen;
- De ontwikkeling van wegen die prioriteit geven aan duurzaam vervoer;
- De vermindering van het aantal parkeerplaatsen op straat en het aantal parkeerplaatsen dat beschikbaar is voor werknemers in kantoorgebouwen.

Meer informatie over het Mobiliteitsplan van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vindt u op website van Brussel Mobiliteit.

www.mobielbrussel.irisnet.be/articles/de-mobiliteit-van-morgen.



Elke dag reizen
350.000 pendelaars naar
hun werk in de hoofdstad.
225.000 pendelaars nemen
hiervoor de eigen wagen. Hierbij
komt nog het dagelijks verkeer van
175.000 voertuigen van inwoners
van Brussel.

Mobiel Brussel
heeft ongeveer 750.000
parkeerplaatsen geteld in
Brussel. 281.000 parkeerplaatsen
bevinden zich op de weg, 197.400 bij
woningen, 181.000 bij kantoren, 26.600
bij winkels, 24.500 zijn openbaar en 40.000
zijn verdeeld over transit, industrie,
gezondheidszorg, onderwijs, cultuur en
vrije tijd. Met het BWLKE* zouden zo'n
25.000 tot 55.000 parkeerplaatsen
moeten verdwijnen.

* Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing

2.1.4.2. Het «Schéma de Développement de l'Espace Régional (SDER)» van het Waalse Gewest tegen 2020

Eind 2013 keurde de Waalse regering het «Schéma de développement de l'espace régional (SDER) - ontwikkelingsplan voor de gewestelijke ruimte - goed. Dit omvat een reeks maatregelen voor het wegverkeer, namelijk:

- De progressieve afname van het aandeel van de personenwagens;
- Een toename met 10% van carpooling tegen 2020;
- De ontwikkeling van de logistieke ondersteuning in de stad om de belangrijkste polen te voorzien van goederen.

Andere maatregelen zijn bedoeld om een efficiënt openbaar vervoer te ontwikkelen voor een betere toegang tot werkgelegenheid en diensten. Een van deze maatregelen is bedoeld om tegen 2020, 15% van het woon-werk- en woon-schoolverkeer voor het gehele Waalse grondgebied met het openbaar vervoer uit te voeren.

Wat betreft de verplaatsingen te voet en per fiets, worden de volgende doelstellingen vooropgesteld:

- De steden en dorpen zo inrichten dat tegen 2020, 80% van de korte verplaatsingen (afstanden van maximum 700 m) te voet worden afgelegd;
- De openbare ruimten zo inrichten dat tegen 2020, 10% van de korte (afstanden tot 3 km) en middellange verplaatsingen (afstanden tot 6 km) per fiets worden afgelegd.

Meer informatie vindt u op de website van het Waalse Gewest
www.wallonie.be/fr/publications/nouveau-schema-de-developpement-de-lespace-regional-sder.



Uit onderzoek door de FOD Mobiliteit en Vervoer is gebleken dat het woon-werkverkeer in Wallonië in 2011 werd uitgevoerd door:

- Personenwagens (82,4%);
- Het openbaar vervoer - trein, tram, metro, bus (7,4%);
- Carpooling (4,1%, tegenover 5% in 2008) dat aldus op de derde plaats komt voor dit soort trajecten.

2.1.4.3. Het Mobiliteitsplan van het Vlaamse Gewest tegen 2030

Het Vlaamse Gewest legt momenteel de laatste hand aan het Mobiliteitsplan dat in 2014 voor consultatie aan de bevolking werd voorgelegd. Dit plan ligt in het verlengde van het Mobiliteitsdecreet van 2009 en stelt 5 strategische doelstellingen voorop tegen 2030: bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid, leefbaarheid versus verkeersdruk, milieuvriendelijkheid. Voor het personenvervoer wordt het 'STOP'-principe toegepast: Dit principe is een rangorde van vervoerswijzen, namelijk eerst Stappen, dan Trappen, vervolgens het Openbaar vervoer en tot slot het Privévervoer = STOP). Het goederenvervoer wordt ontwikkeld rond een groene en duurzame logistiek die steunt op de co-modaliteit van de vervoersmiddelen.

Meer informatie vindt u op de website van het Mobiliteitsplan van het Vlaamse Gewest www.mobiliteitsplanvlaanderen.be.

Vlaanderen heeft verschillende specifieke maatregelen ter vermindering van de uitstoot van broeikasgassen:

- Met het project «Trappers», heeft het Vlaamse Gewest een investeringsprogramma goedgekeurd dat al vaststaat tot 2016 om een netwerk van bovengemeentelijke fietsroutes uit te bouwen;
- Wat het openbaar vervoer betreft, is De Lijn in 2014 gestart met een investeringsprogramma voor de aanschaf van een vloot van 123 hybride stadsbussen. Tegelijkertijd zal de Lijn in Brugge 3 elektrische bussen en in Antwerpen 5 waterstofbussen in gebruik nemen;
- Wat de privéwagens betreft, wil het Vlaamse Gewest samen met het pilootproject dat de wegenbelasting wil koppelen aan het aantal afgelegde kilometers, de installatie van private laadpalen voor elektrische wagens bevorderen. Vlaanderen telt momenteel 600 laadpalen voor publiek gebruik.



Uit onderzoek door de FOD Mobiliteit en Vervoer is gebleken dat het woon-werkverkeer in Vlaanderen in 2011 werd uitgevoerd door

- personenwagens (69,3 %);
- de fiets (13,9 %, tegenover 13,1 % in 2008), die aldus op de tweede plaats komt voor dit soort trajecten.
- het openbaar vervoer - trein, metro, tram, bus (8,6 %);

Wat zijn broeikasgassen?

2.2. De strijd tegen milieuoverlast

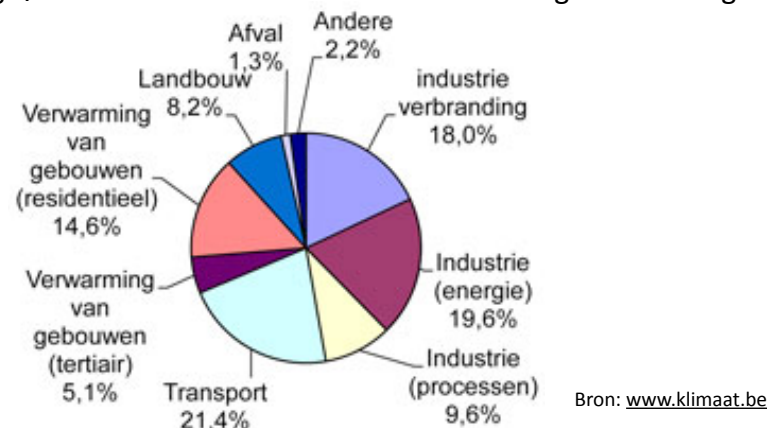
2.2.1. De uitstoot van broeikasgassen verminderen om de opwarming van de aarde tegen te gaan

Sinds de ratificatie van het Protocol van Kyoto, is het referentiejaar voor het bepalen van doelstellingen voor het terugdringen van broeikasgassen (BKG) 1990. Naar aanleiding van de besprekingen in oktober 2014 in de Europese Commissie, zal België de Europese doelstelling nakomen om de uitstoot van BKG's met minstens 40% te verminderen tegen 2030. In mei 2013 heeft de federale overheid haar strategische langetermijnvisie inzake duurzame ontwikkeling goedgekeurd. Deze visie pleit voor een beperking van de uitstoot van broeikasgassen van woningen in België tegen 2050 met minstens 80 % tot 95 % ten opzichte van hun niveau in 1990. Toch stellen we vast dat de BKG's afkomstig van het vervoer in België blijven toenemen. In 1990 waren zij goed voor 14,5% van de totale broeikasgassen; in 2011 was dat 22,5%.

Het broeikaseffect is eigenlijk een natuurlijk verschijnsel: een aantal natuurlijk voorkomende gassen in de atmosfeer absorberen een deel van de warmtestraling van de aarde. De menselijke activiteit verhoogt evenwel de concentratie van sommige van deze gassen in de atmosfeer en laat chemische stoffen vrijkomen die het broeikaseffect versterken. Deze abnormale emissies zijn één van de oorzaken van de klimaatopwarming.

Belangrijkste broeikasgassen	Chemische formule	Aardopwarmingsvermogen	Distributie in de atmosfeer
Koolstofdioxide	CO ₂	1	76,7 %
Methaan	CH ₄	21	14,3 %
Stikstofprotoxide	N ₂ O	310	7,9 %
Fluorhoudende gassen	CFC, HCFC, HFC, etc.	1300 à 7100	1,1 %
Zwavelhexafluoride	SF ₆	23900	?

Aandeel van de belangrijkste sectoren in de uitstoot van broeikasgassen in België in 2012.



2.2.2. De vorming van fijn stof verminderen om de luchtkwaliteit te verbeteren

De verhoging van fijn stof in de lucht, meer bepaald de deeltjes van minder dan 10 micrometer (μm) diameter (PM_{10}) en van minder dan $2,5 \mu\text{m}$ ($\text{PM}_{2,5}$) ligt aan de basis van de slechte luchtkwaliteit.

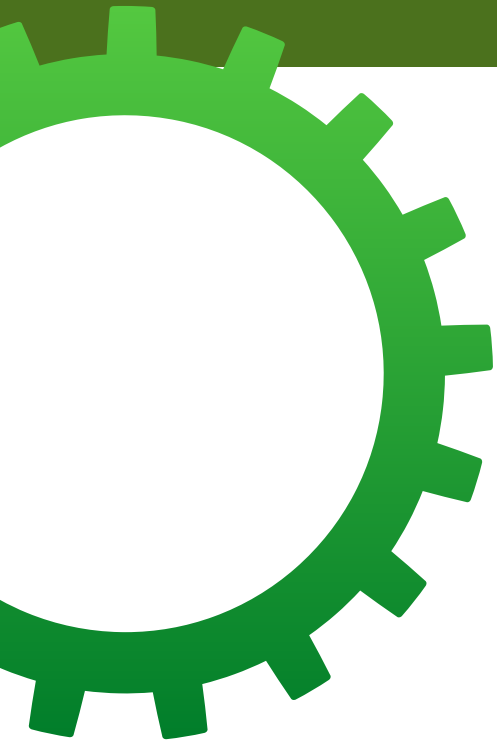
De slechte luchtkwaliteit is tegenwoordig de belangrijkste milieu-oorzaak van voortijdige sterfte in Europa. Uit de meest recente analyse blijkt dat in 2010, 420.000 mensen voortijdig stierven als gevolg van luchtverontreiniging in de EU. In december 2013 heeft de Europese Commissie de «Clean Air Policy Package» bekrachtigd, bestaande uit een actieprogramma en nieuwe doelstellingen tegen 2030. De zes belangrijkste verontreinigende stoffen liggen onder vuur.

In België mag de totale uitstoot van fijn stof dan al gedaald zijn in het afgelopen decennium, het relatieve aandeel van de emissies afkomstig van het verkeer blijft stijgen. De Belgische vloot bestaat voornamelijk uit dieselveertuigen. Deze voertuigen stoten minder CO_2 uit maar meer fijn stof en stikstofoxide (NO_2). Er worden dan ook verschillende maatregelen getroffen om het aantal dieselveertuigen terug te dringen zoals de geleidelijke verhoging van de belasting op dieselbrandstof. In Vlaanderen bepalen de milieuprestaties van het voertuig het bedrag van de belasting op inverkeerstelling.

Meer informatie vindt u op de website Clean Air Policy Package van de Europese Commissie http://ec.europa.eu/environment/air/index_en.htm.



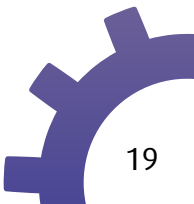
Wat zijn de voornaamste luchtverontreinigende stoffen en waar komen ze vandaan?



De stofdeeltjes bestaan uit fijn stof afkomstig van voertuigen, vaartuigen, energieopwekking en woonhuizen. Ze kunnen ook natuurlijk ontstaan, zoals zeezout, bodemstof of zand dat door de wind wordt meegevoerd. De deeltjes met een diameter kleiner dan 10 micrometer (PM_{10}) en vooral de deeltjes kleiner dan 2,5 micrometer ($PM_{2,5}$) vormen de grootste problemen voor de gezondheid.

- Zwaveldioxide (SO_2) wordt uitgestoten door energieopwekking, industrie, maritiem transport en woonhuizen. Het is schadelijk voor de mens en draagt bij aan de verzuring van de bodem en de binnenwateren.
- Stikstofoxiden (NO_x) worden door voertuigen, vaartuigen, energieopwekking, industrie en woonhuizen. Ze zijn schadelijk voor de mens en dragen bij aan de verzuring en aan eutrofiëring.
- Ammoniak (NH_3) is afkomstig van de veeteelt en het gebruik van kunstmest in de landbouw. Het is schadelijk voor de mens en draagt bij aan de verzuring en eutrofiëring.
- Vluchtige organische stoffen (VOS) worden uitgestoten door het gebruik van oplosmiddelen in producten en de industrie, wegvoertuigen, de verwarming van woonhuizen en de elektriciteitsopwekking. VOS zijn de grootste oorzaak van ozonvorming in de troposfeer.
- Troposferische ozon (O_3) is een secundaire verontreinigende stof die wordt geproduceerd door chemische reacties van NO_3 en VOS onder invloed van zonlicht. Ozon is schadelijk voor de mens, het milieu, de gewassen en gevoelige bouwmaterialen zoals metalen en verven.

Bron: Brochure «Cleaner air for all» uitgegeven door de Europese Commissie.



2.2.3. Geluidsoverlast verminderen om de levenskwaliteit te verbeteren

Het wegverkeer is de belangrijkste bron van geluidshinder. Het lawaai van het verkeer is afhankelijk van drie factoren: snelheid, stroomsnelheid (vlot of schokkerig) en het wegdek. De WGO schat dat 1,8% van de hartaanvallen in West-Europa veroorzaakt wordt door lawaai van het wegverkeer. De Europese Commissie legt daarom anti-geluidsnormen op aan constructeurs van gemotoriseerde thermische voertuigen en bandenfabrikanten. Daarnaast eist zij van de lokale overheden - in ons land zijn dit de gewesten - dat zij alle bronnen van geluidsoverlast identificeren, de geluidsvervuiling en de intensiteit ervan in kaart brengen en maatregelen treffen voor de bestrijding en preventie van overschrijdingen van de geluidsnormen.

Het Europees Parlement heeft in april 2014 een nieuwe reglementering gemaakt aangaande de geluidsemissie van nieuwe voertuigen die zal verlaagd worden van 74 naar 68 db(decibel), wetende dat een verlaging van 3 db overeenkomt met een vermindering van 50% van het geluid. Deze limiet zal pas binnen 12 jaar bereikt worden met een progressieve implementering.

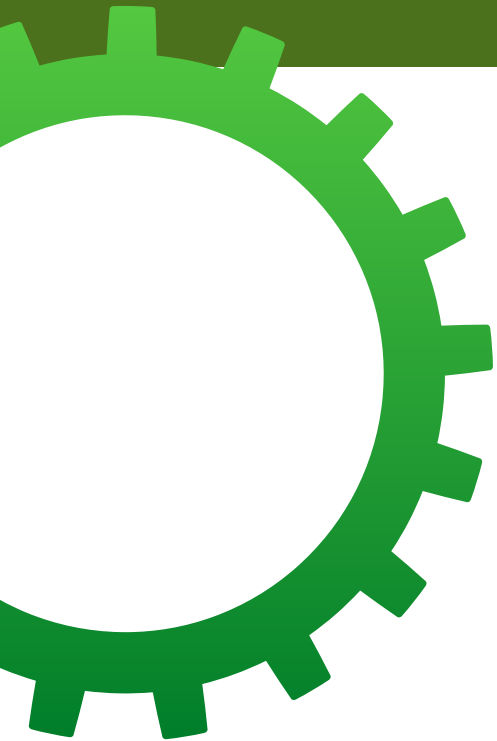
Meer informatie vindt u op de website van de Wereldgezondheidsorganisatie (WGO) en de website van de automobielinformatie:

www.euro.who.int/en/media-centre/sections/press-releases/2011/03/new-evidence-from-who-on-health-effects-of-traffic-related-noise-in-europe.

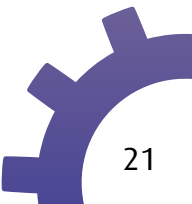
www.caradisiac.com/L-Europe-vote-une-nouvelle-reduction-du-bruit-des-voitures-neuves-93532.htm.

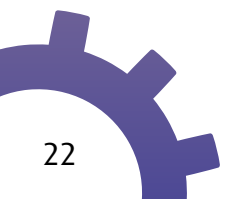


Geluid en gezondheid



In maart 2011 heeft de Wereldgezondheidsorganisatie (WGO) een studie voorgesteld in samenwerking met het Gemeenschappelijk Centrum voor Onderzoek van de Europese Commissie. Uit deze studie blijkt dat één op drie personen in West-Europa overdag wordt blootgesteld aan geluidsniveaus die de gezondheid kunnen schaden. 's Nachts wordt één op vijf Europeanen blootgesteld aan lawaai dat zo sterk is dat men er ziek van kan worden. Van alle omgevingsfactoren die ziekten kunnen verwekken in West-Europa, komt geluid op de tweede plaats, na luchtvervuiling. Geluidsoverlast leidt niet alleen tot slaapstoornissen maar verhoogt ook het risico op leerproblemen bij jongeren, leidt tot hart- en vaatziekten, hoge bloeddruk en tinnitus.





Een blik op enkele cijfers

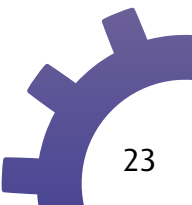


3.1. Inzichten van de INRIX-index

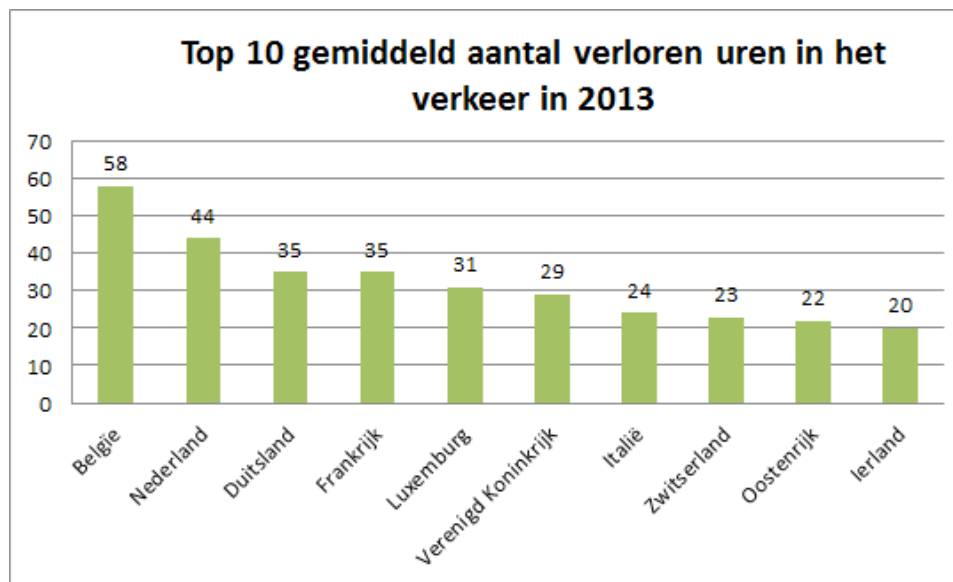
De INRIX-Index, genoemd naar de wereldwijde leverancier van informatie over het wegverkeer, dient als barometer van de intensiteit van de wegcongestie. Deze wordt verkregen door de formule « $(RS/CS) - 1$ » waarbij RS en CS respectievelijk de referentiesnelheid (of de snelheid bij vloeiend verkeer) en de berekende snelheid (of de gemiddelde snelheid die elke maand berekend wordt voor elk wegsegment en voor elk kwartier van de dag) voorstellen.

Vanuit de INRIX-index kan men zo «de in het verkeer verloren tijd» evalueren. Deze index is nul voor een wegsegment zonder congestie. Een INRIX-index van 30 wijst er bijvoorbeeld op dat een traject dat men bij vloeiend verkeer in 20 minuten aflegt, tijdens de piekuren 26 minuten in beslag zal nemen, hetzij een stijging van 30 % of 6 minuten.

De INRIX-index laat toe om jaarlijks een reeks klasseringen op te maken, met name deze van de landen en de steden met de meeste files. Zo hadden België en Nederland in 2013 bijvoorbeeld de meeste files (58u en 44u), terwijl Brussel (83u), Londen (82u) en Antwerpen (78u) de Europese steden met de meeste congestie zijn.



Het jaarlijks aantal verloren uren in de file:



Bron: INRIX-Index

De Europese steden met de meeste files:

Top 10	stad	Gemiddeld aantal verloren uren 2013
1	Brussel	83
2	Londen	82
3	Antwerpen	78
4	Rotterdam	63
5	Stuttgart	60
6	Keulen	56
7	Milaan	56
8	Parijs	55
9	Gent	54
10	Karlsruhe	52



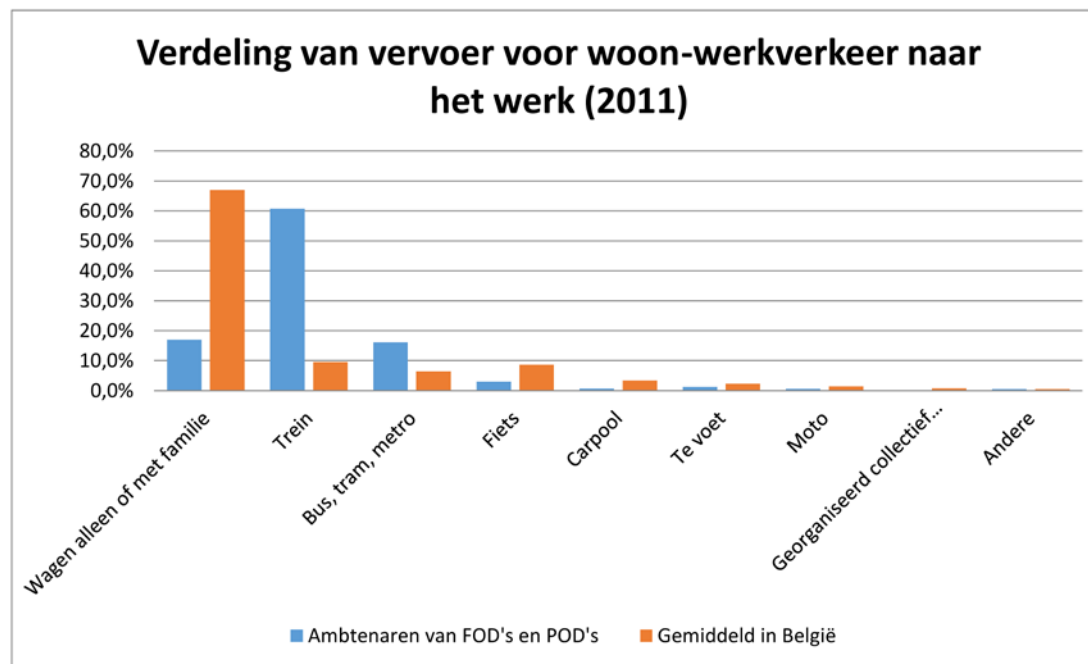
3.2. De mobiliteit van de federale ambtenaren

In 2011 heeft de deelname van de FOD's en POD's aan de mobiliteitsenquête (Enquête Woon-werkverkeer door de FOD Mobiliteit en Vervoer) informatie opgeleverd over 49.022 federale ambtenaren. De hieronder weergegeven enquêteresultaten hebben betrekking op de vervoermiddelen gebruikt voor het hoofdtraject:

Federale Overheidsdienst	Aantal VTE	Wagen alleen of met familie	Carpool	Openbaar vervoer	Georganiseerd collectief vervoer	Fiets	Moto	Te voet	Andere
Defensie	2072	59 %	5 %	18 %	1 %	11 %	4 %	1 %	1 %
Buitenlandse Zaken	1899	9 %	0 %	86 %	0 %	5 %	0 %	0 %	0 %
Budget & B	156	9 %	0 %	91 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Kanselarij	182	14 %	2 %	82 %	0 %	0 %	0 %	2 %	0 %
Maatschappelijke Integratie	184	4 %	0 %	96 %	0 %	1 %	0 %	0 %	0 %
Wetenschapsbeleid	298	12 %	0 %	80 %	0 %	5 %	2 %	1 %	0 %
Economie	2454	9 %	0 %	87 %	0 %	0 %	0 %	2 %	0 %
Werkgelegenheid	1401	6 %	0 %	95 %	0 %	1 %	1 %	2 %	0 %
Financiën	28199	56 %	2 %	25 %	0 %	13 %	1 %	3 %	0 %
Binnenlandse Zaken	5293	22 %	0 %	71 %	0 %	3 %	0 %	0 %	4 %
Justitie	1770	20 %	1 %	74 %	0 %	0 %	1 %	3 %	0 %
Mobiliteit	1355	7 %	0 %	89 %	0 %	2 %	0 %	1 %	0 %
P&O	518	12 %	0 %	84 %	0 %	0 %	0 %	2 %	2 %
Volksgezondheid	1144	9 %	1 %	86 %	0 %	3 %	0 %	1 %	0 %
Sociale Zekerheid	1208	7 %	0 %	91 %	0 %	1 %	0 %	1 %	0 %

Bron: FOD Mobiliteit en Vervoer - Diagnostiek 2011 van de woon-werkverplaatsingen

In vergelijking met het nationale gemiddelde zijn de federale ambtenaren eerder goede leerlingen, zoals onderstaande grafiek aantoont:



Welke verplichtingen hebben de federale overheidsdiensten in het kader van de invoering van een beleid inzake duurzame mobiliteit?

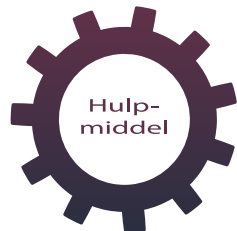


De Federale overheidsdiensten zijn onderworpen aan een reeks verplichtingen die, elk voor hun domein, hun steentje bijdragen aan de verwezenlijking van een duurzame mobiliteit. Een overzicht van deze verplichtingen

4.1. Inzake overheidsopdrachten

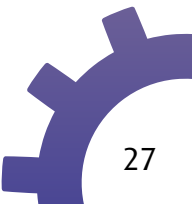
De omzendbrief van 16 mei 2014 (Belgisch Staatsblad van 21 mei 2014) heeft tot doel een duurzaam aankoopbeleid te implementeren bij de federale overheid, de integratie van sociale clausules te bevorderen en overheidsopdrachten die door federale aanbestedende instanties worden geplaatst, toegankelijker te maken voor kleine en middelgrote ondernemingen (kmo's). Het betreft zowel opdrachten voor diensten als voor leveringen en werken. Bovendien worden de drie pijlers van de duurzame ontwikkeling geactiveerd, met name de sociale pijler, de economische pijler en de milieu-pijler.

- Wat de sociale overwegingen betreft, somt de omzendbrief een reeks criteria op die kunnen worden toegevoegd aan de toekenningscriteria, uitvoeringsvoorwaarden of uitsluitingsgronden van de opdracht. De lijst met voorbeelden die we erin terugvinden is niet-limitatief.



Het netwerk overheidsaankopers en de werkgroep « Duurzame Overheidsopdrachten »

Het netwerk overheidsaankopers en de werkgroep « Duurzame Overheidsopdrachten » zijn twee organen waarin Hamida Idrissi en Jo Versteven, experts van het FIDO, sterk betrokken zijn. In maart 2014 heeft het FIDO een Middag Duurzame Ontwikkeling gewijd aan de sociale criteria die bij overheidsopdrachten kunnen worden gehanteerd. Zie de presentatie van Jo Versteven: « Duurzame overheidsopdrachten: integratie van sociale aspecten in het aankoopproces. http://fr.slideshare.net/FIDO_COMM/30-d-2220140311duurzameoverheidsopdrachtenjoversteven



- Wat de **milieu-overwegingen** betreft, legt de omzendbrief aan alle federale aanbestedende instanties op om de Gids voor duurzame aankopen <http://gidsvoorduurzameaankopen.be/nl> te raadplegen. Maar er wordt ook voorzien dat andere indicatoren zouden worden onderzocht: aan- of afwezigheid van toxische stoffen, luchtkwaliteit (uitstoot van broeikasgassen en vervuilende stoffen), waterkwaliteit en -verbruik, bodemkwaliteit, (geur-, licht-, geluids-) hinder, biodiversiteit, ruimtegebruik en mobiliteit ...



de milieulabels

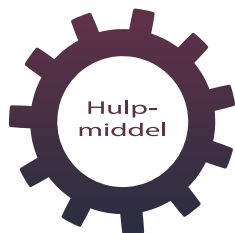
Download de brochure « Logo's ? Labels ? Pictogrammen ? » van het OIVO
www.ecoconso.be/IMG/pdf/labels_nl_hor_ebook.pdf

Wist u dat...

de omzendbrief P&O/DD/1 van 27 januari 2005, houdende implementatie van het duurzame ontwikkelingsbeleid bij de overheidsopdrachten van leveringen gelanceerd door aanbestedende overheden van de federale overheid die behoren tot de klassieke sectoren, door deze omzendbrief wordt opgeheven. De bijhorende methodologische gidsen voor het ICT materiaal en de aankoop van motorvoertuigen zijn dan ook niet meer van toepassing.



- Wat de ***economische overwegingen*** betreft, spoort de omzendbrief aan tot het analyseren van de levenscyclus (Life Cycle Cost) van de producten, diensten of werken , met inbegrip van de externe effecten die in de nabije toekomst kunnen worden geïnternaliseerd. Deze kosten hebben betrekking op de aanschaf (levering, installatie, inbedrijfstelling, opleiding, ...), de werking (energieverbruik, waterverbruik, materialenverbruik, externe milieukosten, herstelling en onderhoud) en het einde van de levenscyclus (ontmanteling en verwijdering) van producten, diensten of werken. Indien dit relevant is in het kader van een overheidsopdracht voor leveringen of diensten, houden de federale aanbestedende instanties niet enkel rekening met de aankoopprijs maar ook met alle interne en externe (milieu)kosten in de verbruiks- en verwijderingsfasen, en nemen ze die op in de documenten van de opdracht.



Het handboek Life Cycle Cost

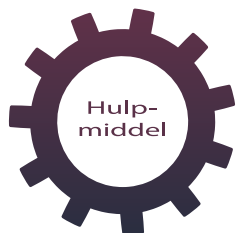
In het kader van het actieplan duurzame overheidsopdrachten 2009-2011, heeft de POD DO (werd FIDO in 2014) in 2011 een studie gemaakt over de mogelijkheden en obstakels van de toepassing van de kostenanalyse van de levenscyclus bij duurzame overheidsopdrachten. U vindt de resultaten van deze studie in het handboek dat beschikbaar is op de site van de Gids voor Duurzame Aankopen.

<http://gidsvoorduurzameaankopen.be/nl/levenscycluskost-2012>



4.2. Inzake de aankoop van voertuigen

De omzendbrief 307quinquies van 13 juli 2009 (Belgisch Staatsblad van 3 augustus 2009) betreft het aanschaffen van personenvoertuigen bestemd voor de Staatsdiensten en sommige instellingen van openbaar nut. Er wordt in bepaald dat de diensten moeten waken over de toepassing van de richtlijnen inzake prijs en Ecoscore. Er wordt tevens in verduidelijkt dat de op het ogenblik van de aankoop in voege zijnde Europese normen dienen te worden gerespecteerd. Deze normen bepalen de maximale emissies die een voertuig mag uitstoten in functie van zijn gewichtsklasse (ook gekend onder de term “Euro norm”). Voor de nieuwe dieservoertuigen mag de uitstoot van fijn stof niet groter zijn dan 5 mg/km.



De site www.ecoscore.be

De website www.ecoscore.be, beheerd door de FOD Volksgezondheid, maakt het niet alleen mogelijk om de ecoscore van een welbepaald voertuig te berekenen maar ook om de ecoscores van meerdere voertuigen, van welk merk dan ook, te vergelijken.

Wist u dat...

het koninklijk besluit van 20 december 2010 (Belgisch Staatsblad van 24 december 2010) de resultante is van de omzetting van Europese richtlijnen naar Belgisch recht. Het beoogt de bevordering van schone en energiezuinige wegvoertuigen in het kader van overheidsopdrachten. Voor de aanbestedende instanties blijkt het KB moeilijk toepasbaar. Aangezien de omzendbrief 307 quinquies ambitieuzer en pragmatischer is, is dit qua reglementering de referentietekst geworden op vlak van aankoop van voertuigen.



4.3. Inzake tussenkomst in de verplaatsingskosten

- De verplaatsingskosten van de federale ambtenaren voor het woon-werkverkeer worden volledig betaald door de werkgever wanneer het verplaatsingen met het openbaar vervoer betreft. Dit principe werd ingevoerd en georganiseerd met de omzendbrief van 26 januari 2007 (Belgisch Staatsblad van 31 januari 2007, het koninklijk besluit van 3 mei 2007, de omzendbrief van 7 juni 2007 en de omzendbrief van 18 juni 2008. Deze teksten definiëren ook de uitzonderlijke omstandigheden waaronder de federale ambtenaren kunnen genieten van een tegemoetkoming bij het gebruik van hun persoonlijk voertuig.
- De dienstverplaatsingen dienen in principe te gebeuren met het openbaar vervoer. Wanneer een personeelslid de toelating heeft verkregen zich te verplaatsen met zijn eigen voertuig geniet hij van een kilometervergoeding. Dit bedrag is onderworpen aan een jaarlijkse herziening, via een omzendbrief die in het Belgisch Staatsblad verschijnt. De kosten van deze verplaatsingen worden reiskosten genoemd en worden geregeld door het koninklijk besluit van 18 januari 1965, de omzendbrief van 5 juli 2013 en de omzendbrief van 27 juni 2014. Tot 30 juni 2015 is het bedrag van de kilometervergoeding vastgelegd op 0,3468 €/km.
- De fietsvergoeding wordt toegekend aan elke federale ambtenaar die zich verplaatst per fiets, hetzij voor het traject tussen domicilie en werkplaats of voor dienstopdrachten. Het moet gaan om afgelegde afstanden van minstens 1 km. Deze vergoeding is gereguleerd door het koninklijk besluit van 20 april 1999 en het koninklijk besluit van 13 juni 2010. Momenteel is het bedrag van de fietsvergoeding vastgelegd op 0,20 €/km.

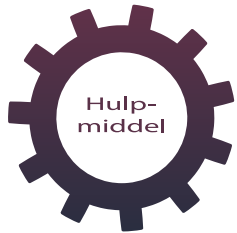
Mer informatie vindt u op www.fedweb.be



4.4. Inzake rapportering

- De FOD Mobiliteit en Vervoer realiseert elke drie jaar een diagnostiek van het woon-werkverkeer. Alle ondernemingen en openbare administraties die, gemiddeld, meer dan 100 werknemers tewerkstellen moeten deelnemen aan deze grote federale enquête. Zij moeten dit doen voor elk van hun vestigingen die minstens 30 werknemers telt. Bovendien dienen zij het advies te vragen van de ondernemingsraad of het overlegcomité, of indien niet aanwezig de vakbondsafvaardiging. In het geval er geen vakbondsafvaardiging bestaat moeten de werknemers op de hoogte worden gebracht over de resultaten van de enquête.

De laatste enquête liep van 1 juli 2014 tot 31 januari 2015.



De richtlijnen van de FOD Mobiliteit en Vervoer.

De FOD Mobiliteit en Vervoer publiceert op haar website alle richtlijnen over de te volgen werkwijze om de enquête binnen zijn administratie te voeren. Zij stelt een aantal online applicaties ter beschikking van de mobiliteitscoördinatoren. De vragenlijst is volledig geautomatiseerd en een nieuwe website geeft iedereen toegang tot een gepersonaliseerd rapport. Meer informatie op de website van FOD Mobiliteit en Vervoer.

www.mobiliteit.belgium.be/nl/mobiliteit/woonwerkverkeer



- In het verlengde van de diagnostiek van de FOD Mobiliteit en Vervoer dienen de private of publieke ondernemingen die meer dan 100 werknemers tewerkstellen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een bedrijfsvervoerplan op te stellen. Deze verplichting vloeit voort uit het besluit van 7 april 2011 van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de bedrijfsvervoerplannen. De doelstelling van het bedrijfsvervoerplan is dubbel:
 - Verbeteren van de luchtkwaliteit en verminderen van de impact op het milieu van het verkeer dat wordt voortgebracht door de ondernemingen;
 - de mobiliteit verbeteren door het verminderen van verkeerscongestie op de wegen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Dit bedrijfsvervoerplan en de erin opgenomen maatregelen moeten de overstap mogelijk maken van gemotoriseerde naar duurzame verplaatsingen.



Nuttige documenten en elektronische applicaties op de site van Leefmilieu Brussel

De gewestelijke leefmilieu-administratie van Brussel, Leefmilieu Brussel, zet alle nuttige documenten online op haar website. Het BVP-formulier is ter beschikking via het platform IrisBox. Het laat toe de federale diagnostiek, die elke drie jaar door de FOD Mobiliteit en Vervoer wordt gerealiseerd, voor in te vullen. Meer informatie op de website van Leefmilieu Brussel (BIM).

<http://www.leefmilieu.brussels/themas/mobiliteit/vervoerplannen/bedrijfsvervoerplannen>

Wist u dat...

de FOD Mobiliteit en Vervoer en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn overeengekomen om hun onderzoeken tegelijkertijd te plannen. Het BVP-formulier van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest biedt de mogelijkheid om de federale diagnostiek van de woon-werk verplaatsingen van FOD Mobiliteit en Vervoer voor in te vullen. Indien uw FOD of POD aan deze twee verplichtingen moet voldoen, dient het slechts één enkele vragenlijst te gebruiken. Een mooi voorbeeld van administratieve vereenvoudiging.

- De omzendbrief 307quinquies van 13 juli 2009 (Belgisch Staatsblad van 3 augustus 2009) stipuleert dat, elk jaar in januari, de federale overheidsdiensten een overzichtslijst van de tijdens het voorbije kalenderjaar aangeschafte voertuigen moeten voorleggen.
Ter verkrijging van complete en kwalitatieve gegevens werd in 2013 een model voor de rapportering uitgewerkt door de werkgroep Duurzame Mobiliteit van de ICDO. Het FIDO heeft deze inspanning tot gegevensvergaring gekoppeld aan de doelstelling, geformuleerd in het programma MVOverheid, om het wagenpark van de Overheid in kaart te brengen. De federale overheidsdiensten dienden in 2014 voor het eerst een volledig rapporterings-document in te vullen.



Toestand van het wagenpark van de Overheid

Op basis van de in 2014 verkregen gegevens heeft het FIDO het wagenpark van de Overheid in kaart gebracht. We vinden er interessante gegevens zoals de leeftijd van de voertuigen, de gebruikte brandstof, het conformiteitspercentage naar EURO normen, of de ecoscore.

Meer informatie op de website van de ICDO.

www.icdo.belgium.be/nl/werkgroepen/werkgroep-duurzame-mobiliteit



4.5. Inzake inrichting

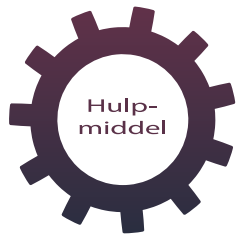
- Het BWLKE is het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing waarvan het onderdeel “parkeren” in februari 2014 in voege trad. Het heeft tot doel de broeikasgassen te reduceren en het energieverbruik te beheersen.
Het wil het aantal beschikbare parkeerplaatsen rond kantoorgebouwen verminderen, om werknemers te ontraden om de auto te nemen voor hun “woon-werk”-verplaatsingen.
Alle parkeerplaatsen van kantoorgebouwen buiten de openbare weg komen daarvoor in aanmerking.
Het principe is: bij elke verlenging of hernieuwing van de milieuvergunning van een kantoorgebouw wordt het maximumaantal parkeerplaatsen herrekend in functie van twee factoren: de vloeroppervlakte van de kantoren (m²) en de bereikbaarheid van de zone met het openbaar vervoer.
Afwijkingen zijn evenwel mogelijk.



Het aantal toegelaten parkeerplaatsen berekenen

De website van Leefmilieu Brussel wijdt een rubriek aan het BWLKE en de implicatie ervan op vlak van parkeren. We vinden er een zonekaart op basis waarvan parkeerquota zijn toegestaan. Een rekenblad maakt het mogelijk hier snel zelf een schatting van te maken. Meer informatie op de website van Leefmilieu Brussel (BIM). www.leefmilieu.brussels/themas/gebouwen/het-beheer-van-mijn-gebouw/parkeren-bwlke

- In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest moeten instellingen van meer dan 100 werknemers, onderworpen aan de verplichting « bedrijfsvervoerplan », beschikken over een fietsenstalling. Men dient aan de werknemers en bezoekers een “voldoende aantal fietsenstallingen” ter beschikking te stellen. Dit aantal moet overeenkomen met het aantal fietsers (werknemers + bezoekers) aanwezig op de site en dit vermeerderd met 20%. Afwijkingen zijn evenwel mogelijk. De inrichting van een fietsenstalling dient bovendien te gebeuren conform de van kracht zijnde stedelijke en gewestelijke stedenbouwkundige regels. Zij is ook onderworpen aan een milieuvergunning voor de bouw.



Info-fiche uitgegeven door Leefmilieu Brussel: « Een fietsenstalling installeren »

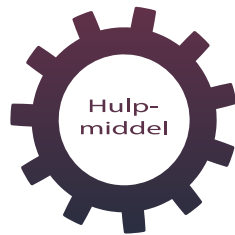
Op deze fiche vindt u een aantal praktische aanbevelingen voor de inrichting van fietsenstallingen. Maar ook de reglementaire vereisten op vlak van fietsenstallingen in het Brusselse Gewest zijn erin opgenomen. Meer informatie op de website van Leefmilieu Brussel (BIM).

http://documentatie.leefmilieubrussel.be/documents/IF_Mobiliteit_BVP_BeschikkenOverEenFietsenstalling_NL.PDF



4.6. Inzake uitzonderlijke omstandigheden

- Pollutiepieken komen voor bij specifieke meteorologische omstandigheden die de verspreiding van pollutanten in de atmosfeer bemoeilijken. Tijdens deze ongunstige omstandigheden verhogen de concentraties stikstofdioxide, koolstofmonoxide, benzeen en fijn stof. Ze zijn verantwoordelijk voor een belangrijke degradatie van de luchtkwaliteit. Astmalijders en mensen met chronische ademhalingsproblemen zijn hier uiteraard uiterst gevoelig voor. De Gewesten kunnen maatregelen nemen om de snelheid van voertuigen te verlagen of om de dichtheid van het autoverkeer te verminderen. In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest dienen de instellingen, onderworpen aan de verplichting tot het opmaken van een bedrijfsvervoerplan, interne maatregelen te nemen om bij pollutiepieken hun werknemers aan te zetten tot een beperking van hun gebruik van de auto.



Wat te doen bij pollutiepieken ?

- In het Brusselse Gewest: www.pollutiepiek.be
- In het Waalse Gewest: het « Plan pics de pollutions » 193.190.182.213/WebAirQuality/PicPollutionPoussieres.aspx
- In het Vlaams Gewest: het « smog-alarm » www.verkeerscentrum.be/verkeersinfo/dossiers/fijn-stof
- De Intergewestelijke Cel voor het Leefmilieu: www.irceline.be

- Het risico op elektriciteitsschaarste gedurende de winter 2014-2015 zou de federale regering ertoe kunnen leiden het afschakelplan te activeren. Indien dit scenario zich voordoet heeft dit een impact op de verlichting van de wegen, de werking van signalisatieverlichting, zelfs de frequentie van treinen in de getroffen zones. De federale overheidsdiensten die gebouwen betrekken in deze zones zullen in dit geval ook maatregelen moeten nemen omtrent de verplaatsingen van hun personeel en hun leveranciers. De personeelsleden zullen effectief worden gevraagd het werk vroeger te verlaten en leveringen zullen moeten worden uitgesteld. Instructies zullen tijdig worden verspreid via de interne kanalen van elke FOD/POD. Brussel zal niet door het afschakelplan worden getroffen. Personeelsleden die in de provincie wonen en in de hoofdstad werken zullen evenwel voorzorgen dienen te nemen.



De site www.offon.be

Op deze site van de FOD Economie vindt u de vooruitzichten voor de situatie op het Belgische net voor de komende 7 dagen en kan u zich informeren over de door het afschakelplan betrokken zones. U vindt er ook tips om uw elektriciteitsverbruik te verminderen.



De federale overheidsdiensten geven het voorbeeld

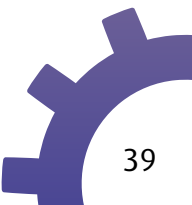


Ministerie van Defensie: cursussen verkeersveiligheid en ecologisch rijden

Het «Military Initiative on Road Safety» (MIRS) heeft als doelstelling het personeel van Defensie te sensibiliseren voor verkeersveiligheid en ecologisch rijden. De vorige jaren werden er reeds “Road Safety Days” georganiseerd. Gezien hun succes wil Defensie de operatie herhalen in 2015, in Leopoldsburg en Marche-en-Famenne. In theoretische en praktische sessies snijden de deelnemers verschillende thema’s aan:

- Theorie: verkeersreglement (test) / E-learning: voorstelling van de film “On the road”;
- Dode hoek (afstelling van achteruitkijkspiegel) / Manoeuvreren met & sturen van een voertuig ;
- Richtingbeheersing (slalom);
- Ecorijden: theorie en praktijkcircuit (gebruik van webasto);
- Reactie in geval van panne of ongeval (eerste hulp - procedures/administratie - pechverhelping) ;
- Alcohol & Drugs (preventie - effecten);
- Veiligheidsgordel & Snelheid (rolsimulator & crash/reactie-test);
- Stuursimulators (ASTRA - PIRANHA - DINGO / motor / stuuranalyse);
- Veiligheid & Bescherming (ladingbeveiliging - ADR - “spill drill”).

De doelstelling is om tijdens deze zes opleidingsdagen meer dan 1400 deelnemers aan te trekken.



FOD Binnenlandse Zaken: Het hele jaar duurzame mobiliteit sensibiliseren

De FOD Binnenlandse Zaken neemt vaak initiatieven om zijn personeel te sensibiliseren voor duurzame mobiliteit:

- De 'Week van de Vervoering' wordt ieder jaar in september georganiseerd. Hierbij worden de werknemers alsook bezoekers van de FOD aangemoedigd het openbaar vervoer te nemen. In de verschillende gebouwen worden affiches verspreid en een mobiliteitshoek opgezet met informatie over mobiliteit. In 2014 werd ook een mobiliteitsquiz georganiseerd waarbij de winnaars een pakketje ontvingen met informatie over verkeersveiligheid, kaarten van Brussel, een fluohesje, fietsspelden, ...;
- Het gebruik van de dienstfietsen wordt aangemoedigd door hierover alle informatie te verspreiden via epo-flash en intranet. Hierbij wordt ook informatie gegeven over douchemogelijkheden in de verschillende gebouwen, hoe een dienstfiets te reserveren, enz. Daarnaast worden ook andere initiatieven belicht zoals blue bike, villo, ... De fietsenstallingen van verschillende gebouwen van de FOD werden in 2014 conform de wetgeving vernieuwd. De toegang naar de fietsenstalling werd ook veiliger gemaakt door een weg apart van de auto's voor fietsers te voorzien;
- Het bedrijfsvervoerplan en de genomen maatregelen om dit plan uit te voeren zijn ook onderworpen aan goede communicatie;
- E-ticketing wordt verder uitgebreid naar de gebouwen in Brussel waar dit nog niet in gebruik is. Gezien de hogere gebruiksvriendelijkheid van e-ticketing ten opzichte van de meer omslachtige papieren reisvordering, zal de werknemer sneller geneigd zijn de trein te gebruiken voor zijn dienstverplaatsingen;
- Ecodriving wordt aangeboden aan de chauffeurs van de dienstwagens. In een nieuw project zullen de kilometers van de verschillende dienstwagens worden geanalyseerd om na te gaan of de dienstwagens nog efficiënter kunnen worden gebruikt;
- Op intranet is een rubriek duurzame mobiliteit voorzien.

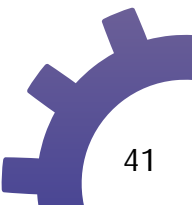
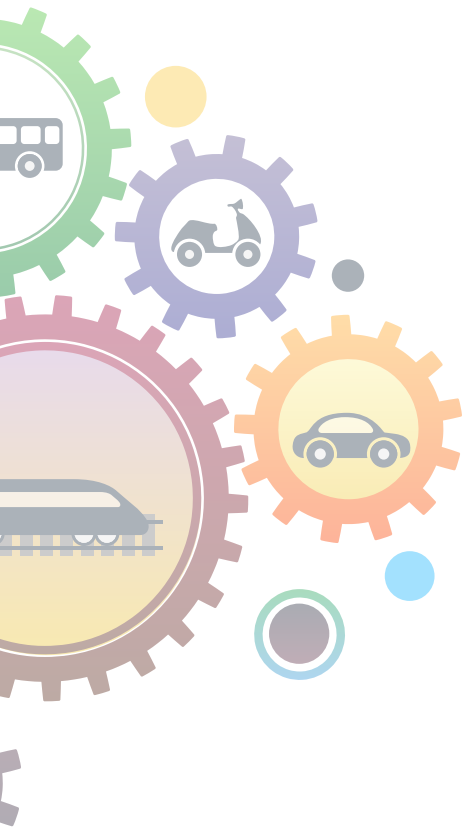


FOD Economie: het personeel heeft voertuigen op alternatieve brandstoffen uitgetest

De FOD Economie wil zijn impact op het milieu beperken. Om een duurzaam mobiliteitsbeleid te implementeren worden o.a. de verplaatsingswijzen van het personeel bestudeerd. Enkele initiatieven:

- In 2011 kocht de logistieke dienst een elektrische bestelwagen. Met dit voertuig verzekert hij de interne postbedeling tussen de Brusselse gebouwen van de FOD Economie. De aankoop markeert een belangrijke etappe op het vlak van milieubescherming ;
- In 2013 kocht de logistieke dienst twee elektrische fietsen voor de dienstverplaatsingen. Uit een interne enquête blijkt dat het personeel interesse heeft voor dit voertuigtype ;
- In 2014 werd een project geïmplementeerd om het potentieel van elektrische voertuigen, hybride plug-in en/of op aardgas, in ons park te testen. Meerdere fabrikanten stelden ons enkele voertuigen op alternatieve brandstoffen ter beschikking. 12 voertuigen op aardgas werden hoofdzakelijk getest door onze inspecteurs. In het kader van hun werk leggen de laatstgenoemden immers lange afstanden af binnen België. Op kleine trajecten in het kader van dienstverplaatsingen in Brussel en omgeving werden 10 elektrische voertuigen en hybride plug-ins gebruikt.

Na de testperiode vulde iedere testpersoon een evaluatieformulier in. De resultatenanalyse dient nu als basis voor de formulering van nieuwe doelstellingen op het vlak van "fleetmanagement". Naargelang onze budgetmiddelen maken ze voortaan deel uit van ons aankoopbeleid inzake dienstwagens.



FOD Financiën: duidelijke aansporing tot stappen

De FOD Financiën heeft van 29 september tot 5 oktober 2014, een hele week lang, deelgenomen aan de Move Week: een Europese gezondheidscampagne die de heilzame werking van de regelmatige fysieke en sportieve activiteiten promoot.

De volgende vijf activiteiten werden georganiseerd tijdens deze week:

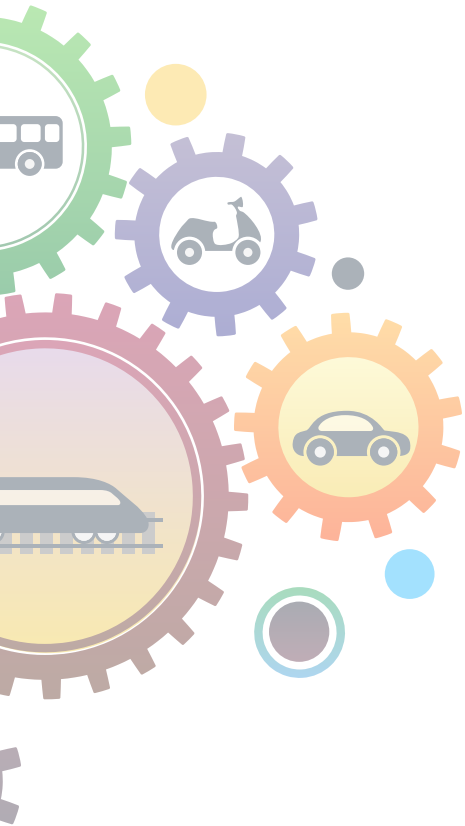
- Go for 250.000 steps: een originele wedstrijd waarbij het de bedoeling is om met een team van 5 collega's 250.000 stappen te halen;
- De trap, een lift voor je gezondheid! Regelmatig de trap nemen in plaats van de lift komt je gezondheid ten goede, zelfs als het maar voor één verdieping is! Om deze reden is er een affichecampagne gelanceerd in alle gebouwen van de FOD Financiën;
- Let's get cycling! Een hele week lang werden de fietsers van de FOD verwacht in een tiental gebouwen van Financiën, waar hen een ontbijt werd aangeboden!;
- Follow the guide: in de provincies, organiseerden vertegenwoordigers over de middag een wandeling van 3 tot 5 km in verschillende steden;
- Sandwich move: de restaurants van de FOD FIN hebben een hele week lang een gezond en evenwichtig broodje aangeboden.



FOD Justitie: Jaarlijkse promotiecampagne voor duurzame verplaatsingen

Elk jaar stelt de Dienst Duurzame Ontwikkeling aan het personeel een aantal activiteiten voor ter promotie van het gebruik van duurzame en actieve verplaatsingswijzen. De medewerkers van de centrale diensten en de externe diensten (strafinrichtingen, hoven, rechtbanken, enz.) krijgen de gelegenheid om deel te nemen aan diverse acties:

- Workshops ecorijden;
- Sensibiliseringsateliers «Veiligheid van fietsen in de stad»;
- Ateliers fietsherstelling;
- Sensibiliseringsateliers «Verkeersreglement»;
- Begeleide fietscircuits in de stad;
- Ontbijten voor personeelsleden die gebruik maken van de fiets om zich te verplaatsen;
- Infostands met verspreiding van brochures en aanwezigheid van vertegenwoordigers van Pro Velo, MIVB, NMBS en Cambio;
- Infostands voor de promotie van het gebruik van de dienstfietsen (in de gebouwen van de centrale administratie);
- Terbeschikkingstelling van brochures in de buurt van de valven;
- Rubriek Duurzame mobiliteit op het intranet.



FOD Mobiliteit en Vervoer: de Voorzitter van het Directiecomité verplaatst zich per fiets

Gezien de nabijheid van het Noordstation en een «Villo»-station, stelt de FOD Mobiliteit en Vervoer geen parkeerplaatsen ter beschikking aan bezoekers. De 96 parkeerplaatsen worden vooral gebruikt voor de dienstvoertuigen. Alleen inspecteurs en controleurs van wegen, havens en luchthavens mogen over de dienstvoertuigen beschikken. Voor de andere opdrachten binnen België moet bij voorkeur het openbare vervoer worden gebruikt. Verplaatsingen met het vliegtuig zijn enkel toegestaan als het een verplaatsing van minstens 600 km betreft of als de af te leggen afstand van deur tot deur meer dan 50 % van de opdrachtduur in beslag neemt.

Het beheer van het wagenpark is heel streng. De milieuverantwoordelijken moeten continu een groot aantal gegevens opvolgen: de omvang van het wagenpark, het aantal afgelegde kilometers per voertuigtype (diesel, benzine of hybride), het gemiddelde verbruik per wagen, het onderhoud van de voertuigen bij erkende concessiehouders.

Ten slotte een pluim voor de Voorzitter van het directiecomité, want hij doet al zijn verplaatsingen per fiets.

FOD P&O: een fiets met buitengewoon parcours

Enkele jaren geleden introduceerde de FOD P&O een dienstfiets ter aanvulling van de verplaatsing per fiets die reeds verplicht was voor de gecertificeerde EMAS-instellingen met hun meer dan 100 medewerkers in het Brussels Gewest. Deze dienstfiets legde een bijzonder parcours af. In het begin werd er slechts heel beperkt gebruik van gemaakt en stelden vele ambtenaren zich vragen over zijn nut. Via meerdere informatiecampagnes over mobiliteit werd de reden voor de aankoop van deze fiets toegelicht. We hebben de fiets ook geïntroduceerd als alternatief middel voor de dagelijkse pendeldiensten tussen kabinet, paleis, parlement en de verschillende P&O-gebouwen. Elke zomerdag gebruiken de chauffeurs deze fiets om de pendeldiensten met de dossiers uit te voeren. Bovendien werd een systeem ingevoerd dat ook aan andere diensten (Selor, IFA) de mogelijkheid geeft om er gebruik van te maken. Er werd een verantwoordelijke aangesteld voor het technisch onderhoud van de fiets. Zijn werk wordt sterk gewaardeerd door steeds meer fietsende ambtenaren.



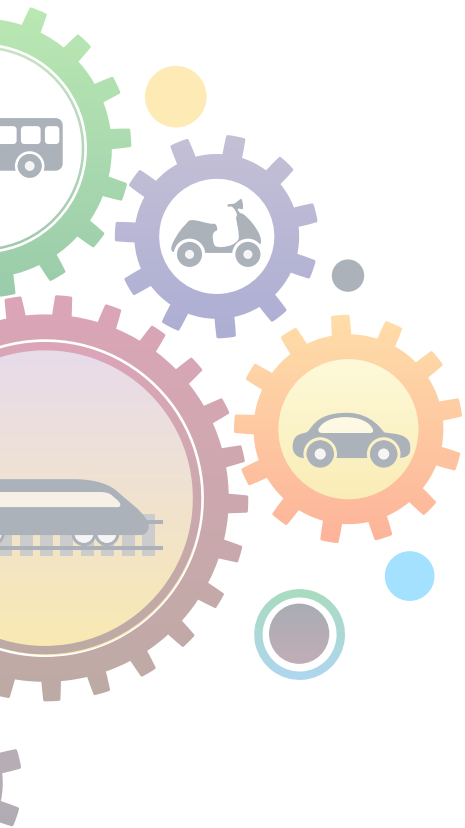
FOD Sociale zekerheid: 8 van de 14 voertuigen in het wagenpark zijn hybride

Om aan de dagelijkse behoeften te voldoen, bezit deze FOD een park van 14 voertuigen: 8 firmawagens en 6 dienstvoertuigen. Sinds enkele jaren worden voertuigen die het einde van hun levensduur hebben bereikt, systematisch vervangen door ecologischere modellen. We selecteren ze met inachtneming van de richtlijnen van omzendbrief 307 quinquies. Aldus maken onze diesel- en benzinevoertuigen geleidelijk aan plaats voor hybride/benzine- en hybride/PHEV-voertuigen, die minder CO₂ uitstoten. We gebruiken reeds acht voertuigen met deze nieuwe technologieën, vier van elk type. De andere zijn dieselveertuigen die geleidelijk aan uit circulatie zouden moeten worden genomen en vervangen door ecologischere wagens.

FOD Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu: Compensatie van de CO₂-uitstoot van de buitenlandse opdrachten

Deze FOD heeft voor de buitenlandse opdrachten een Vademecum ontwikkeld, dat van toepassing is sinds 2013. Een van de richtlijnen voorziet dat verplaatsingen naar het buitenland van minder dan 300 km met de trein moeten gebeuren. Voor verplaatsingen van meer dan 300 km en minder dan 8 u blijft de trein een sterke aanrader. Bovendien berekent de FOD de CO₂-uitstoot van alle dienstverplaatsingen naar het buitenland en compenseert hij die vrijwillig via een financiële bijdrage aan ontwikkelingsprojecten op het vlak van hernieuwbare energieën.

Ook staan er sinds 2013 negen fietsen op de gelijkvloerse verdieping van het Eurostation-gebouw. De medewerkers mogen ze gebruiken als alternatief vervoermiddel om naar een vergadering in Brussel te gaan of om een ritje te maken tijdens de middagpauze. Het volstaat om de sleutel te vragen aan het onthaal, dat ook een helm, een reflecterende vest, tassen en een kaart van de Brusselse fietsroutes kan bezorgen.



POD Maatschappelijke integratie: In het zadel om de EMAS-resultaten te presenteren aan de Minister

In 2010 ontving de POD Maatschappelijke integratie de EMAS-registratie en sindsdien wordt de certificering jaarlijks hernieuwd. Een van de EMAS-doelstellingen betreft de promotie van de zachte mobiliteit. In dit verband kocht de POD drie dienstfietsen, waaronder een plooi-fiets die kan worden gebruikt voor verplaatsingen buiten Brussel. Deze fietsen worden vooral gebruikt bij bezoeken aan het Kabinet van de Minister.

Elk jaar in de lente begeeft een delegatie van fietsers van de administratie zich naar het Kabinet om aan de Minister het EMAS-actieprogramma en de resultaten van de milieudoelstellingen te presenteren. De voorzitter van de POD, Julien Van Geertsom, neemt aan deze uitstap deel. De presentatie vormt een gelegenheid om de Minister te sensibiliseren voor de acties van zijn/haar administratie en hem/haar om steun te verzoeken. Zo aanvaardde het vorige Kabinet van Maatschappelijke Integratie om het aantal dossierafdrukken waarom het de POD verzocht, te reduceren. Voor de uitstap gebruiken de deelnemers de dienstfietsen, alsook de fietsen van de NMBS (Blue bikes) en die van het Brussels Gewest (Villo).

POD Wetenschapsbeleid: voor verplaatsingen naar het buitenland bij voorkeur gebruikmaken van de trein

De personeelsleden ondernemen jaarlijks ongeveer 400 reizen naar het buitenland. Van deze opdrachten wordt een register bijgehouden met behulp van een informaticatoepassing die de bestellingsaanvragen voor buitenlandse reizen registreert. 60% van deze verplaatsingen gebeurt met de trein en 40% met het vliegtuig. Verplaatsingen per trein of TGV genieten de voorkeur. Vliegtuigreizen zijn enkel toegestaan als de afstand tussen vertrekpunt en bestemming meer dan 800 km bedraagt. Behalve in gevallen van extreme dringendheid of overmacht, of wanneer de vervoermiddelen ter land onbestaand of gevaarlijk zijn, of veel tijd in beslag nemen. Het traject tussen de woonplaats van de medewerker die met een opdracht is belast, en de luchthaven, moet uitsluitend met openbaar vervoer worden afgelegd.

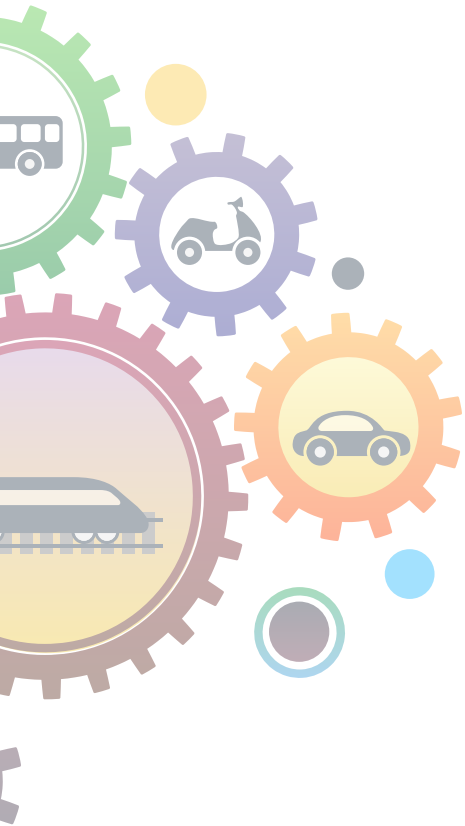
In een volledig ander register installeerde Belspo een heel streng systeem inzake het gebruik van de parkeerplaatsen in zijn gebouw. Slechts 21 plaatsen worden op naam toegekend aan personeelsleden, een jaar lang. Kandidaten voor een parkeerplaats moeten elk jaar een formulier invullen dat de noodzaak verantwoordt om zich dagelijks met de wagen naar het werk te begeven. En de toegekende plaatsen moeten worden vrijgegeven tijdens dagen van onder meer verlof, afwezigheid en telewerken via een informaticatoepassing die aldus hun optimale gebruik bevordert

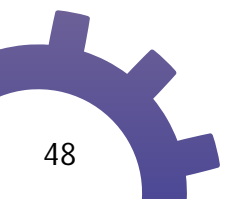


Federaal Instituut voor Duurzame Ontwikkeling: De wetgeving aanpakken

Het Federaal Instituut voor Duurzame ontwikkeling (FIDO) is sterk betrokken bij de werkgroep die momenteel focust op de herziening van omzendbrief 307 quinquies. Elke reflectie heeft betrekking op aankoop en leasing van «groenere» wagens. De tekst in voorbereiding houdt rekening met diverse evoluties:

- Op het vlak van ecoscore: de milieu-afdruk van de voertuigen van de nieuwe generatie is geëvolueerd, wat een aanpassing van de berekening van de ecoscore vergt;
- Op het vlak van verplichtingen: volgens het regeerakkoord 2014-2019 moet het aandeel van elektrische, hybride en LPG-wagens in de aankoop en leasing van nieuwe voertuigen geleidelijk toenemen: 50 % in 2015, 75 % in 2016 en 100 % in 2017;
- Op het vlak van rapportering over de staat van het federale automobielpark;
- Op het vlak van de bepaling van budgetplafonds voor aankoop of leasing van voertuigen.





Nuttige Contacten

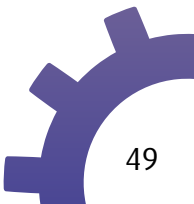


6.1. Gewesten

Leefmilieu Brussel
Departement Parkeren en verplaatsingen
Thurn & Taxis-site
Havenlaan 86 C 3000
1000 Brussel
Tel.: 02 563 41 61
Email: pdebvp@leefmilieu.irisnet.be

Service Public de Wallonie
Direction de la Planification de la Mobilité
CAP-NORD
Boulevard du Nord, 8
B-5000 Namur
Groen num: 0800 11 901
Tel.: 081 77 31 21
Email: mobilite@spw.wallonie.be

Vlaamse Overheid
Afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid
Koning Albert II-laan 20 bus 2
1000 Brussel
fax: 02 553 71 08
Email: mobiliteit.verkeersveiligheid@vlaanderen.be



6.2. Leden van ICDO (Interdepartementale Commissie voor Duurzame Ontwikkeling)- Werkgroep Duurzame Mobiliteit:

Voorzitter a.i: Mundon-Izay Noti (FOD Mobiliteit en Vervoer)

Secretaris: Marie-Line Gabriel (Federaal Instituut voor Duurzame Ontwikkeling)

Leden:

- Ministerie van Defensie: Peter Vanderstuyf
- FOD P&O: Gino Vandenborne
- FOD Binnenlandse Zaken: Els Braeye
- FOD Financiën: Léon Poncin – Morgane Butlin
- FOD Justitie: Cindy Renard
- FOD Kanselarij van de Eerste Minister: Annick Blomme
- FOD Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu: Chris Van den hole – David Muls
- FOD Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg: Stany Chigohokalimo
- FOD Economie, KMO, Middenstand en Energie: Monika Noben
- FOD Sociale Zekerheid: Johan Steenhoudt
- POD Sociale Integratie: Anne-Marie Voets
- POD Wetenschapsbeleid: Caroline Dandois
- SPW Wallonie: Elodie Louette
- Federale Politie: Fabienne Kleiner

6.3. Interdepartementale Commissie voor Duurzame Ontwikkeling (ICDO)

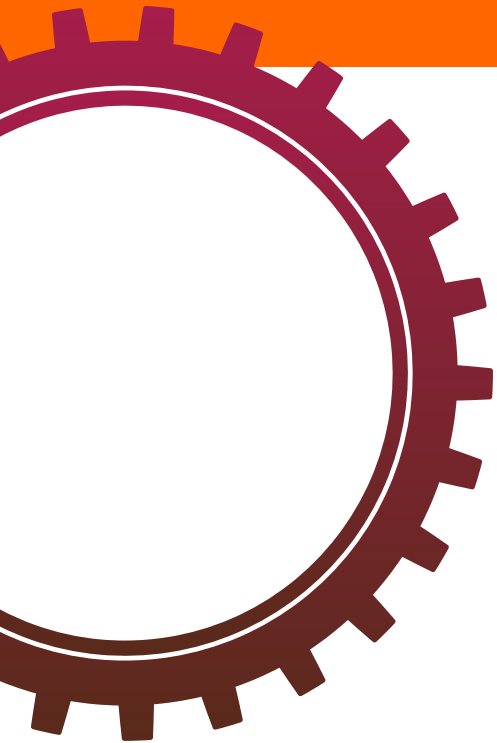
Voorzitter: Dieter Vander Beke (Federaal Instituut voor Duurzame Ontwikkeling)

Secretaris: Cédric Van de Walle (Federaal Instituut voor Duurzame Ontwikkeling)

Tel. algemene oproepnummer: 02 501 04 62

Email : cidd-icdo@ifdd.fed.be





Jaar van uitgave:
2015

Verantwoordelijke uitgever:
Dieter Vander Beke, Voorzitter van de Interdepartementale Commissie voor Duurzame Ontwikkeling (ICDO) – 4 Hertogstraat, 1000 Brussel

Tel. 02 501 04 62
E-mail: cidd-icdo@ifdd.fed.be.



Interdepartementale Commissie
voor Duurzame Ontwikkeling

Grafisch ontwerp:
Thierry Sauvenière

Wettelijk depot: D/2015/11945/6

Copyright:
Indigo Fish - Shutterstock
Kamaga, dumbgrep, vertyr - 123rf.com
Hans Auer, Fabrice MOSCA - Fotolia.fr