

## Opvolging adviezen 2018 | Suivi avis 2018

Advies	Opvolging	Suivi
<p><b>2018a01   Advies over het ontwerp van koninklijk besluit houdende bepaling van productnormen voor transportbrandstoffen uit hernieuwbare bronnen   Avis sur le projet d'arrêté royal établissant des normes de produits pour les carburants destinés au secteur du transport d'origine renouvelable</b></p>		<p><b>2.4. Rapportage annuel</b></p> <p>[9] Les organes d'avis proposent par conséquent d'ajouter au projet d'arrêté royal sous revue un article rédigé comme suit :</p> <p><i>« Sur base des informations recueillies conformément aux articles 6 à 9, l'autorité<sup>1</sup> compétente établit et publie annuellement sur son site internet un rapport public reprenant, pour chaque type de carburant différencié selon la matière première :</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <i>la quantité délivrée durant l'année considérée, exprimée en terme d'énergie (MJ) et de volume (m<sup>3</sup>) ;</i></li> <li>2. <i>la réduction d'émission de gaz à effet de serre correspondante, telle que définie aux articles 10 et 11 ;</i></li> <li>3. <i>les émissions de gaz à effet de serre produites sur l'ensemble du cycle de vie par unité d'énergie correspondante, telles que définies aux articles 6 et 8 ;</i></li> <li>4. <i>les pays d'origine et quantités correspondantes, dans le cas de la biomasse.</i></li> </ol> <p><i>Ce rapport contiendra en outre le détail des quantités d'énergie renouvelable issues des</i></p>

<sup>1</sup> /e. la Direction générale Environnement du Service public fédéral Santé publique, Sécurité de la Chaîne alimentaire et Environnement.

	<p><u>Marghem</u></p> <p>[5] Is er een doelstelling voorzien in de zin van absolute vermindering van de uitstoot van broeikasgassen tegen 2030 voor de vervoerssector (in plaats van een streefwaarde in termen van percentage hernieuwbare energie) ?</p> <p>De beschikbare richtlijn ter bevordering van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen bepaalt onder meer dat lidstaten de verplichting om ervoor te zorgen dat het aandeel hernieuwbare energie in de vervoerssector in 2030 ten minste 14% bedraagt, kunnen realiseren door maatregelen te treffen met betrekking tot de broeikasgasemissies.</p> <p>Dit houdt in dat bij de omzetting van de beschikbare richtlijn in federale wetgeving gekozen kan worden voor een doelstelling in termen van een absolute vermindering van de BKG-emissies tegen 2030 voor de transportsector.</p> <p>[6] Is er een initiatief voorzien om het op de Belgische markt brengen te beperken van alternatieven voor fossiele brandstoffen die meer broeikasgassen over</p>	<p><i>différentes filières (biocarburants, carburants liquides et gazeux d'origine non biologique, électricité...) utilisées dans le secteur du transport durant l'année considérée ».</i></p> <table border="1" data-bbox="1456 359 2029 491"> <tr> <td data-bbox="1456 359 1496 491"><b>V</b></td> <td data-bbox="1496 359 2029 491"><b>Le texte a été modifié en ce sens : une obligation de rapportage a été insérée dans l'A.R., mais dans des termes plus généraux que ce qui avait été proposé.</b></td> </tr> </table> <p><u>Marghem</u></p> <p>[5] Un objectif en termes de réduction absolue des émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2030 pour le secteur des transports (plutôt qu'un objectif formulé en termes de pourcentage d'énergie renouvelable) est-il envisagé ?</p> <p>La directive remaniée relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables prévoit, entre autres, que les États membres peuvent s'acquitter de l'obligation de veiller à ce que la part des énergies renouvelables dans le secteur des transports atteigne au moins 14 % d'ici 2030 en prenant des mesures relatives aux émissions de gaz à effet de serre.</p> <p>Cela signifie que lors de la transposition de la directive de refonte dans la législation fédérale, un objectif en termes de réduction absolue des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030 pour le secteur des transports peut être choisi.</p> <p>[6] Une initiative est-elle envisagée afin de limiter la mise sur le marché belge d'alternatives aux carburants fossiles qui émettent, sur leur cycle de vie complet,</p>	<b>V</b>	<b>Le texte a été modifié en ce sens : une obligation de rapportage a été insérée dans l'A.R., mais dans des termes plus généraux que ce qui avait été proposé.</b>
<b>V</b>	<b>Le texte a été modifié en ce sens : une obligation de rapportage a été insérée dans l'A.R., mais dans des termes plus généraux que ce qui avait été proposé.</b>			

	<p>hun gehele levensduur uitstoten dan de fossiele brandstof die ze vervangen?</p> <p>Een bepaling werd aan het Koninklijk besluit toegevoegd die het aandeel aan eerste generatie biobrandstoffen in de transportbrandstoffenmix beperkt.</p> <p>Dit is meer bepaald om het gebruik van biobrandstoffen van de eerste generatie te beperken tot een maximum van 7 % in energetische waarde ten opzichte van het totale energieverbruik voor transport. Dit zoals aanbevolen door de Richtlijn (EU) 2015/1513.</p> <p>[8] Is het de bedoeling om betrouwbare en consistente statistieken uit te werken en toegankelijk te maken voor het publiek over de hoeveelheden (in volume en energie) van biobrandstoffen die in België worden verbruikt met daarbij informatie over de gebruikte grondstoffen en de uitstoot van broeikasgassen over hun gehele levenscyclus?</p> <p>Artikel 14 van het Koninklijk besluit bepaalt dat het directoraat-generaal leefmilieu een rapport inzake biobrandstoffen in België op haar website publiceert.</p> <p>Stand van zaken: het Koninklijk besluit is gepubliceerd op 27 juli 2018</p>	<p>plus de gaz à effet de serre que le carburant fossile qu'elles remplacent ?</p> <p>Une disposition a été ajoutée à l'arrêté royal limitant la part des biocarburants de première génération dans le mix énergétique des transports.</p> <p>Il s'agit en effet de limiter le recours au biocarburants de première génération à un cap maximal de 7 % en contenance énergie sur l'ensemble de la consommation d'énergie destinée au transport. Et ceci tel que préconisé par la Directive CE/2015/1513.</p> <p>[8] Est-il prévu d'établir et de mettre à disposition du public des statistiques fiables et homogènes sur les quantités (en volume et en énergie) de biocarburants consommées en Belgique et détaillant les matières premières utilisées ainsi que les émissions de gaz à effet de serre correspondantes sur l'ensemble de leur cycle de vie ?</p> <p>L'article 14 de l'arrêté royal stipule que la Direction générale Environnement publie sur son site internet un rapport sur les biocarburants en Belgique.</p> <p>État des lieux: l'arrêté royal a été publié le 27 juillet 2018</p>
<p><b>2018a02   Advies over het ontwerp van koninklijk besluit tot vermindering van de jaarlijkse broeikasgasemissies door transportenergie   Avis sur le projet d'arrêté royal relatif à la réduction des émissions annuelles de gaz à effet de serre de l'énergie destinée au transport</b></p>	<p><u>Marghem</u></p> <p>[5] Is er een initiatief gepland om jaarlijks de belangrijkste plaatsen en sectoren van herkomst te bepalen van brandstoffen die worden geïmporteerd, uitgevoerd en vrijgegeven voor consumptie in België?</p>	<p><u>Marghem</u></p> <p>[5] Une initiative est-elle envisagée afin d'établir sur base annuelle les principaux lieux et filières d'origine des carburants importés, exportés et mis à la consommation en Belgique?</p>

	<p>Neen, een dergelijk initiatief is niet gepland. Om de voornaamste plaatsen en ketens van herkomst van de ingevoerde, uitgevoerde en in België verbruikte brandstoffen op jaarbasis vast te stellen, is de invoering van een rapportageverplichting voor de betrokken industriesector vereist. Aangewezen is om deze verplichting op Europees niveau te organiseren. Dat werd initieel ook voorzien in de Europees regelgeving maar werd via de recente verordening 2018/1999 weer afgevoerd.</p> <p>Stand van zaken: het Koninklijk besluit is gepubliceerd op 9 juli 2018</p>	<p>Non, aucune initiative de ce type n'est prévue. Afin de déterminer les principaux lieux et chaînes d'origine des carburants importés, exportés et consommés en Belgique sur une base annuelle, il est nécessaire d'introduire une obligation de déclaration pour le secteur industriel concerné. Il convient d'organiser cette obligation au niveau européen. Cette disposition était initialement prévue par la réglementation européenne, mais elle a été supprimée par le récent règlement 2018/1999.</p> <p>État des lieux : l'arrêté royal a été publié le 9 juillet 2018</p>
<p><b>2018a03   Advies over 4 ontwerpen van koninklijke besluiten betreffende gewasbeschermingsmiddelen en biociden   Avis sur 4 projets d'arrêtés royaux relatifs aux produits phytopharmaceutiques et aux biocides</b></p>	<p><u>Marghem</u></p> <p><i>Advies over het ontwerp van kb betreffende het federaal reductieplan van biociden in het kader van duurzame ontwikkeling</i></p> <p>[2] Zal er eindelijk een raadpleging van de stakeholders worden voorzien over de voorbereiding, uitvoering en herziening van het federale reductieplan voor biociden?</p> <p>De tekst van het Koninklijk besluit werd aangepast en de raadpleging werd voorzien. Die raadpleging gebeurt via het Advies Comité voor Biociden (CAB).</p> <p>[8] Zijn er voorlichtingscampagnes voorzien om ervoor te zorgen dat het publiek dat biociden gebruikt dit op de correcte en aangewezen manier doet?</p> <p>De tekst van het Koninklijk besluit werd aangepast en de uitvoering van specifieke campagnes voor informatieverstrekking en sensibilisatie van bepaalde</p>	<p><u>Marghem</u></p> <p><i>Avis concernant le projet d'AR relatif au plan fédéral de réduction des biocides compatible avec le développement durable</i></p> <p>[2] Une consultation des parties prenantes au sujet de la préparation, de la mise en oeuvre et de la révision du programme du plan fédéral de réduction des biocides sera-t-elle finalement prévue ?</p> <p>Le texte de l'arrêté royal a été adapté et une consultation est prévue. Cette consultation est menée par l'intermédiaire du Comité d'avis sur les produits biocides.</p> <p>[8] Des campagnes d'information sont-elles prévues afin que le public amené à faire usage des produits biocides le fasse de manière correcte et appropriée ?</p> <p>Le texte de l'arrêté royal a été adapté et la mise en oeuvre de campagnes spécifiques d'information et de</p>

	<p>sectoren en van het brede publiek en opleiding voor bepaalde sectoren werd voorzien.</p> <p>[12] Is het de bedoeling om een gedetailleerde inventaris op te maken van de risico's van biociden?</p> <p>Voor de producten die reeds zijn overgestapt naar het EU-niveau is een gedetailleerde risicoanalyse opgenomen in het "product assessment rapport" (PAR). Het PAR is publiek toegankelijk op de website van ECHA voor alle toegelaten producten. Op termijn zullen alle producten toegelaten op de BE markt, overstappen naar het EU-niveau.</p> <p>En zoals bepaald in het koninklijk besluit (artikel 5, 3°), wordt een jaarlijkse studie van acute intoxicaties in verband met biociden gepland via een toxicovigilantie-onderzoek.</p> <p>Stand van zaken: Koninklijk Besluit dient voorgelegd te worden aan de Ministerraad, gezien de val van de regering, zal dit voor de volgende regering zijn.</p> <p><i>Advies over het ontwerp van kb betreffende het federaal reductieplan van biociden voor de periode 2018-2022</i></p> <p>[15] Zijn er maatregelen voor kwetsbare doelgroepen opgenomen in het plan?</p> <p>Zowel art 1,§1,1° van het KB biociden van 8 mei 2014 als art 1 (1) en bijlage VI van de Biocidenverordening 528/2012 stellen dat er bijzondere aandacht moet worden besteed aan de bescherming van kwetsbare groepen. Hier wordt dus al rekening mee gehouden</p>	<p>sensibilisation de certains secteurs et du grand public et de formation pour certains secteurs a été prévue.</p> <p>[12] Est-il prévu d'établir un état des lieux détaillé des risques liés aux produits biocides ?</p> <p>Pour les produits qui sont déjà passés au niveau de l'UE, une analyse de risque détaillée est incluse dans le "product assessment rapport" (PAR). Le PAR est accessible au public sur le site web de l'ECHA pour tous les produits autorisés. Avec le temps, tous les produits admis sur le marché BE passeront au niveau de l'UE.</p> <p>Et comme prévu dans l'arrêté royal (article 5, 3°), un relevé annuel des intoxications aiguës liées à des produits biocides est prévu via une étude de toxicovigilance.</p> <p>État des lieux : L'arrêté royal doit être soumis au Conseil des ministres, vu la chute du gouvernement, ce sera pour le prochain gouvernement.</p> <p><i>Avis concernant le projet d'AR relatif au plan fédéral de réduction des biocides pour la période 2018-2022</i></p> <p>[15] Des mesures concernant les publics vulnérables ont-elles été intégrées dans le plan?</p> <p>Tant l'article 1, § 1er, 1° de l'arrêté royal du 8 mai 2014 sur les produits biocides que l'article 1 (1) et l'annexe VI du règlement 528/2012 sur les produits biocides stipulent qu'une attention particulière doit être accordée à la protection des groupes vulnérables.</p>
--	--	---

	<p>bij de evaluatie van zowel de werkzame stoffen als de producten. De toelatingsaktes voor biociden vermelden in voorkomend geval de risico's voor kwetsbare groepen. In het Koninklijk Besluit betreffende het federaal reductieplan van biociden wordt in artikel 5 uitdrukkelijk vermeld dat speciale aandacht moet worden besteed aan de bescherming van kwetsbare groepen. Evenzo zijn acties opgenomen in het plan om de risico's voor deze doelgroepen te verkleinen.</p> <p>Het hoofddoel van het gesloten circuit is het verbod van het ter beschikking stellen van biociden die gevaarlijk zijn voor het grote publiek en kwetsbare groepen op basis van een beoordeling van de CLP-indeling en het gebruik (beoordeling waarbij rekening wordt gehouden met kwetsbare groepen). Volgens het Koninklijk Besluit betreffende het federaal reductieplan van biociden in het kader van duurzame ontwikkeling, moet jaarlijks een onderzoek naar acute biocidale vergiftiging worden uitgevoerd. Deze enquête wordt gehouden in 2019 en bevat een sectie die is gericht op kwetsbare groepen.</p> <p>Stand van zaken: Koninklijk Besluit dient voorgelegd te worden aan de Ministerraad, zal dit voor de volgende regering zijn.</p> <p><i>Advies over het ontwerp van koninklijk besluit betreffende het op de markt aanbieden en het gebruiken van biociden</i></p> <p>[21] Is de mogelijkheid overwogen om af te wijken van de verplichting tot registratie van biociden die</p>	<p>Cet aspect est donc déjà pris en compte dans l'évaluation tant des substances actives que des produits. Les actes d'autorisation relatifs aux produits biocides mentionnent, le cas échéant, les risques pour les publics vulnérables. Le projet d'arrêté royal relatif au plan fédéral de réduction des biocides mentionne spécifiquement à l'article 5 qu'une attention particulière doit être apportée à la protection des groupes vulnérables. De même, des actions sont inscrites dans le plan afin de diminuer les risques concernant ces publics.</p> <p>L'objectif principal du circuit restreint est l'interdiction de mise à disposition de produits biocides dangereux pour le grand public et pour les publics vulnérables sur base d'une évaluation de la classification CLP et de l'usage (évaluation qui tient compte des publics vulnérables). Selon l'arrêté royal relatif au plan fédéral de réduction des biocides compatible avec le développement durable, un relevé annuel des intoxications de biocides aigus doit être réalisé. Ce relevé sera effectué dès 2019 et comprendra une partie dédiée aux groupes vulnérables.</p> <p>État des lieux : L'arrêté royal doit être soumis au Conseil des ministres, ce sera pour le prochain gouvernement.</p> <p><i>Avis concernant le projet d'arrêté royal relatif à la mise à disposition sur le marché et à l'utilisation des produits biocides</i></p> <p>[21] La possibilité d'abroger l'obligation d'enregistrement des produits biocides qui sont exclusivement destinés à l'exportation (et qui</p>
--	--	--

	<p>uitsluitend voor de export bestemd zijn (en dus niet op de Belgische markt verschijnen)?</p> <p>Het lijkt niet opportuun om de registratieplicht te schrappen voor producten die uitsluitend bestemd zijn voor de export, aangezien het anders onmogelijk wordt voor de administratie om na te gaan wat de kwantiteit is van biociden die op de Belgische markt gebracht worden om vervolgens te worden geëxporteerd.</p> <p>Als de producten in België geproduceerd worden, is de registratie belangrijk voor de bescherming van de werknemers op de productieplaats.</p> <p>Stand van zaken: Koninklijk Besluit dient enkel nog ondertekend te worden en gepubliceerd te worden.</p>	<p>n'apparaissent donc pas sur le marché belge) a-t-elle été envisagée ?</p> <p>Il ne semble pas opportun de supprimer l'obligation d'enregistrement pour les produits destinés exclusivement à l'exportation, car cela rendrait impossible le contrôle par l'administration de la quantité de produits biocides mis sur le marché belge en vue de leur exportation ultérieure.</p> <p>Si les produits sont fabriqués en Belgique, l'enregistrement est important pour la protection des travailleurs sur le site de production.</p> <p>Etat des lieux : l'arrêté royal n'a plus qu'à être signé et publié.</p>
<b>2018a04   Advies over het Federaal Rapport inzake Duurzame Ontwikkeling 2017   Avis concernant le Rapport fédéral sur le développement durable 2017</b>		
<b>2018a05   Advies betreffende de governance inzake luchtkwaliteit   Avis relatif à la gouvernance en matière de qualité de l'air</b>	<p><u>Marghem</u></p> <p>Wat betreft de governance inzake luchtkwaliteit We onderhandelen over een samenwerkingsakkoord om de inspanningen te verdelen tussen de gewesten, en federale bevoegdheden formeel te betrekken in de implementatie van de NEC-richtlijn voor 2030, zoals er reeds een bestaat voor de doelstellingen 2020 (Göteborg).</p> <p>Dat samenwerkingsakkoord impliceert dat er een nationaal programma wordt opgesteld, wat een vereiste is van de NEC-richtlijn. Wat milieutoezicht en luchtkwaliteit betreft, beschikken de drie gewesten ook over een gemeenschappelijke instelling, IRCEL genaamd. De coördinatie wordt overkoepeld door</p>	<p><u>Marghem</u></p> <p>En ce qui concerne la gouvernance en matière d'air Nous négocions un accord de coopération pour répartir l'effort entre régions, impliquer formellement des compétences fédérales dans la mise en œuvre de la directive NEC d'ici 2030, comme il en existe déjà un pour les objectifs 2020 (Göteborg).</p> <p>Cet accord de coopération implique l'élaboration d'un programme national qui est une exigence de la directive NEC. Par ailleurs, en ce qui concerne la surveillance de l'environnement et la qualité de l'air, les trois régions disposent d'une institution commune CELINE. La coordination est chapeauté par le GD</p>

	<p>stuurgroep ATMOS van het CCIM. Die organen functioneren goed. Desgevallend beantwoorden ze de vragen van de ICL.</p>	<p>ATMOS du CCPIE. Ces organes fonctionnent bien. Le cas échéant, ils répondent aux demandes de la CIE.</p>
<p><b>2018a06   Advies betreffende de federale inbreng in het Nationaal Energie Klimaat Plan 2030   Avis relatif à la contribution fédérale au Plan National Energie Climat 2030</b></p>	<p><u>Bellot</u></p> <p>La mobilité est un défi majeur pour le climat et la qualité de l'air mais cela va bien au-delà puisqu'une meilleure mobilité, c'est aussi une meilleure qualité de vie quotidienne pour tout le monde ! Les comportements et besoins en matière de mobilité évoluent en même temps que notre société. A ce titre, je voudrais dès à présent relever quelques grandes tendances globales :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Une société de plus en plus urbaine ;</li> <li>- Une digitalisation accrue dans tous les domaines ;</li> <li>- Une attente de solution de mobilité dans les zones rurales ;</li> <li>- Une consommation d'un service à la demande en fonction de ses besoins ;</li> <li>- Une économie du partage où, quand on n'utilise pas son bien, on le loue ou on le prête à un tiers ;</li> <li>- Une société de plus en plus orientée vers le durable où se mêlent les aspects écologiques et du bien manger ;</li> <li>- Et enfin, une évolution dans la manière de travailler avec un recours accru à ce que l'on nomme généralement les nouveaux modes de travail tels que le télétravail, la vidéo-conférence, le coworking, etc..</li> </ul> <p>De werking van ons mobiliteitssysteem moet mee evolueren met onze samenleving: zoveel is duidelijk. Omgezet naar het domein van de mobiliteit, leiden de genoemde evoluties tot het begrip van "Mobiliteit op aanvraag" of met andere woorden "Mobility-As-A-</p>	<p><u>Bellot</u></p> <p>La mobilité est un défi majeur pour le climat et la qualité de l'air mais cela va bien au-delà puisqu'une meilleure mobilité, c'est aussi une meilleure qualité de vie quotidienne pour tout le monde ! Les comportements et besoins en matière de mobilité évoluent en même temps que notre société. A ce titre, je voudrais dès à présent relever quelques grandes tendances globales :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Une société de plus en plus urbaine ;</li> <li>- Une digitalisation accrue dans tous les domaines ;</li> <li>- Une attente de solution de mobilité dans les zones rurales ;</li> <li>- Une consommation d'un service à la demande en fonction de ses besoins ;</li> <li>- Une économie du partage où, quand on n'utilise pas son bien, on le loue ou on le prête à un tiers ;</li> <li>- Une société de plus en plus orientée vers le durable où se mêlent les aspects écologiques et du bien manger ;</li> <li>- Et enfin, une évolution dans la manière de travailler avec un recours accru à ce que l'on nomme généralement les nouveaux modes de travail tels que le télétravail, la vidéo-conférence, le coworking, etc..</li> </ul> <p>De werking van ons mobiliteitssysteem moet mee evolueren met onze samenleving: zoveel is duidelijk. Omgezet naar het domein van de mobiliteit, leiden de genoemde evoluties tot het begrip van "Mobiliteit op aanvraag" of met andere woorden "Mobility-As-A-</p>



	<p>Service". Dit begrip vormt de rode draad van mijn visie inzake de mobiliteit voor morgen en omvat alle etappes voor een traject van punt A naar punt B. Souvent matérialisée par une application mobile, la mobilité en tant que service, c'est le fait de pouvoir personnaliser ses préférences en matière de déplacement, de planifier son trajet, de réserver les modes de transport, de payer pour les différents tickets d'un seul clic et de recevoir un accompagnement un temps réel durant le trajet. C'est pour atteindre ce type de mobilité, basée sur l'utilisation plutôt que sur la possession du mode de transport, que notre modèle doit évoluer dès aujourd'hui vers plus d'intermodalité physique, plus de multi-modalité, mais également évoluer en parallèle vers une plus grande digitalisation, favorisant l'intégration connectée au sein d'un même système des modes de transport plus durables (tels que le transport public, le vélo, la marche à pied) et de nouvelles solutions de mobilité telles que le covoiturage, le vélopartage, les « micro mobilité », et demain les véhicules autonomes.</p> <p>Cependant, au vu de la répartition des compétences, cette évolution du système de mobilité ne pourra totalement se matérialiser que si, les différentes autorités chargées de la mobilité s'accordent sur des politiques de mobilité visionnaires, supportées par des plans de mobilité concrets et coordonnés permettant d'en assurer la réalisation. Je constate donc que le CFDD a également relevé dans son avis la nécessité d'une vision à long terme interfédérale de la mobilité.</p> <p>Dès ma prise de fonction, acquis à l'idée que l'amélioration de la mobilité ne pourrait se faire qu'au travers d'une coopération accrue entre niveaux de pouvoirs, j'ai relancé 2 instances créées en 2003 et</p>	<p>Service". Dit begrip vormt de rode draad van mijn visie inzake de mobiliteit voor morgen en omvat alle etappes voor een traject van punt A naar punt B. Souvent matérialisée par une application mobile, la mobilité en tant que service, c'est le fait de pouvoir personnaliser ses préférences en matière de déplacement, de planifier son trajet, de réserver les modes de transport, de payer pour les différents tickets d'un seul clic et de recevoir un accompagnement un temps réel durant le trajet. C'est pour atteindre ce type de mobilité, basée sur l'utilisation plutôt que sur la possession du mode de transport, que notre modèle doit évoluer dès aujourd'hui vers plus d'intermodalité physique, plus de multi-modalité, mais également évoluer en parallèle vers une plus grande digitalisation, favorisant l'intégration connectée au sein d'un même système des modes de transport plus durables (tels que le transport public, le vélo, la marche à pied) et de nouvelles solutions de mobilité telles que le covoiturage, le vélopartage, les « micro mobilité », et demain les véhicules autonomes.</p> <p>Cependant, au vu de la répartition des compétences, cette évolution du système de mobilité ne pourra totalement se matérialiser que si, les différentes autorités chargées de la mobilité s'accordent sur des politiques de mobilité visionnaires, supportées par des plans de mobilité concrets et coordonnés permettant d'en assurer la réalisation. Je constate donc que le CFDD a également relevé dans son avis la nécessité d'une vision à long terme interfédérale de la mobilité.</p> <p>Dès ma prise de fonction, acquis à l'idée que l'amélioration de la mobilité ne pourrait se faire qu'au travers d'une coopération accrue entre niveaux de pouvoirs, j'ai relancé 2 instances créées en 2003 et qui jusque-là ne s'étaient que très peu réunies. A savoir :</p>
--	--	--

	<p>qui jusque-là ne s'étaient que très peu réunies. A savoir :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Le Comité Exécutif des Ministres de la Mobilité (CEMM) a été réactivé sur base régulière ;</li> <li>2) Le Comité pilotage RER à la tête duquel j'ai nommé une personne d'expérience, Jean-Pierre Hansen.</li> </ol> <p>Op mijn initiatief heeft het ECMM - het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit - eind tweeduizend zestien de werkzaamheden aangevat met het oog op de ontwikkeling van een interfederale visie inzake mobiliteit. In april tweeduizend zeventien heb ik de aanzet gegeven met de presentatie van een federale visie. Daarna hebben de federale en gewestelijke administraties werk gemaakt van een interfederale visie inzake mobiliteit.; ze werden daarbij begeleid door een team van consultants. Ondanks meerdere vergaderingen van het ECMM om het einddocument of tenminste de richtsnoeren ervan goed te keuren, kon evenwel nog steeds geen gemeenschappelijke politieke beslissing worden bereikt, en dat betreurt ik.</p> <p>Au-delà de ce projet de Vision d'avenir, j'ai beaucoup travaillé durant toute cette législature à poser les premiers jalons pour une meilleure mobilité. Notamment, ce travail se mesure au travers des investissements dans le ferroviaire et la relance des travaux du RER, l'augmentation de 5,1% de l'offre de train en décembre 2017 et l'ajout en décembre 2016 de 72 trains supplémentaires sur l'offre Suburbaine S à Bruxelles, le lancement du CityPass à Anvers, Gand, Charleroi et Liège, les investissements consentis pour la digitalisation de la SNCB, ou encore, le travail législatif et d'expérimentation pour les shuttles autonomes.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1 Le Comité Exécutif des Ministres de la Mobilité (CEMM) a été réactivé sur base régulière ;</li> <li>2 Le Comité pilotage RER à la tête duquel j'ai nommé une personne d'expérience, Jean-Pierre Hansen.</li> </ol> <p>Op mijn initiatief heeft het ECMM - het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit - eind tweeduizend zestien de werkzaamheden aangevat met het oog op de ontwikkeling van een interfederale visie inzake mobiliteit. In april tweeduizend zeventien heb ik de aanzet gegeven met de presentatie van een federale visie. Daarna hebben de federale en gewestelijke administraties werk gemaakt van een interfederale visie inzake mobiliteit.; ze werden daarbij begeleid door een team van consultants. Ondanks meerdere vergaderingen van het ECMM om het einddocument of tenminste de richtsnoeren ervan goed te keuren, kon evenwel nog steeds geen gemeenschappelijke politieke beslissing worden bereikt, en dat betreurt ik.</p> <p>Au-delà de ce projet de Vision d'avenir, j'ai beaucoup travaillé durant toute cette législature à poser les premiers jalons pour une meilleure mobilité. Notamment, ce travail se mesure au travers des investissements dans le ferroviaire et la relance des travaux du RER, l'augmentation de 5,1% de l'offre de train en décembre 2017 et l'ajout en décembre 2016 de 72 trains supplémentaires sur l'offre Suburbaine S à Bruxelles, le lancement du CityPass à Anvers, Gand, Charleroi et Liège, les investissements consentis pour la digitalisation de la SNCB, ou encore, le travail législatif et d'expérimentation pour les shuttles autonomes.</p> <p>Cependant, la Mobilité ne peut pas être améliorée uniquement en ne travaillant que sur l'offre.</p>
--	--	--

	<p>Cependant, la Mobilité ne peut pas être améliorée uniquement en ne travaillant que sur l'offre. Il faut également travailler sur la demande et, de manière générale, constater que le meilleur déplacement est sans doute celui qui n'a pas lieu. Il était donc évident pour moi que les nouvelles formes de travail et le télétravail en particulier pouvaient conduire à une meilleure mobilité mais également à une meilleure sécurité sur les routes. C'est pourquoi, j'ai initié un projet de « boîte à outils » <a href="http://www.teletravailler.be">www.teletravailler.be</a> qui a pour but de guider les travailleurs et les entreprises qui souhaiteraient recourir au télétravail mais ne savent pas toujours comment le mettre en place.</p> <p>Zonder een echte mentaliteitsverandering zal er geen verandering van het mobiliteitsgedrag kunnen optreden. Er is, met andere woorden, een succesvolle <i>mental shift</i> nodig om een echte <i>modal shift</i> tot stand te brengen. Iedereen moet zich ervan bewust worden dat men zich anders kan verplaatsen: het is niet meer altijd nodig om zijn eigen wagen te hebben, inzonderheid in de grote stadscentra, noch om alleen te reizen wanneer <i>carpooling</i> een krachtige oplossing biedt in de gebieden die minder bediend worden door het openbaar vervoer.</p> <p>La technologie et les datas ont également un rôle à jouer dans ce cadre. Il faut faciliter les déplacements de ceux qui décident de se déplacer autrement. C'est pourquoi j'ai lancé avec mon collègue Alexander De Croo, un appel à projets en matière de smart mobility et avons ainsi investi 4 millions d'euros dans des projets présentant un impact majeur en matière de mobilité. Les quinze projets sélectionnés par un jury indépendant couvrent différents domaines : des planificateurs d'itinéraire intelligents, des initiatives <i>open data</i> et la promotion d'alternatives de mobilité</p>	<p>Il faut également travailler sur la demande et, de manière générale, constater que le meilleur déplacement est sans doute celui qui n'a pas lieu. Il était donc évident pour moi que les nouvelles formes de travail et le télétravail en particulier pouvaient conduire à une meilleure mobilité mais également à une meilleure sécurité sur les routes. C'est pourquoi, j'ai initié un projet de « boîte à outils » <a href="http://www.teletravailler.be">www.teletravailler.be</a> qui a pour but de guider les travailleurs et les entreprises qui souhaiteraient recourir au télétravail mais ne savent pas toujours comment le mettre en place.</p> <p>Zonder een echte mentaliteitsverandering zal er geen verandering van het mobiliteitsgedrag kunnen optreden. Er is, met andere woorden, een succesvolle <i>mental shift</i> nodig om een echte <i>modal shift</i> tot stand te brengen. Iedereen moet zich ervan bewust worden dat men zich anders kan verplaatsen: het is niet meer altijd nodig om zijn eigen wagen te hebben, inzonderheid in de grote stadscentra, noch om alleen te reizen wanneer <i>carpooling</i> een krachtige oplossing biedt in de gebieden die minder bediend worden door het openbaar vervoer.</p> <p>La technologie et les datas ont également un rôle à jouer dans ce cadre. Il faut faciliter les déplacements de ceux qui décident de se déplacer autrement. C'est pourquoi j'ai lancé avec mon collègue Alexander De Croo, un appel à projets en matière de smart mobility et avons ainsi investi 4 millions d'euros dans des projets présentant un impact majeur en matière de mobilité. Les quinze projets sélectionnés par un jury indépendant couvrent différents domaines : des planificateurs d'itinéraire intelligents, des initiatives <i>open data</i> et la promotion d'alternatives de mobilité durables, tels les trottinettes électriques, la promotion du vélo pour les déplacements domicile-travail ou</p>
--	--	--

	<p>durables, tels les trottinettes électriques, la promotion du vélo pour les déplacements domicile-travail ou encore le route planner commun aux 4 sociétés de transport public. C'est avec ces projets que concrètement, je souhaite allier le meilleure de la technologie pour créer de nouvelles offres de mobilités, contribuer à changer les comportements et plus particulièrement lutter contre l'auto-solisme. Appréhender de nouvelles façons de se déplacer, en étant informé des différentes possibilités mais surtout en expérimentant soi-même, est une des clés du succès.</p> <p>Met betrekking tot tariefintegratie (één enkel ticket en één enkele prijs), die het gebruik van het openbaar vervoer aanmoedigt, werd onlangs het voorstel gedaan om het geïntegreerde JUMP-ticket en het MTB-abonnement uit te breiden tot de volledige zone van het Gewestelijk Expresnet; dit voorstel werd nogal positief onthaald. Een beslissing van het ECMM in dat verband moet nog worden goedgekeurd door het Brussels Gewest.</p> <p>Inzake impact op de vraag en mentaliteitsverandering zou ik willen terugkomen op het mobiliteitsbudget, waarvan veel werd verwacht en dat kort geleden in de Kamer werd goedgekeurd. Als alternatief voor de bedrijfswagen had de Regering in eerste instantie aan de houders van een bedrijfswagen voorgesteld om die bedrijfswagen te ruilen voor cash geld. Het was een beetje "alles of niets".</p> <p>C'est pourquoi, un projet de budget mobilité a, dans un deuxième temps, été proposé sur base de la proposition des interlocuteurs sociaux. Ce budget mobilité comprend trois piliers : une voiture respectueuse de l'environnement, des modes de transport durables (pilier sur lequel je me suis beaucoup investi) et le solde en cash. Ce système est</p>	<p>encore le route planner commun aux 4 sociétés de transport public. C'est avec ces projets que concrètement, je souhaite allier le meilleure de la technologie pour créer de nouvelles offres de mobilités, contribuer à changer les comportements et plus particulièrement lutter contre l'auto-solisme. Appréhender de nouvelles façons de se déplacer, en étant informé des différentes possibilités mais surtout en expérimentant soi-même, est une des clés du succès.</p> <p>Met betrekking tot tariefintegratie (één enkel ticket en één enkele prijs), die het gebruik van het openbaar vervoer aanmoedigt, werd onlangs het voorstel gedaan om het geïntegreerde JUMP-ticket en het MTB-abonnement uit te breiden tot de volledige zone van het Gewestelijk Expresnet; dit voorstel werd nogal positief onthaald. Een beslissing van het ECMM in dat verband moet nog worden goedgekeurd door het Brussels Gewest.</p> <p>Inzake impact op de vraag en mentaliteitsverandering zou ik willen terugkomen op het mobiliteitsbudget, waarvan veel werd verwacht en dat kort geleden in de Kamer werd goedgekeurd. Als alternatief voor de bedrijfswagen had de Regering in eerste instantie aan de houders van een bedrijfswagen voorgesteld om die bedrijfswagen te ruilen voor cash geld. Het was een beetje "alles of niets".</p> <p>C'est pourquoi, un projet de budget mobilité a, dans un deuxième temps, été proposé sur base de la proposition des interlocuteurs sociaux. Ce budget mobilité comprend trois piliers : une voiture respectueuse de l'environnement, des modes de transport durables (pilier sur lequel je me suis beaucoup investi) et le solde en cash. Ce système est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> mars. Il est donc encore trop tôt pour évaluer la mesure mais cela répondait</p>
--	---	---

	<p>entré en vigueur le 1<sup>er</sup> mars. Il est donc encore trop tôt pour évaluer la mesure mais cela répondait clairement à une demande des employeurs et des travailleurs. L'impact environnemental d'une telle mesure ne pourra, a priori, n'être que positif pour la mobilité à partir du moment où certains renonceront à leur voiture de société au profit du budget mobilité.</p> <p>Mesdames et Messieurs,</p> <p>Permettez-moi pour conclure de vous exprimer quelques actions au cœur de ma vision qu'il me semble urgent de poser si l'on souhaite améliorer la mobilité belge, notamment pour atteindre les 3 ambitions fédérales que nous nous sommes fixés à l'horizon 2030 :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- réduire la congestion de 30%</li> <li>- augmenter la part modale du fret ferroviaire de 12 à 20%</li> <li>- augmenter la part modale du transport ferroviaire de 8% à 15%</li> </ul> <p>Il ressort des travaux entourant l'élaboration de la vision que ces ambitions peuvent être atteintes au travers de la mise en application du concept de « Mobility-As-A-Service » et la mise en œuvre de stratégies spécifiques pour le transport de voyageurs et de marchandises.</p> <p>Je me bornerai aujourd'hui à vous présenter les 5 jalons qu'il est important de poser dès aujourd'hui pour préparer la mobilité de demain. S'ils sont prioritaires à mes yeux, c'est parce qu'il s'agit des 5 actions qui nécessitent d'urgence une prise d'action concertée entre les différents niveaux de pouvoir</p> <p>Ces jalons sont au nombre de 5 :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Je plaide pour la création d'une <b>agence interfédérale de la mobilité</b> qui rassemblerait les talents scientifiques et administratifs existants pour analyser et</li> </ol>	<p>clairement à une demande des employeurs et des travailleurs. L'impact environnemental d'une telle mesure ne pourra, a priori, n'être que positif pour la mobilité à partir du moment où certains renonceront à leur voiture de société au profit du budget mobilité.</p> <p>Mesdames et Messieurs,</p> <p>Permettez-moi pour conclure de vous exprimer quelques actions au cœur de ma vision qu'il me semble urgent de poser si l'on souhaite améliorer la mobilité belge, notamment pour atteindre les 3 ambitions fédérales que nous nous sommes fixés à l'horizon 2030 :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- réduire la congestion de 30%</li> <li>- augmenter la part modale du fret ferroviaire de 12 à 20%</li> <li>- augmenter la part modale du transport ferroviaire de 8% à 15%</li> </ul> <p>Il ressort des travaux entourant l'élaboration de la vision que ces ambitions peuvent être atteintes au travers de la mise en application du concept de « Mobility-As-A-Service » et la mise en œuvre de stratégies spécifiques pour le transport de voyageurs et de marchandises.</p> <p>Je me bornerai aujourd'hui à vous présenter les 5 jalons qu'il est important de poser dès aujourd'hui pour préparer la mobilité de demain. S'ils sont prioritaires à mes yeux, c'est parce qu'il s'agit des 5 actions qui nécessitent d'urgence une prise d'action concertée entre les différents niveaux de pouvoir</p> <p>Ces jalons sont au nombre de 5 :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Je plaide pour la création d'une <b>agence interfédérale de la mobilité</b> qui rassemblerait les talents scientifiques et administratifs existants pour analyser et étudier en commun les problématiques rencontrées afin de pouvoir formuler aux</li> </ol>
--	--	--

	<p>étudier en commun les problématiques rencontrées afin de pouvoir formuler aux responsables politiques des recommandations cohérentes à tous les niveaux de pouvoirs. L'objectif est de mettre fin à la guerre des statistiques, mettre fin aux pertes de temps et aux gaspillages de moyens publics pour la réalisation d'études inutilisées ... pour enfin débattre sereinement des solutions et surtout de les mettre en œuvre ensemble de façon cohérente. Coopérer, coordonner, synchroniser seraient les maitres-mots de cette Agence.</p> <p>2) Le bras droit technique de cette agence serait une « <b>Plateforme de Datas</b> » qui rassemblerait à la fois les données des entreprises de transport publics et des sociétés privées mais aussi celles provenant de l'infrastructure. L'expérience du Smart Mobility Call démontre que nous avons besoin d'un réceptacle virtuel des données de mobilité, afin de créer un big data qui nous permettra demain d'exploiter au maximum le potentiel des Intelligences Artificielles. Les véhicules intelligents et autonomes et les applications de demain, seront d'autant plus efficaces et fiables qu'elles se baseront sur un ensemble gigantesque de données standardisées et rendues accessibles au plus grand nombre.</p> <p>3) Nous devons dès aujourd'hui travailler à établir un <b>schéma directeur intermodal</b> dans lequel seront identifiés et mis en réseau les nœuds de correspondances stratégiques des</p>	<p>responsables politiques des recommandations cohérentes à tous les niveaux de pouvoirs. L'objectif est de mettre fin à la guerre des statistiques, mettre fin aux pertes de temps et aux gaspillages de moyens publics pour la réalisation d'études inutilisées ... pour enfin débattre sereinement des solutions et surtout de les mettre en œuvre ensemble de façon cohérente. Coopérer, coordonner, synchroniser seraient les maitres-mots de cette Agence.</p> <p>2) Le bras droit technique de cette agence serait une « <b>Plateforme de Datas</b> » qui rassemblerait à la fois les données des entreprises de transport publics et des sociétés privées mais aussi celles provenant de l'infrastructure. L'expérience du Smart Mobility Call démontre que nous avons besoin d'un réceptacle virtuel des données de mobilité, afin de créer un big data qui nous permettra demain d'exploiter au maximum le potentiel des Intelligences Artificielles. Les véhicules intelligents et autonomes et les applications de demain, seront d'autant plus efficaces et fiables qu'elles se baseront sur un ensemble gigantesque de données standardisées et rendues accessibles au plus grand nombre.</p> <p>3) Nous devons dès aujourd'hui travailler à établir un <b>schéma directeur intermodal</b> dans lequel seront identifiés et mis en réseau les nœuds de correspondances stratégiques des différents opérateurs publics et privés en fonction des flux de déplacement, et qui servira de base à la redéfinition de l'offre de transport qu'il s'agisse de train, de bus ou de</p>
--	---	---

	<p>différents opérateurs publics et privés en fonction des flux de déplacement, et qui servira de base à la redéfinition de l'offre de transport qu'il s'agisse de train, de bus ou de nouvelles solutions de mobilité partagées. Ce schéma doit également servir d'outil de planification et de coordination des politiques et des investissements des différentes entités qu'il s'agissent de chantiers autoroutiers, de la mise en place d'un réseau cyclable structurant, ou autre...</p> <p>4) Préparer l'avenir de la mobilité implique de tenir compte de manière systématique des <b>innovations technologiques</b> dans notre manière de concevoir les solutions aux problèmes de mobilité. Les chantiers de demain devront intégrer le recours à la 5G et préparer nos routes et nos plateformes logistiques à l'arrivée de véhicules autonomes et connectés. A ce titre, un plan d'expérimentation serait également nécessaire à court terme.</p> <p>5) Enfin, il me semble impératif que les différents gouvernements travaillent de concert à l'établissement d'un <b>Plan pluriannuel d'investissements</b> pour le système de mobilité en général et les opérateurs de transports publics en particulier, et dégagent les budgets nécessaires pour le développement des infrastructures stratégiques identifiées. Assurer l'intégration de chaque maillon, accorder un soin particulier aux interfaces de mobilité et ainsi fluidifier la chaîne de</p>	<p>nouvelles solutions de mobilité partagées. Ce schéma doit également servir d'outil de planification et de coordination des politiques et des investissements des différentes entités qu'il s'agissent de chantiers autoroutiers, de la mise en place d'un réseau cyclable structurant, ou autre...</p> <p>4) Préparer l'avenir de la mobilité implique de tenir compte de manière systématique des <b>innovations technologiques</b> dans notre manière de concevoir les solutions aux problèmes de mobilité. Les chantiers de demain devront intégrer le recours à la 5G et préparer nos routes et nos plateformes logistiques à l'arrivée de véhicules autonomes et connectés. A ce titre, un plan d'expérimentation serait également nécessaire à court terme.</p> <p>5) Enfin, il me semble impératif que les différents gouvernements travaillent de concert à l'établissement d'un <b>Plan pluriannuel d'investissements</b> pour le système de mobilité en général et les opérateurs de transports publics en particulier, et dégagent les budgets nécessaires pour le développement des infrastructures stratégiques identifiées. Assurer l'intégration de chaque maillon, accorder un soin particulier aux interfaces de mobilité et ainsi fluidifier la chaîne de mobilité seraient les principes directeur d'un tel plan d'investissements.</p> <p>Ma vision de la mobilité s'est voulue dès ma prise de fonction intermodale, multimodale, connectée,</p>
--	--	--

	<p>mobilité seraient les principes directeur d'un tel plan d'investissements.</p> <p>Ma vision de la mobilité s'est voulue dès ma prise de fonction intermodale, multimodale, connectée, durable, fiable et sûre mais également concertée entre tous. Je suis toujours convaincu dans l'exercice quotidien de mes fonctions que ce fil rouge est plus que jamais d'actualité et j'invite tous les responsables en matière de mobilité à dépasser les particularismes locaux pour embrasser une vision large des solutions possibles et en commun œuvrer réellement à l'amélioration de la mobilité dont notre pays a tant besoin.</p> <p><u>Marghem</u></p> <p>[9] Heeft de minister – aangezien de energietransitie aanzienlijke investeringen vereist die moeten worden verdeeld – ideeën over wat kan worden gedaan om ervoor te zorgen dat de inspanningen betaalbaar zijn voor alle gezinnen, met name kwetsbare bevolkingsgroepen, voor kmo's en bedrijven?</p> <p>Op de middellange termijn dus 2030 zoals gehanteerd voor het Nationaal Energie en Klimaatplan.</p> <p>De vijfde dimensie van de energie-unie is Onderzoek, Innovatie en competitiviteit. In dat hoofdstuk is er dan ook aandacht voor de vrijwaring en zelfs de versterking van het concurrentievermogen van de Belgische ondernemingen, een sleutelement voor België.</p>	<p>durable, fiable et sûre mais également concertée entre tous. Je suis toujours convaincu dans l'exercice quotidien de mes fonctions que ce fil rouge est plus que jamais d'actualité et j'invite tous les responsables en matière de mobilité à dépasser les particularismes locaux pour embrasser une vision large des solutions possibles et en commun œuvrer réellement à l'amélioration de la mobilité dont notre pays a tant besoin.</p> <p><u>Marghem</u></p> <p>[9] La transition énergétique allant demander des investissements importants qui devront être répartis, Mme la Ministre a-t-elle des idées sur ce qui pourra être fait pour que les efforts soient payables pour tous les ménages, en particulier les publics précarisés, pour les PME et pour les entreprises ?</p> <p>À moyen terme, c'est-à-dire 2030 comme appliqué pour le Plan national Énergie - Climat.</p> <p>La cinquième dimension de l'Union de l'énergie est Recherche, innovation et compétitivité. Ce chapitre accorde dès lors une attention à la préservation, voire au renforcement de la capacité concurrentielle des entreprises belges, un élément clé pour la Belgique. Le Gouvernement s'est engagé à adopter une norme énergétique. Cette norme, fonction du profil de</p>
--	---	---



	<p>De regering heeft zich ertoe verbonden een energienorm goed te keuren. Deze norm, die afhankelijk is van het verbruiksprofiel en de energie-intensiteit, moet ervoor zorgen dat de verschillende componenten van de energiekost in België niet hoger zijn dan in onze buurlanden, zodat de concurrentiekracht van onze ondernemingen en de koopkracht van de gezinnen gevrijwaard blijven.</p> <p>Het federaal plan armoedebestrijding 2016 - 2019 legde met zijn acties rond energie armoede de nadruk op evaluatie en verbetering van de bestaande federale maatregelen die rechtsreeks of onrechtstreeks tussenkomen op de energiefactuur en volgde hiermee de richting die werd aangegeven in het regeerakkoord. Wegens regionalisering in België behoren het grootste deel van de bestaande energie efficiënte maatregelen tot de bevoegdheid van de verschillende regio's (Brussel, Vlaanderen en Wallonië) en kennen zij een verscheidenheid ten opzichte van elkaar.</p> <p>Om te kunnen voldoen aan de door de EU gestelde doelen zal er geanalyseerd worden hoe de huidige maatregelen binnen ieder niveau hier kunnen toe bijdragen of hervormd worden zodat zij aansluiten bij de visie om energiearmoede aan te pakken om het verbruik zo laag mogelijk te houden. Hierbij mag niet vergeten worden dat energie een basisbehoefte is waartoe iedereen toegang moet hebben en dus ook betaalbaar moet zijn voor burgers in een precaire situatie.</p> <p>Wat concrete maatregelen betreft zal binnen elke entiteit een energie-armoedeplan opgesteld worden. Deze plannen zullen maatregelen voorstellen die</p>	<p>consommation et de l'intensité énergétique, doit avoir pour but de veiller à ce que les différentes composantes du coût de l'énergie ne soient pas plus élevées en Belgique que chez nos voisins, de manière à préserver la compétitivité de nos entreprises et le pouvoir d'achat des ménages.</p> <p>Le plan fédéral de lutte contre la pauvreté 2016 -2019 a mis l'accent, par ses actions en matière de précarité énergétique, sur une évaluation et une amélioration des mesures fédérales existantes qui interviennent directement ou indirectement sur la facture énergétique et a suivi de la sorte l'orientation donnée dans l'accord de gouvernement. En vertu de la régionalisation en Belgique, la plupart des mesures actuelles en matière d'efficacité énergétique relèvent de la compétence des différentes Régions (Bruxelles, Flandre et Wallonie) et présentent une diversité entre elles.</p> <p>En vue de pouvoir répondre aux objectifs fixés par l'UE, il sera procédé à une analyse de la manière dont les mesures actuelles au sein de chaque niveau peuvent y contribuer ou être réformées de façon à s'aligner sur la vision de s'attaquer à la précarité énergétique pour maintenir la consommation à un seuil le plus bas possible. À cet égard, il ne faut pas oublier que l'énergie est un besoin fondamental auquel chacun doit avoir accès et qui doit donc être abordable même pour les citoyens en situation précaire.</p> <p>Pour ce qui est des mesures concrètes, un plan en matière de précarité énergétique sera établi au sein de chaque entité. Ces plans proposeront des mesures axées sur la réduction de la consommation. Réduire la</p>
--	---	---

	<p>gericht zijn op het verminderen van het verbruik. Hoe minder verbruik, hoe lager de factuur. Het terugdringen van het verbruik en het inzetten op energie-efficiëntie moeten binnen dit energie-armoedeplan als topprioriteit gelden.</p> <p>Op federaal vlak zullen bestaande elementen van het sociaal energiebeleid geëvalueerd worden in functie van herziene Richtlijn betreffende gemeenschappelijke regels voor de interne markt voor elektriciteit.</p> <p>Voor de kansarmen en kwetsbare doelgroepen zullen ondersteunende maatregelen worden genomen wanneer apparaten of brandstoffen uit de markt worden genomen, zodat zij op een volwaardige wijze kunnen deelnemen aan de energietransitie. Ook op gewestelijk niveau worden er zoals hierboven geschetst maatregelen genomen.</p> <p>Zowel de studies uitgevoerd door het federaal plan bureau op horizon 2030 als de recent gepubliceerde Europese 2050 studies wijzen op een verhoging van het BNP bij een ambitieus klimaatbeleid mogelijk ten opzichte van de referentie scenario's. Dat wil echter niet zeggen dat er alleen winners uit zullen komen de notie van Just Transition dient dan ook voorop te staan bij het uitwerken. De boodschap van de protesten van de gele hesjes hebben ons geleerd dat maatregelen doordacht moeten genomen worden en dat inkomsten van een eventueel te ontwikkelen belasting dienen rechtvaardig en transparant te worden gerecycleerd.</p>	<p>consommation, c'est alléger la facture. La réduction de la consommation et l'investissement dans l'efficacité énergétique doivent constituer la priorité majeure au sein de ce plan de lutte contre la précarité énergétique.</p> <p>Au niveau fédéral, les éléments existants de la politique énergétique sociale seront évalués en fonction de la refonte de la directive concernant des règles communes pour le marché intérieur de l'électricité.</p> <p>Pour les groupes cibles précarisés et vulnérables, des mesures de soutien seront adoptées lors du retrait du marché d'appareils ou de carburants, afin que ces personnes puissent pleinement participer à la transition énergétique. Au niveau régional également, des mesures seront prises comme évoqué ci-dessus.</p> <p>Tant les études réalisées par le Bureau fédéral du plan à l'horizon 2030 que les études européennes à l'horizon 2050 publiées récemment soulignent la possibilité d'une augmentation du PNB avec une politique climatique ambitieuse par rapport aux scénarios de référence. Cela ne veut pas dire qu'il n'y aura que des gagnants. La notion de transition juste ("Just Transition") doit dès lors figurer à l'avant-plan lors de la mise en œuvre. Le message de la contestation des "gilets jaunes" nous a appris que les mesures doivent être prises après mûre réflexion et que les recettes d'une éventuelle taxation à développer doivent être redistribuées de façon équitable et transparente.</p>
--	--	---

	<p>De energietransitie zal effectief vragen om zich te concentreren op de koolstofarme investeringen. Het gaat echter vooral om een wijziging van het type van investeringen eerder dan om een massale verhoging van die investeringen. Die investeringen, waarvan het merendeel gericht zal zijn op energie-efficiëntie, zullen de energiefactuur op middellange en korte termijn aanzienlijk doen dalen (met 2 procentpunten van het BBP tegen 2030). De belangrijkste kwestie is dus die van de activering van de financiële stromen. Naast het werk dat geleverd moet worden om de heroriëntatie van die financiële stromen te ondersteunen, moet ook de rol geanalyseerd worden die de inkomsten uit een koolstoftarifiering kunnen spelen. Uit het nationale debat over het onderwerp is gebleken dat die doorgestuurd konden en moesten worden naar die die het koolstofprijssignaal steunen, met heel bijzondere aandacht voor de kwetsbare bevolkingsgroepen teneinde zich ervan te vergewissen dat de ecologische transitie garant staat voor sociale rechtvaardigheid.</p> <p>Een belangrijke financieringstool vanuit federale hoek voor het stimuleren van investeringen in innovatieve O&amp;O projecten die verband houden met de bevoegdheden van de federale regering (i.e. onderzoek inzake kernenergie, transmissienetten, opslag van energie, offshore, enz.) betreft het energietransitiefonds.</p> <p>Dit fonds, dat jaarlijks – tot 2030 – 20 mio EUR voorziet voor dergelijke projecten, wordt gefinancierd vanwege de uitbaters van Doel 1 en Doel 2 in ruil voor het uitstel van de wettelijke sluitingsdatum van de centrales met 10 jaar. Ook heeft de Premier in 2016 een voorstel gelanceerd voor een nationaal</p>	<p>La transition énergétique demandera en effet de se concentrer sur les investissements bas carbone. Néanmoins, il s’agit avant tout d’une modification du type d’investissement, plutôt que d’un relèvement massif de ceux-ci. Ces investissements, dont la plus grande partie sera centrée sur l’efficacité énergétique, feront baisser de manière considérable la facture énergétique à moyen et court terme (de l’ordre de 2 points de pourcent du PIB à l’horizon 2030). La question principale est donc celle de la mobilisation des flux financiers. A côté du travail à réaliser pour soutenir la réorientation de ces flux financiers, il faut aussi analyser le rôle que peuvent avoir les recettes issues d’une tarification du carbone. Le débat national sur le sujet a montré que celles-ci pouvaient, et devaient, être redirigées vers ceux qui supportent le signal-prix carbone, avec une attention toute particulière pour les publics précarisés afin de s’assurer que la transition écologique soit garante de la justice sociale.</p> <p>Au niveau fédéral, le Fonds de transition énergétique est un important levier financier pour stimuler les investissements dans des projets innovants de recherche et de développement en lien avec les compétences fédérales (e.a. la recherche sur le nucléaire, les réseaux de transmission, la capture d’énergie, l’offshore, etc.).</p> <p>Ce Fonds qui, jusqu’en 2030, attribuera annuellement 20 millions d’euros à de tels projets, est financé par les gestionnaires de Doel 1 et Doel 2 en échange du report de la date légale de fermeture de ces centrales pour 10 ans. Par ailleurs, en 2016, le Premier ministre a lancé un projet de pacte d’investissement national avec le secteur privé pour assurer un climat</p>
--	---	---

	<p>investeringspact met de privésector om dmv privé-publieke partnerschappen te zorgen voor een gezond investeringsklimaat en een duurzame en inclusieve groei tegen 2030.</p> <p>Samen zijn die energiegerelateerde projecten goed voor een investering van 60 miljard EUR in 2030.</p> <p>[10] Zal er een mechanisme komen voor een goede integratie van de elementen van de verschillende beleidsniveaus en een effectieve structurele coördinatie van regionaal en federaal beleid in het NEKP 2030?</p> <p>Er bestaat een langlopende traditie van structureel overleg tussen de gewesten onderling en de federale Staat over klimaat en energie kwesties via het Energie Overlegorgaan (ENOVER) ENOVER en de Nationale Klimaat Commissie (NKC). Dit overleg ligt aan de basis van de uitwerking van het ontwerp van geïntegreerd Nationaal Energie en Klimaatplan (iNEKP). In deze overleg fora werd dan ook een gezamenlijke werkwijze vastgelegd en een stuurgroep (en daaronder verschillende bestaande en nieuwe expertenwerkgroepen) opgericht en gemandateerd om hiervan werk te maken.</p> <p>Natuurlijk is er verbetering mogelijk. Zo staat de optimalisatie en versterking van de werking van de NKC op de agenda van de 6de staatshervorming. Je suis favorable à un renforcement structurel de la coordination des politiques climatiques régionales et fédérales. Les recommandations en la matière issues du Sénat, du Dialogue interparlementaire sur le climat, des organes d'avis, ainsi que du récent Dialogue académique sur la gouvernance climatique</p>	<p>d'investissement sain et une croissance durable et inclusive d'ici 2030 grâce à des partenariats public-privé.</p> <p>Ensemble, ces projets liés à l'énergie représentent un investissement de 60 milliards d'euros en 2030.</p> <p>[10] Un mécanisme permettant une bonne intégration des éléments des différents niveaux de pouvoir et une coordination structurelle efficace des politiques régionales et fédérales dans le PNEC 2030 est-il prévu ?</p> <p>Une longue tradition de concertation structurelle mutuelle entre les Régions et entre les Régions et l'État fédéral sur les questions de climat et d'énergie existe via l'organe CONCERE (Concertation Énergie ou ENOVER = Energie Overleg) et la Commission Nationale Climat (CNC). Cette concertation est à la base de l'élaboration du projet de Plan national intégré Énergie - Climat (iPNEC). Une méthode de travail commune a dès lors été définie au sein de ces forums de concertation et un comité de pilotage (au sein duquel existent des groupes de travail existants ou nouveaux) a été créé et mandaté pour sa mise en œuvre.</p> <p>Certes, une amélioration est possible. Ainsi, l'optimisation et le renforcement du fonctionnement de la CNC figure à l'ordre du jour de la 6ème réforme de l'État. Je suis favorable à un renforcement structurel de la coordination des politiques climatiques régionales et fédérales. Les recommandations en la matière issues du Sénat, du Dialogue interparlementaire sur le climat, des organes</p>
--	---	---

	<p>en Belgique, coordonné par l'USLB, peuvent servir de base au développement de mesures concrètes visant à assurer ce renforcement structurel.</p> <p>Betreffende een goede integratie binnen het ontwerp van NEKP, werd op vraag van meerdere partijen binnen de verschillende entiteiten bij de opmaak van het ontwerp geïntegreerd Nationaal Energie en Klimaatplan vooral ingezet op de voorbereiding van de entiteitspecifieke plannen eerder dan het uitwerken van één geïntegreerd plan. Nu het ontwerp plan gepubliceerd is hopen wij, mede aangedreven door de inbreng van de adviesraden, tot een meer geïntegreerd en coherent geheel te komen. Van mijn zijde sta ik alvast open om in overleg met de gewesten, het voortschrijdend inzicht inachtnemend en via meerdere iteraties met mijn partners, ook in de federale regering, tot een coherenter document te komen. Deze oefening dient hierbij niet te stoppen bij de indiening van het finale plan eind december 2019. Nee zij dient nu al een reflectie te bevatten alsook een instrumentarium dat kan dienen voor de Europees vereiste tussentijdse evaluaties en herzieningen.</p> <p>[10] Is het voorzien dat er een methodologie voor verdeling komt voor alle huidige en toekomstige klimaatdossiers in het kader van de lastenverdeling (burden sharing)?</p> <p>Het ontwerp van NEKP voorziet reeds een verdeling van de doelstelling voor broeikasgasemissies. De overige Europese doelstellingen zijn niet verdeeld</p>	<p>d'avis, ainsi que du récent Dialogue académique sur la gouvernance climatique en Belgique, coordonné par l'USLB, peuvent servir de base au développement de mesures concrètes visant à assurer ce renforcement structurel.</p> <p>En ce qui concerne une bonne intégration dans le projet de PNEC, il a été principalement œuvré, à la demande de plusieurs parties au sein des différentes entités lors de l'établissement du projet de Plan national intégré Énergie - Climat, à la préparation de plans spécifiques aux entités plutôt qu'à l'élaboration d'un plan intégré unique. Maintenant que le projet de plan a été publié, nous espérons, sous l'impulsion notamment de la contribution des conseils d'avis, parvenir à un ensemble mieux intégré et plus cohérent. Pour ma part, je suis d'ores et déjà ouverte, en concertation avec les Régions, à l'obtention d'un document plus cohérent en tenant compte de l'impératif de progresser et grâce à des contacts répétés avec mes partenaires, aussi au sein du gouvernement fédéral. À cet égard, cet exercice ne doit pas s'arrêter au moment du dépôt du plan final fin décembre 2019. Il doit au contraire comprendre dès maintenant une réflexion et un instrumentaire permettant de répondre aux évaluations et révisions intermédiaires exigées par l'Europe</p> <p>[10] Est-il envisagé de mettre en place une méthodologie de répartition pour tous les dossiers climatiques présents et à venir dans le cadre de la répartition des efforts ("burden sharing") ?</p> <p>Le projet de PNEC prévoit déjà une répartition de l'objectif pour les émissions de gaz à effet de serre. Les autres objectifs européens n'ont pas été répartis</p>
--	---	---

	<p>over de lidstaten maar mogen bottom-up ingevuld worden.</p> <p>De Belgische bijdrage aan de Europese Energie-Efficiëntie doelstelling van 32.5% wordt ingeschat op 22% primair en 17% finaal ten opzichte van het Primes-scenario 2007 in 2030 of 26% primair en 12% finaal ten opzichte van reëel verbruik 2005. Ook deze wordt in het ontwerp van NEKP uitgesplitst over de gewesten en is bottom-up opgebouwd.</p> <p>Inzake hernieuwbare energie komt de Belgische doelstelling op 18,3%. Ook de verdeling van wat dit betekent inzake bijdrage per gewest vindt men terug in het ontwerp van NEKP.</p> <p>Naast de zaken die opgenomen zijn in het ontwerp van NEKP dient er ook een verdeelsleutel afgesproken te worden voor de bijdrage aan internationale klimaatfinanciering en de betreffende de inkomsten van het veilen van emissierechten namens België.</p> <p>De werkzaamheden hierover worden opgestart in de schoot van de NKC.</p> <p>[10] Zijn er maatregelen genomen om ervoor te zorgen dat het NEKP compatibel is binnen het Europese kader met de mechanismen voor het herzien van de ambitieniveaus zoals vastgelegd in het klimaatakkoord van Parijs (Talanoa-dialogue, Global Stocktake)?</p> <p>De cyclus voor onderzoek en herziening van de nationale energie-klimaatplannen, zoals vastgelegd in de Europese wetgeving (verordening 2018/1999 inzake de governance van de energie-unie en van de</p>	<p>entre les États membres mais peuvent être remplis en partant de la base.</p> <p>La contribution de la Belgique à l'objectif européen d'efficacité énergétique de 32,5% est estimé à 22% au départ et 17% au final en 2030 par rapport au scénario Primes de 2007, soit 26% au départ et 12% au final par rapport à la consommation réelle de 2005. Celle-ci est également ventilée entre les Régions dans le projet de PNEC et a été élaborée en partant de la base.</p> <p>En matière d'énergie renouvelable, l'objectif de la Belgique est de 18,3%. La répartition de ce que cela signifie pour l'apport par chaque région se retrouve également dans le projet de PNEC.</p> <p>Outre les éléments repris dans le projet de PNEC, il faut également s'accorder sur une clé de répartition pour la contribution au financement climatique international, et en ce qui concerne les revenus de la mise aux enchères de droits d'émission au nom de la Belgique.</p> <p>Les travaux à ce sujet seront lancés dans le cadre de la CNC.</p> <p>[10] Des mesures sont-elles prises afin de s'assurer que le PNEC soit compatible dans le cadre européen avec les mécanismes de révision du niveau d'ambition prévus dans l'accord de Paris (dialogue de Talanoa, Global Stocktake) ?</p> <p>Le cycle d'examen et de révision des plans nationaux énergie-climat, tel qu'établi par la législation européenne (règlement 2018/1999 sur la gouvernance de l'union de l'énergie et de l'action pour</p>
--	--	--

	<p>Klimaatactie), is afgestemd op de ambitiecyclus van het Akkoord van Parijs (Global stocktake)</p> <p>[11] Is er een 'nationale conferentie over de rechtvaardige transitie naar een lagekoolstofeconomie' voorzien?</p> <p>De organisatie van een nationale conferentie over de rechtvaardige transitie van een koolstofarme economie werd, binnen de regering, niet als opportuun beschouwd om te vermelden in een ontwerp van NEKP 2021-2030. Dat neemt niet weg dat zulke conferenties zinvol zijn als ondersteunende acties om een transitiebeleid vorm te geven. En, het zijn adviesraden zoals de FRDO die daarin het voortouw kunnen nemen om het draagvlak te verbreden voor zulk beleid.</p> <p>[12] Is een herziening in voorbereiding van de energiefiscaliteit, met als doel geleidelijk de milieudimensie en een koolstofprijs op energievectoren (fossiele) erin te integreren, en in welke vorm?</p> <p>In deze kan ik melden wat in het ontwerp van NEKP werd weerhouden namelijk dat een plan zal worden uitgewerkt tegen 2021. Aan dit plan zijn ook de nodige randvoorwaarden verbonden zoals coherent zijn met elke andere hervorming van de fiscaliteit, waarbij de internationale concurrentiepositie van de bedrijven gevrijwaard wordt en flankerend beleid voor de burgers wordt voorzien. Wat de bestemming van de inkomsten van de eventuele tarifiering betreft, dient rekening te worden gehouden met het behoud van het globale aanslagniveau en met een terugvloeiing naar de bijdragende entiteiten,</p>	<p>le climat), est aligné avec le cycle d'ambition de l'Accord de Paris (Global stocktake)</p> <p>[11] Une "Conférence nationale sur la Transition juste vers une économie bas carbone" est-elle prévue?</p> <p>Il n'a pas été considéré opportun, au sein du gouvernement, de mentionner l'organisation d'une conférence nationale sur la Transition juste vers une économie bas carbone dans le projet de PNEC 2021-2030. Cela n'empêche pas que de telles conférences font sens comme actions de soutien pour donner forme à une politique de transition. Et, ce sont les organes d'avis tels que le CFDD qui peuvent prendre les devants pour élargir la portée de telles politiques.</p> <p>[12] Une révision de la fiscalité énergétique, afin d'intégrer progressivement la dimension environnementale et un prix carbone sur les vecteurs énergétiques (fossiles) est-elle en préparation, et sous quelle forme ?</p> <p>À ce sujet, je puis vous annoncer ce qui a été retenu dans le projet de PNEC, à savoir qu'un plan sera élaboré d'ici 2021. Ce plan est également subordonné aux conditions impératives nécessaires comme la cohérence avec toute autre réforme de la fiscalité, en veillant à préserver la position concurrentielle internationale des entreprises et à prévoir une politique d'accompagnement pour les citoyens. En ce qui concerne l'affectation des revenus de la tarification éventuelle, il y a lieu de tenir compte du maintien du niveau global d'imposition et d'une rétrocession vers les entités contributrices,</p>
--	---	---

	<p>verantwoordelijk voor het behalen van de broeikasgasreductiedoelstellingen.</p> <p>Er werd ook beslist dat de studie “Belgian National Debate on Carbon pricing” betreffende de haalbaarheid van de invoering van een koolstoftarifiering dient aangevuld te worden met verder studiewerk naar praktische uitvoering en haalbaarheid, rekening houdend met de bevoegdheidsverdeling in België.</p> <p>[15] Welke mechanismen en procedures zijn er om een gecoördineerde implementatie van het NEKP mogelijk te maken door de administratie en de beleidsniveaus?</p> <p>Hiervoor verwijst ik terug naar mijn antwoord op vraag [10] gezien het in lijn van de verwachtingen ligt dat de implementatie en monitoring door dezelfde instanties zal gebeuren. In het NEKP ontwerp zelf is de volgende maatregel opgenomen: “De klimaatgovernance verbeteren en optimalisering van bestaande governancestructuren (Nationale Klimaatcommissie). De bevoegde overheden zullen voldoende middelen vrijmaken en dit garanderen voor alle administraties die bij de invoering van het NEKP betrokken zijn.”</p> <p>[17] Is er een helder juridisch kader in voorbereiding voor de energiemarkt?</p> <p>De federale regering keurde op 20 april 2018 het energiepact goed als onderdeel van de federale</p>	<p>responsables de la réalisation des objectifs de réduction des gaz à effet de serre.</p> <p>Il a également été décidé que l'étude "Belgian National Debate on Carbon pricing" (débat national sur une tarification carbone en Belgique) relative à la faisabilité de l'introduction d'une tarification carbone doit être complétée par un travail d'étude supplémentaire sur l'exécution et la faisabilité en pratique, compte tenu de la répartition des compétences en Belgique.</p> <p>[15] Quels mécanismes et procédures sont mis en place pour permettre la mise en œuvre coordonnée du PNEC par les administrations et niveaux de pouvoir ?</p> <p>Je me réfère pour cela à nouveau à ma réponse à la question [10] puisque, selon toute attente, la mise en œuvre et la surveillance seront assurées par les mêmes instances. Dans le projet de PNEC lui-même, la mesure suivante a été reprise : "Gouvernance - Renforcement et optimisation des structures de gouvernance existantes [Commission nationale Climat]. Les autorités compétentes libéreront des moyens suffisants et le garantiront pour toutes les administrations concernées par l'implémentation du PNEC."</p> <p>[17] Un cadre juridique clair du marché de l'énergie est-il en construction ?</p> <p>Le gouvernement fédéral a approuvé le 20 avril 2018 le pacte énergétique en tant qu'élément de la stratégie énergétique fédérale, afin de réaliser les objectifs primordiaux suivants :</p>
--	--	--



	<p>energiestrategie, om deze centrale doelstellingen te realiseren:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- De introductie van een energienorm om de concurrentiekracht van onze bedrijven te vrijwaren;</li> <li>- De ontwikkelen van een capaciteitsvergoedingsmechanisme om nieuwe investeringen in productiecapaciteit aan te trekken om onze bevoorradingszekerheid veilig te stellen;</li> <li>- Het instellen van een doorgedreven monitoringsstructuur om de bevoorradingszekerheidsituatie, de evolutie van de energieprijis, de impact op het klimaat en de nucleaire veiligheid. Op basis van deze recurrente evaluaties, kunnen mogelijk bijkomende beleidsmaatregelen worden geïntroduceerd;</li> <li>- De uitwerking van het geïntegreerde Nationaal Energie- en klimaatplan in samenwerking met de gewestelijke overheden en in nauw overleg met de lidstaten van het Pentalateraal Energieforum (PLEF);</li> <li>- Het besluiten van een akkoord over de lastenverdeling tussen de Federale Staat en de gewesten met betrekking tot de realisatie van de 2030 doelstellingen (Burden sharing);</li> <li>- Het creëren van een duidelijk kader voor de ontwikkeling van offshore wind door het bepalen van het steunregime voor de laatste 3 concessies, het identificeren van bijkomende zones voor offshore ontwikkeling in het marien ruimtelijk plan 2020-2026 en het voorbereiden van een nieuw steunregime voor deze bijkomende zones.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- L'introduction d'une norme énergétique pour préserver la compétitivité de nos entreprises ;</li> <li>- Le développement d'un mécanisme de rémunération de la capacité en vue d'attirer de nouveaux investissements en capacité de production afin d'assurer notre sécurité d'approvisionnement ;</li> <li>- La mise en place d'une structure approfondie de monitoring pour la situation en matière de sécurité d'approvisionnement, l'évolution du prix de l'énergie, l'impact sur le climat et la sécurité nucléaire. Sur la base de ces évaluations récurrentes, des mesures politiques supplémentaires pourront être introduites le cas échéant.</li> <li>- L'élaboration du Plan national intégré Énergie - Climat en collaboration avec les autorités régionales et en étroite concertation avec les États membres du Forum pentalatéral de l'énergie (PLEF) ;</li> <li>- La conclusion d'un accord sur la répartition des charges entre l'État fédéral et les Régions concernant la réalisation des objectifs 2030 (burden sharing) ;</li> <li>- La création d'un cadre clair pour le développement du parc éolien offshore par la définition du régime d'aide pour les 3 dernières concessions, l'identification de zones supplémentaires pour le développement de l'éolien offshore dans le plan d'aménagement des espaces marins 2020-2026 et la préparation d'un nouveau régime d'aide pour ces zones supplémentaires.</li> </ul>
--	---	---

	<p>[18-19] Welke steun zal er worden gegeven aan de ontwikkeling van hernieuwbare energie?</p> <p>Er werd een systeem van offshorecertificaten uitgebouwd dat gepaard gaat met een systeem van minimumprijzen bij wederverkoop van certificaten die zijn afgeleverd naar aanleiding van groenestroomproductie. Dit systeem varieert in functie van de betrokken technologie.</p> <p>De aankoopverplichting begint te lopen van zodra de productie-installatie voor een periode van 20 jaar in gebruik wordt genomen bij offshorewindmolens. Voor andere technologieën geldt een periode van 10 jaar.</p> <p>Het subsidiesysteem is door het koninklijk besluit van 4 april 2014 aangepast van een systeem met een vaste prijs naar een systeem met een flexibele prijs. Dit nieuwe subsidiesysteem is van toepassing op alle offshoreconcessies waarvan de financial close na 1 mei 2014 plaatsvond. De prijs voor groene certificaten wordt bepaald door de Levelized Cost of Energy (LCOE), een factor bedoeld voor de raming van de economische kost voor offshorewindenergie, en wordt regelmatig opnieuw beoordeeld om met de veranderende voorwaarden in productiekost en elektriciteitsprijzen rekening te kunnen houden.</p> <p>Op deze wijze wordt de doorgerekende subsidiekost aan de consument in de hand gehouden.</p> <p>Op 23 oktober 2018 is er een geïnstalleerde capaciteit van 1,186 GW offshore windenergie. In 2030 zal de</p>	<p>[18-19] Quel soutien est et sera apporté au développement des énergies renouvelables ?</p> <p>Un système de certificats offshore a été développé qui va de pair avec un système de prix minima en cas de revente de certificats délivrés à la suite de la production d'électricité verte. Ce système varie en fonction de la technologie concernée.</p> <p>L'obligation d'achat commence à courir dès l'instant où l'installation est mise en service pour une période de 20 ans dans le cas des éoliennes offshore. Pour d'autres technologies, une période de 10 ans est d'application.</p> <p>Le système de subvention a été adapté, par l'arrêté royal du 4 avril 2014, d'un système à prix fixe à un système à prix flexible. Ce nouveau système de subvention s'applique à toutes les concessions offshores dont la clôture financière a eu lieu après le 1er mai 2014. Le prix des certificats verts est déterminé par le Levelized Cost of Energy (LCOE - coût nivelé de l'énergie), un facteur visant à estimer le coût économique de l'énergie éolienne offshore, et est régulièrement réévalué afin de tenir compte des conditions fluctuantes au niveau du coût de production et des prix de l'électricité.</p> <p>Ce système permet de garder le contrôle sur le coût de subvention refacturé au consommateur.</p> <p>En date du 23 octobre 2018, la capacité d'énergie éolienne offshore installée est de 1,186 GW. En 2030, la contribution de l'énergie éolienne offshore au mix de production renouvelable de la BE atteindra 4 GW.</p>
--	---	---

	<p>bijdrage van offshore windenergie aan de BE hernieuwbare productiemix 4 GW bedragen.</p> <p>[24] Staat er een gecoördineerd beleid dat de evolutie en de herschikking van het industriële weefsel mogelijk maakt, evenals de noodzakelijke investeringen op de agenda?</p> <p>Het EU-initiatief Horizon Europe en in 't algemeen innovatie investeringen zijn bepalend voor het economisch beleid en de concurrentiepositie die België zal innemen.</p> <p>De diensten van de Europese Commissie toonden in hun laatste rapport betreffende de LangeTermijnStrategie van de Unie dat voor een emissiereductie scenario in lijn met een inspanning waarbij de globale temperatuursverhoging tot 1,5°C beperkt blijft alle technologieën vereist zijn (elektrificatie, circulaire economie, sterke vraag reductie, waterstof, ...).</p> <p>Er moet aan herinnerd worden dat elk Gewesten zijn eigen industriële karakteristieken heeft. Het industrieel beleid is, overeenkomstig de bijzondere wet tot hervorming der instellingen, bovendien een gewestbevoegdheid.</p> <p>In dat opzicht werd dit element van advies niet als een potentiële federale inbreng geïdentificeerd voor het ontwerp van NEKP.</p> <p>[31] Welke financieringshefbomen zijn er voorzien om investeringen te bevorderen gericht op de</p>	<p>[24] Une politique coordonnée permettant l'évolution et le redéploiement du tissu industriel ainsi que les investissements nécessaires est-elle à l'ordre du jour ?</p> <p>L'initiative européenne Horizon Europe et, de manière générale, les investissements dans l'innovation sont déterminants pour la politique économique et la position concurrentielle qu'occupera la Belgique.</p> <p>Les services de la Commission européenne ont démontré dans leur dernier rapport relatif à la stratégie à long terme de l'Union que pour un scénario de réduction des émissions conforme à un effort permettant de limiter l'élévation de la température mondiale à 1,5°C, toutes les technologies sont requises (électrification, économie circulaire, forte réduction de la demande, hydrogène, ...).</p> <p>Il convient de rappeler que chaque Région présente ses propres caractéristiques industrielles. La politique industrielle est, conformément à ce que prévoit la loi spéciale de réforme des institutions, une compétence régionale.</p> <p>Dans cette perspective cet élément de l'avis ne peut être identifié comme un apport fédéral potentiel au projet de PNEC.</p> <p>[31] Quels leviers de financement sont prévus pour favoriser les investissements pour réduire les besoins énergétiques des bâtiments ?</p>
--	--	--

	<p>vermindering van de energiebehoeften van de gebouwen?</p> <p>De federale overheid is in februari 2018 overgegaan tot de inaugurale emissie van lineaire groene obligaties (Green OLO), waarvan de opbrengst uitsluitend zal gebruikt worden voor overheidsuitgaven die gericht zijn op de overgang naar een duurzame economie. De nieuwe uitgaven die in aanmerking komen voor de periode 2021-2030 zullen worden geïdentificeerd binnen het domein van het transport, de energie en de gebouwen, met name op basis van dit plan, het energiepact en het nationaal strategisch investeringspact.</p> <p>[33] Wat wordt er voorzien op het vlak van energetische renovatie van het gebouwenpark van de federale overheid ?</p> <p>Het ontwerp van NEKP spreekt over 'De voorbeeldrol van de openbare overheden op het vlak van energietransitie intensifiëren'. De doelstellingen zoals uitgewerkt in de Federale bijdrage aan het NEKP door de regie der gebouwen werden niet goedgekeurd maar alleen akte van genomen.</p> <p>[36] Is er een interfederale langetermijnvisie voor mobiliteit voorzien, en tegen wanneer ? Hoe zal het middenveld kunnen participeren aan de uitwerking ervan?</p> <p>Het samenwerkingsakkoord dient gebaseerd te zijn op een gemeenschappelijke mobiliteitsvisie. Mijn collega die belast is met mobiliteit, minister Bellot, heeft onlangs in die zin aan zijn gewestcollega's zijn « interfederale visie tegen 2030 » voorgesteld.</p>	<p>En février 2018, l'autorité fédérale a procédé à l'émission inaugurale d'obligations linéaires vertes (<i>Green OLO</i>) dont le produit sera exclusivement utilisé pour des dépenses publiques axées sur la transition vers une économie durable. Les nouvelles dépenses entrant en considération pour la période 2021-2030 seront identifiées dans le domaine du transport, de l'énergie et des bâtiments, notamment sur la base du présent plan, du pacte énergétique et du plan national d'investissements stratégiques.</p> <p>[33] Qu'est-il prévu en termes de rénovation énergétique du parc immobilier des pouvoirs publics fédéraux ?</p> <p>Le projet de PNEC parle d'"<i>intensifier le rôle d'exemple des pouvoirs publics en matière de transition énergétique</i>". Les objectifs développés dans la contribution fédérale au PNEC par la Régie des Bâtiments n'ont pas été approuvés mais seulement actés.</p> <p>[36] Une vision à long terme interfédérale de la mobilité est-elle prévue, et pour quand ? Comment la société civile participera-t-elle à son élaboration ?</p> <p>L'accord de coopération doit reposer sur une vision commune de la mobilité. Mon collègue en charge de la mobilité, le ministre Bellot, a récemment présenté en ce sens à ses homologues régionaux sa « vision interfédérale pour 2030 ».</p>
--	--	--

	<p>[38] Wat is er voorzien voor het verbeteren van het transportaanbod, en meer in het algemeen voor de mobiliteit als geheel ?</p> <p>Het NEKP voorziet hier het volgende:</p> <p><i>"Elke overheid behartigt de materies binnen haar bevoegdheid. Evenwel is op een aantal thema's afstemming en samenwerking noodzakelijk. Er wordt een interfederaal samenwerkingsakkoord afgesloten voor 1/07/2020, op basis van een gemeenschappelijke mobiliteitsvisie, tussen de federale staat en de gewesten over deze onderwerpen waarover een interfederaal akkoord noodzakelijk is ten einde bepaalde maatregelen zoals opgenomen in dit plan te realiseren.</i></p> <p><i>Er kan een samenwerkingsakkoord worden afgesloten over de jaarlijkse verkeersbelasting/belasting inverkeerstelling voor wat betreft de belastingplichtige die een vennootschap, een autonoom overheidsbedrijf of een vzw met leasingactiviteiten is. Tevens kan concreet voorzien worden in het principe om een samenwerkingsakkoord af te sluiten tussen de Gewesten over de verkeersfiscaliteit."</i></p> <p>Dient dus te worden vervolgd door de komende regeringen.</p> <p>[41] Hoe staat het met het mobiliteitsbudget zoals voorgesteld door de sociale partners in het advies CRB 2017-0885 van de CRB en de NAR ?</p>	<p>[38] Qu'est-il prévu pour améliorer l'offre de transports ainsi que leur intégration, et de manière plus générale la mobilité en son ensemble ?</p> <p>Le PNEC prévoit ce qui suit :</p> <p><i>"Chaque gouvernement représente les matières relevant de sa compétence. Cependant, la coordination et la coopération sont nécessaires sur un certain nombre de matières. Un accord de coopération interfédéral sera conclu avant le 1er juillet 2020, sur la base d'une vision commune de la mobilité, entre l'État fédéral et les régions sur les matières nécessitant un tel accord afin de mettre en œuvre certaines mesures incluses dans ce plan.</i></p> <p><i>Un accord de coopération peut être conclu pour la taxe de mise en circulation / la taxe annuelle de circulation en ce qui concerne le contribuable qui est une société, une entreprise publique autonome ou une ASBL ayant des activités de leasing . Dans le même temps, il peut être prévu de conclure un accord de coopération entre les régions en matière de fiscalité du trafic."</i></p> <p>Dossier à suivre donc par les gouvernements suivants.</p> <p>[41] Où en est le budget mobilité tel que proposé par les interlocuteurs sociaux dans l'avis CCE 2017-0885 du CCE et du CNT ?</p>
--	---	--

	<p>Het mobiliteitsbudget werd goedgekeurd in de commissie financiën en begroting van de kamer en zou klaar zijn om in 2019 te worden geïmplementeerd.</p> <p>In het ontwerp van NEKP is het ook voorzien dat « <i>wat de bedrijfswagens betreft, het bestaande regelgevende kader of et regelgevende kader dat momenteel wordt uitgewerkt ("mobiliteitsbudget" en "cash for cars") geëvalueerd zal worden en indien nodig aangepast worden met het oog op een voortdurende verbetering van het systeem van bedrijfswagens om zo te beantwoorden aan de energie- en klimaatdoelstellingen. Ook zullen er maatregelen worden genomen om het bedrijfswagenpark te vergroenen. Daarnaast zal het professionele dieselsysteem worden geëvalueerd.</i> »</p>	<p>Le budget mobilité a été approuvé en commission des finances et du budget de la Chambre et devrait être prêt pour une mise en œuvre en 2019.</p> <p>Le projet de PNEC a également prévu qu'<i>"en ce qui concerne les voitures de société, le cadre réglementaire existant ou le cadre réglementaire en cours d'élaboration ("budget mobilité" et "cash for cars") sera évalué et si besoin ajusté dans une perspective d'amélioration continue du système des voitures de société afin de répondre aux objectifs énergétiques et climatiques. Des mesures seront également prises pour verdir le parc de voitures de société. En outre, le système de diesel professionnel sera évalué."</i></p>
<p><b>2018a07   Advies over het nationaal pact voor strategische investeringen en de financiering van de transitie naar een koolstofvrije economie   Avis sur le Pacte national d'investissements stratégiques et le financement de la transition vers une économie décarbonée</b></p>		<p><b>Contexte général</b></p> <p>La Belgique se caractérise par un des meilleurs taux d'investissement privé au sein de l'UE, mais reste à la traîne en matière d'investissements publics. Un haut niveau d'investissement privé et public est pourtant indispensable pour répondre aux importants défis économiques de demain et garantir une économie belge prospère, inclusive et soutenable sur le long-terme. C'est dans cette optique que le Premier</p>

		<p>Ministre a lancé en mars 2017 l'initiative du Pacte National pour les Investissements Stratégiques (PNIS). Un Comité Stratégique a été mandaté - afin (1) d'identifier les obstacles à l'investissement en Belgique, (2) de déterminer les besoins d'investissement prioritaires d'ici à 2030, et (3) de proposer des recommandations au monde politique. Le rapport du Comité Stratégique du 11 septembre 2018 se structure autour de six domaines d'investissement thématiques (numérique, cybersécurité, santé, enseignement, énergie et mobilité) et quatre thèmes transversaux concernant le climat d'investissement en Belgique (mobilisation du capital, partenariats public-privé, stratégie budgétaire et réglementation).</p> <p>Les besoins d'investissements d'ici à 2030 ont été estimés à 144-155 milliards d'euros, répartis entre le secteur privé (55%) et le secteur public (45%). Septante recommandations ont été adressées dans les six domaines thématiques du Pacte, tandis que douze recommandations concernent les quatre thèmes transversaux considérés.</p> <p>Notons d'ores et déjà qu'une de 6 lignes directrices qui ont été utilisés dans le cadre de la rédaction du rapport concerne la <b>durabilité</b>, à savoir que les investissements identifiés doivent non seulement être économiquement réalisables mais surtout durables d'un point de vue social et environnemental.</p> <p><a href="#">Suivi de la mise en place des recommandations du CS</a></p> <p>En vue de traduire les recommandations du Comité Stratégique en mesures et projets opérationnels, un exercice de classification des recommandations selon le niveau de pouvoir concerné et le/les ministre(s)</p>
--	--	---

		<p>compétent(s) a été réalisé par le Secrétariat du Pacte créé auprès de la Chancellerie du Premier Ministre. Une structure gouvernance a également été adoptée lors du Comité de Concertation du novembre 2018 afin d'assurer le suivi des recommandations. Cette gouvernance s'organise autour d'une Conférence interministérielle pour les investissements stratégiques (CIIS), de deux taskforces, et de plusieurs chantiers.</p> <p>La CIIS – niveau ministériel - a comme objectifs principaux d' :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Être l'organe décisionnel en matière d'implémentation des composantes du Pacte ;</li> <li>• Être la plateforme spécifique de concertation pour les projets d'investissements et mesures transversales nécessitant une coopération interfédérale</li> </ul> <p>Deux taskforces – représentants ministres - sont rattachées à la CIIS :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Taskforce « Projets » : en charge de la préparation et du suivi de la mise en œuvre des projets d'investissements nécessitant une coopération interfédérale ;</li> <li>• Taskforce « Réglementation et Gouvernance » : en charge de la préparation et du suivi de la mise en œuvre des mesures transversales visant à améliorer le climat d'investissement en Belgique.</li> </ul> <p>Enfin, plusieurs chantiers thématiques composés d'experts issus de la société au sens large sont (et seront) mis sur pied afin de traduire les recommandations validées au niveau politique en propositions et mesures concrètes.</p>
--	--	---



		<p>Le travail des chantiers est dirigé en amont par les Taskforces, qui proposent ensuite à la CIIS les mesures concrètes qu'elle estime devoir être prises.</p> <p>Sur base des décisions prises lors du Comité de Concertation du 7 novembre, et compte tenu échéances politiques, il sera proposé au Comité de Concertation du 27 mars de concentrer les travaux de la CIIS au cours des prochaines semaines et prochains mois sur 6 priorités :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Renforcement de la synergie avec les instances européennes en matière de gouvernance et de financement des investissements d'infrastructure ;</li> <li>2. Amélioration du cadre réglementaire et administratif des investissements en Belgique ;</li> <li>3. Mobilisation du capital et outils de financement ;</li> <li>4. Révision des règles budgétaires européennes ;</li> <li>5. Environnement (e.a. gestion des déchets, économie circulaire) ;</li> <li>6. Energie (e.a. valorisation énergétique des déchets).</li> </ol> <p><a href="#">Recommandations PNIS vs. CFDD</a></p> <p>Les recommandations du Comité stratégique et celles contenues dans l'avis du CFDD (approuvé par l'AG du 30 mai 2018) se recoupent à plusieurs égards. Ainsi, il est question dans les deux documents :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De la rénovation énergétique des bâtiments publics ;</li> <li>• Du financement de la transition énergétique via le public, l'intégration d'outils financiers</li> </ul>
--	--	---

		<p>alternatifs (Contrats de performances énergétiques ou PPP) ou encore via la révision de la définition de certaines définitions budgétaires au niveau européen ;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• L'orientation des capitaux privés vers le financement de la transition via notamment l'utilisation rationnelle de fonds d'investissements en infrastructure ;</li> <li>• Renforcement de la coordination afin de donner une vision long terme aux investisseurs et garantir une sécurité juridique, administrative et parfois fiscale sur cette longue période.</li> </ul> <p>A la lecture de cette liste, il est difficile de nier le lien évident qui existe entre les priorités reprises dans l'avis du CFDD et les priorités qui seront très prochainement validées en Comité de concertation. Quelques points de précision ou d'informations concernant ces priorités :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• En matière de rénovation énergétique des bâtiments publics, il y a lieu de signaler qu'une part substantielle du financement incombe à l'entité II. En effet, sur un besoin de financement estimé de 17 milliards à l'horizon 2030 pour l'ensemble de la Belgique, seuls 10% (1,65 milliards) sont liés aux bâtiments fédéraux. Un point essentiel sera d'utiliser les outils adéquats (CPE, PPP) afin de réduire la facture publique. La BEI a déjà marqué un intérêt afin de participer au financement d'un projet de grande envergure. Leur centre d'expertise basé au Luxembourg (EPEC) pourra nous être d'une aide précieuse pour la structuration du ou des projets ;</li> </ul>
--	--	--

		<ul style="list-style-type: none"><li>• Concernant le financement public de la transition et plus spécifiquement le Green OLO, vous aurez pu prendre connaissance qu'une nouvelle adjudication aura lieu cette année pour un montant de 2,5 milliards d'euros. Après l'énorme succès que l'on a connu en février 2018 où ce sont 4,5 milliards qui ont été levés avec succès. Concernant le reporting, nous évaluerons suite à la sortie du premier rapport la pertinence d'un audit externe.</li><li>• Au niveau des règles budgétaires, une Conférence interministérielle spécifique se réunira le 27 mars afin de trancher les options possibles en vue de définir une position commune dans le cadre de la prochaine évaluation du six-pack et two-pack. Nous souhaitons proposer une approche structurelle via notamment une prise en compte adaptée des amortissements dans les outils d'évaluation budgétaire.</li><li>• Pour ce qui concerne l'orientation des capitaux privés vers le financement de la transition, on peut raisonnablement souligner la récente initiative de création d'un fonds d'investissements pour les infrastructures combinant des ressources tant au niveau public (via la SFPI) qu'au niveau privé et qui permettra d'injecter plus de deux milliards d'euros dans le développement de projets d'infrastructure prioritairement favorables à l'environnement, au développement durable, et à la transition énergétique.</li></ul>
--	--	---

		<p><b>Recommandation hors cadre strict du Pacte</b></p> <p>Pour ce qui concerne la résilience du système financier et plus particulièrement le thème de la « sustainable finance », je renvoie vers les travaux au niveau européen en matière de benchmark low-carbon, en matière de disclosure et au niveau de la taxonomie ainsi que vers les travaux réalisés au sein de la task-force « sustainable finance » créée auprès du SPF Finances. De nombreux pas ont été réalisés au cours des dernières semaines et derniers mois.</p> <p><b>Conclusion</b></p> <p>En conclusion, les recommandations du CFDD et du Comité stratégiques réalisées dans le cadre du Pacte national pour les Investissements se recoupent et se complètent à plusieurs égards.</p> <p>Les priorités retenues au niveau politique – et ce au niveau belge, c’est important de le souligner – reprennent en grande partie les recommandations du CFDD.</p> <p>Une structure de gouvernance a été créée au niveau institutionnel afin d’assurer la mise en œuvre de ces recommandations, ce qui permet de dépasser les contraintes temporelles liées aux législatures.</p> <p>Plusieurs initiatives, publiques et privées, ont récemment vu le jour dans le cadre de ces recommandations (e.a. Green OLO, fonds infrastructure), ce qui augure un changement structurel en matière d’investissements en faveur d’une transition énergétique ambitieuse.</p>
<p><b>2018a08   Advies over het ontwerp van Marien Ruimtelijk Plan 2020-2026   Avis concernant le projet de Plan d’aménagement des espaces marins 2020-2026</b></p>	<p><b>Over het principe van een Marien Ruimtelijk Plan (§§ 5 en 6)</b></p>	

	<p>Wij bedanken u voor uw positieve ontvangst van het marien ruimtelijk plan (MRP).</p> <p>De duurzame-ontwikkelingsbenadering die u aanhaalt, is precies de benadering die nagestreefd is bij het opstellen van het MRP én van de langetermijnvisie Noordzee 2050, waarvan de ruimtelijke aspecten opgenomen zijn in bijlage 2 van het MRP.</p> <p><b>Over de totstandkoming van het document en het proces</b></p> <p>§8 Betreffende de aanbeveling van de Raad om verdere stappen te zetten , zowel internationaal als over de Belgische land-zee grens heen, om zo te komen tot een effectief beleid rond de Noordzee. Wijzen wij graag op de verplichte overlegmomenten die nu reeds in de diverse Europese, internationale en nationale regelgeving is ingebed.</p> <p>Voor de uitvoering van het MRP werden bovendien volgende acties toegevoegd:</p> <table border="1" data-bbox="824 979 1413 1369"> <tr> <td data-bbox="824 979 1037 1369">Internationale samenwerking stimuleren.</td> <td data-bbox="1037 979 1413 1369"> De minister tot wiens bevoegdheid de bescherming van het mariene milieu behoort, neemt alle nodige initiatieven: <ul style="list-style-type: none"> <li>- om te verzekeren dat mariene ruimtelijke planning op het meest geschikte niveau gebeurt;</li> <li>- om samenwerking met de internationale</li> </ul> </td> </tr> </table>	Internationale samenwerking stimuleren.	De minister tot wiens bevoegdheid de bescherming van het mariene milieu behoort, neemt alle nodige initiatieven: <ul style="list-style-type: none"> <li>- om te verzekeren dat mariene ruimtelijke planning op het meest geschikte niveau gebeurt;</li> <li>- om samenwerking met de internationale</li> </ul>	
Internationale samenwerking stimuleren.	De minister tot wiens bevoegdheid de bescherming van het mariene milieu behoort, neemt alle nodige initiatieven: <ul style="list-style-type: none"> <li>- om te verzekeren dat mariene ruimtelijke planning op het meest geschikte niveau gebeurt;</li> <li>- om samenwerking met de internationale</li> </ul>			

		gemeenschap en de andere Noordzeelanden verder uit te bouwen.	
	Land-zee interactie stimuleren.	De minister tot wiens bevoegdheid de bescherming van het mariene milieu behoort, overlegt met andere bevoegde ministers om betere coördinatie en afstemming tussen de Natura 2000-gebieden op land en zee te bekomen, in het bijzonder de passende beoordelingen hieraan verbonden.	
	Verder uitbouwen van de ontwikkeling van duurzame energie	De minister tot wiens bevoegdheid de bescherming van het mariene milieu behoort, neemt initiatieven om de internationale samenwerking met betrekking tot duurzame energieopwekking op zee uit te bouwen. Hiervoor wordt er in de eerste plaats gestreefd naar samenwerking met de andere Noordzeelanden.	
	<p>§9 Uw vraag over “de procedure die gevolgd zal worden voor dit adaptief beleid tijdens de looptijd van het plan (wie beslist daarover, op basis van welke informatie...)” kan als volgt beantwoord worden. Het MRP is zo opgesteld dat het de</p>		

	<p>evoluties binnen de komende zes jaar in principe moet kunnen opvangen, zonder wijziging van het MRP. De technologische vernieuwingen, die tot nieuwe economische activiteiten kunnen leiden, kunnen bijvoorbeeld getest worden binnen een nieuwe zone voor testprojecten (vlakbij de haven van Oostende). De commerciële ontwikkeling ervan kan gebeuren binnen tal van zones binnen het MRP, waaronder de zones voor commerciële en industriële activiteiten.</p> <p>Indien het toch nodig zou blijken te zijn om het MRP tussentijds aan te passen, dan wordt de procedure vastgelegd in artikel 7 van het koninklijk besluit van 13 november 2012 betreffende de instelling van een raadgevende commissie en de procedure tot aanneming van een marien ruimtelijk plan in de Belgische zeegebieden toegepast.</p> <p><b>Over de inhoud van het document (§§11 en 12)</b></p> <p><i>De goede milieutoestand</i></p> <p>De toestand van het zandhabitat en van de grindbedden in Natura 2000-gebieden is inderdaad een blijvend werkpunt voor het mariene milieubeleid en de mariene ruimtelijke planning. Dit wordt als volgt opgevangen binnen het MRP:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- De aanleg van grindbedden, als actieve natuurbeheersmaatregel, blijft een optie binnen het MRP voor de periode 2020-2026;</li> <li>- Er worden ook inspanningen geleverd voor het niet verder laten degraderen van de zandhabitatbodem. Zo blijft de procedure tot het bekomen van een Natura 2000-goedkeuring (voor plannen) en -toelating (voor projecten)</li> </ul>	
--	--	--

	<p>van toepassing. Daarnaast worden nieuwe zoekzones voor visserijmaatregelen aangeduid binnen de Belgische zeegebieden en <i>de facto</i> zullen de nieuwe zones voor de productie van energie uit hernieuwbare bronnen leiden tot een verminderde impact op de bodem;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Het monitoringsprogramma dat opgesteld wordt in het kader van het beleid tot het halen van de goede milieutoestand ('Kaderrichtlijn Mariene Strategie') en de goede oppervlaktewatertoestand ('Kaderrichtlijn Water') wordt voortgezet, teneinde de evolutie van ons mariene ecosysteem op de voet te kunnen volgen. De uitvoering van het MRP, met inbegrip van de maatregelen die bijdragen aan het halen van de goede milieutoestand, wordt eveneens opgevolgd binnen de raadgevende commissie. De bestaande budgetten blijven eveneens voorhanden.</li> </ul> <p><i>Activiteiten en zones</i></p> <p>§13. De vraag van de FRDO om te blijven inzetten op het verbieden in bepaalde zones binnen de Belgische zeegebieden van bodemberoerende visserij wordt gehonoreerd. In het MRP worden 3 nieuwe zoekzones aangeduid waarbinnen op basis van wetenschappelijk onderzoek, zal nagegaan worden welke locaties het meest geschikt zijn om visserij beperkende maatregelen in te voeren. Bijlage 3 bepaalt expliciet dat voor het invullen van deze zones alle relevante stakeholders betrokken zullen worden.</p> <p>§14. In het nieuwe MRP wordt de zone voor hernieuwbare energie meer dan verdubbeld om de 4GW offshore energie uit het Energiepact te behalen.</p>	
--	---	--



	<p>Deze grotere oppervlakte laat toe de densiteit te verlagen wat de impact op de bodem ten goede komt.</p> <p>De wetenschappelijke studie naar de randvoorwaarden van windmolenparken in Natura 2000-gebieden die eind vorig jaar werd opgestart, dient de correcte en onderbouwde toepassing van de Natura 2000-toelatingsprocedure voor te bereiden. Bij voorbaat zijn er geen pistes uitgesloten die de parken kunnen inschakelen in een proces van natuurbehoud- en herstel. Zoals bepaald in een pijler van de langetermijnvisie Noordzee 2050 is meervoudig ruimtegebruik een belangrijk streefdoel voor het MRP in het algemeen en de zones voor de productie van energie uit hernieuwbare bronnen in het bijzonder. Er wordt niets veranderd aan de voorwaarde “de aquacultuur vermindert het eutrofiëringsniveau binnen de concessiezone”, vermits bijkomende voorwaarden ingevoegd kunnen worden in de milieuvergunning- en machtigingsprocedure.</p> <p>§16. Om alle innovaties op het gebied van blue economy de nodige kansen te geven werd in het MRP geen definitie toegevoegd van commerciële en industriële activiteiten. De procedure om deze zones toe te kennen wordt momenteel uitgewerkt. Activiteiten in de zones gelegen in Natura2000 gebied zullen aan een passende beoordeling onderworpen worden. Daarnaast zullen deze activiteiten ook de milieuvergunningprocedure moeten doorlopen. In lijn met de strijd tegen het marien afval zal de MER procedure aangevuld worden met een passage over afvalbeheer.</p>	
--	---	--

	<p>§17. De FRDO wijst heel terecht op het belang van het overleg met de Belgische visserijsector om te verzekeren dat deze zijn activiteiten kan voortzetten binnen het Belgische deel van de Noordzee, op weg naar een transitie van de sector. Dit leidt o.m. tot de volgende invoegingen in het MRP, hoofdzakelijk als actie binnen bijlage 3:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bij het instellen van ruimtelijke voorschriften qua visserijtechnieken binnen de zoekzones uit artikel 6 KB MRP zullen alle relevante stakeholders betrokken worden. Bijzondere aandacht zal besteed worden aan de reeds genomen initiatieven tot verduurzaming van de bestaande visserij.</li> <li>- De minister tot wiens bevoegdheid de bescherming van het mariene milieu behoort, zal een visserij-effectenrapport in de milieuvergunningprocedure invoegen. Dit visserij-effectenrapport dient opgesteld te worden voor vergunning plichtige activiteiten binnen of met een impact op de zesmijlszone.</li> </ul> <p>§18. Het meervoudig gebruik van de ruimte voor militaire oefeningen is de facto aanwezig in het MRP aangezien deze ruimtes slechts op bepaalde momenten benut worden door defensie. Een overleg tussen de ministers voor Noordzee en Defensie is voorzien in bijlage 3. Nuttige informatie of voorstellen dit overleg kunnen ondersteunen mag steeds overgemaakt worden. De resultaten van dit overleg kunnen door belanghebbenden steeds opgevraagd worden.</p> <p>§19. Tenslotte dient er nog op gewezen te worden dat de zone die voorzien was voor het testen van een</p>	
--	---	--

	eiland voor zeewering weggehaald is uit het MRP zelf en verplaatst werd naar bijlage 3, waarbij de federale overheid zich verbindt een ruimte te voorzien wanneer hiertoe door het Complex Project Kustvisie de noodzaak wordt aangetoond.	
<b>2018a09   Advies alternatieve brandstoffen   Avis carburants alternatifs</b>		
<b>2018a10   Vermindering van de broeikasgasintensiteit van transportenergie   Réduction de l'intensité de gaz à effet de serre de l'énergie destinée au transport</b>		
<b>2018a11   Een boodschap van de FRDO voor de nieuwe federale regering   Un message du CFDD à l'attention du nouveau gouvernement fédéral</b>		
<b>2018a12   Advies over het ontwerp van ontwikkelingsplan van het elektriciteitstransmissienet 2020-2030 van Elia System Operator NV   Avis sur le projet de Plan de développement du réseau de transport d'électricité 2020-2030 de la S.A. Elia System Operator</b>		