

Questionnaire for reporting on progress made since 2009 on the attainment of the Amsterdam Goals

In preparation for the Fourth High-level Meeting on Transport, Health and Environment (4HLM) in Paris on 14-16 April 2014, THE PEP was conducting its yearly surveying of Member States on the developments in achieving the goals of the Amsterdam Declaration from 2009. These replies were used to write an assessment report of progress made in Member States to be launched at the 4HLM. As such, this survey provided an opportunity for Member States to highlight and showcase their achievements in implementing THE PEP since 2009.

The answers below were submitted by the listed THE PEP focal point(s) to THE PEP secretariat in fall 2013 and are provided here in an unedited version.

Section A: Information about the preparation of the replies to the questionnaire

Country	<input type="text" value="Belgium"/>	Date	<input type="text" value="9/18/2013"/>
Name of officer (national focal point) responsible for submitting the report	<input type="text"/>		
Institution	<input type="text" value="SPF Santé publique, Sécurité de la Chaîne alimentaire et Environnement"/>		
Names of the officers (national focal points) from the other two sectors that participated in the preparation of the report	<input type="text" value="1. Izay Noti"/>		
	<input type="text" value="2."/>		
Institutions	<input type="text" value="1. SPF Mobilité et Communications"/>		
	<input type="text" value="2."/>		

Please provide brief information on the process through which this report has been prepared, including information on which types of authorities were consulted or contributed to its preparation.

- Ministry in charge of health
- Ministry in charge of environment
- Ministry in charge of transport
- Regional authorities
- Local authorities
- Academia
- Private business
- Non-governmental organizations
- Others, please specify:

Please report any particular circumstances that have a major impact on the context for the implementation of THE PEP in your country. For example, whether the decision-making structure is federal and/or decentralized and whether financial constraints are a significant obstacle to implementation.

Federal State (3 Regions & 3 Communities) with a significant level of autonomy of local authorities (municipalities). Like in every EU Member States, severe budget cuts regarding public expenses since 2008.

Section B: Implementation of the Amsterdam Goals

Priority Goal 1: to contribute to sustainable economic development and stimulate job creation through investment in environment- and health-friendly transport

indicator 1.1 Please describe any policies or programmes in your country that support investment in the following:

Development of transport infrastructure that promotes safety, environment and health and has a job creation potential, including rail and light rail. *Please specify:*

Le transport par rail présente beaucoup d'avantages aussi bien en termes d'impact sur l'environnement pour ses émissions de GES très faibles voire nulles qu'en terme de sécurité, de capacité.

L'Etat fédéral investit dans plusieurs projets de transport ferroviaire: le réseau à grande vitesse avec des axes vers Paris-Londres-Cologne- Amsterdam, le Réseau Express Régional ou RER pour la mobilité de, vers et autour de Bruxelles, les projets ferroviaires vers les ports et les projets ferroviaires dans les aéroports en plus des projets de modernisation des grandes gares.

Concernant le projet RER, le gestionnaire de l'infrastructure belge "Infrabel" exécute de grands travaux d'extension sur différents axes ferroviaires stratégiques de et vers Bruxelles. Grâce au Réseau Express Régional (RER), Bruxelles deviendra plus rapidement accessible en transport en commun, avec pour objectif de freiner l'augmentation du trafic automobile. La fin escomptée des travaux du RER est attendue à l'horizon 2019. Les coûts d'investissement RER englobent les coûts de l'infrastructure, ceux du matériel roulant et les dépenses relatives à la billetterie, à l'information....

En matière d'emploi, la Société Nationale des Chemins de fer Belges procède au recrutement de plusieurs centaines d'employés (1.500 nouveaux collaborateurs en 2013 et autant les années suivantes) dans plusieurs domaines sur base du développement de ce mode de transport: techniciens, ingénieurs, informaticiens, ventes, marketing & communication, personnel roulant, sécurité, trafic & mobilité, finance & legal, Ressources humaines & Administration...

Clean and efficient intermodal connections. *Please specify:*

Le réseau ferroviaire belge à grande vitesse se compose de 314 kilomètres de voies ferrées, dont 200 km de lignes à grande vitesse (LGV). Trois axes rapprochent Londres, Paris, Cologne et Amsterdam. Les gares et points d'arrêt sur les axes principaux autour de Bruxelles sont préparés pour accueillir les trains RER (réseau express régional de et autour de Bruxelles). Dans les points d'arrêt du réseau ferroviaire, les correspondances sont organisées avec les autres transports publics. A Bruxelles, les voyageurs passent ainsi facilement du train au tram, au bus et au métro grâce à l'instauration d'une billetterie commune.

le cadre de la modernisation gares

Depuis 2013, la SNCB a introduit la carte à puce pour ses abonnés. Les abonnements SNCB 'papier' disparaissent ainsi progressivement au profit d'abonnements électroniques stockés sur la carte MOBIB. L'abonnement aux parkings payants gérés par la SNCB (B-Parking) peut également être chargé sur la carte MOBIB.

La modernisation des gares vise également à améliorer les connexions intermodales avec les autres modes de transport: bus, métro, vélo...

Safety measures in road transport. *Please specify:*

En matière de sécurité des usagers des transports, la législation sur la circulation routière est régulièrement modifiée avec de nouvelles mesures de façon à évoluer vers plus de sécurité pour les usagers de la route. En plus de la catégorisation des infractions de la route en différentes classes selon leur gravité, d'autres mesures plus sévères repriment les conducteurs fautifs en délit de fuite par exemple et autres. Ainsi depuis le 1er janvier 2009, en cas de déchéance de permis de conduire prononcée après un accident avec délit de fuite qui a entraîné des blessures à autrui ou la mort, la réintégration dans le droit de conduire sera toujours subordonnée à la réussite de l'examen théorique, pratique et psychologique. Des sanctions plus sévères s'appliquent en cas de récidive.

Depuis le 1er juin 2009, une veste de sécurité retroréfléchissante doit se trouver à bord de tous les véhicules automobiles (voitures, camions, camionnettes,...) pour qu'en cas de panne, le conducteur la porte dès qu'il sort de son véhicule, si ce dernier est rangé à un endroit où l'arrêt et le stationnement sont interdits.

Déjà, la loi belge sur les usagers faibles protège de manière automatique et supplémentaire les usagers faibles victimes d'un accident de la circulation. Les usagers faibles de la route sont les piétons, les cyclistes, les passagers d'un véhicule automoteur (y compris les passagers d'un train, d'un tram et du métro, les personnes sur un skate board, les personnes en fauteuil roulant). En pratique, un usager faible victime d'un accident de la route sera automatiquement indemnisé pour le dommage corporel subi, sans que la question des responsabilités de l'usager faible ne puisse être visée. L'indemnisation porte sur le dommage résultant des lésions corporelles ainsi que sur les dégâts aux vêtements et aux dommages occasionnés aux prothèses fonctionnelles.

Infrastructure for active and environmentally friendly transport. *Please specify:*

Les aspects de la mobilité concernant les infrastructures de transport, à part les infrastructures liées au transport ferroviaire, rejoignent ceux de l'aménagement du territoire dont les compétences sont régionales. Des politiques en oeuvre dans l'aménagement des infrastructures destinées aux transports actifs (marche, pistes cyclables, autres chemins) relèvent des gestionnaires des voiries sur base des prescriptions en vigueur pour les compétences régionales (Bruxelles-Capitale, Flandre et Wallonie).

Eco-Tourism. *Please specify:*

Les activités touristiques sont organisées par les associations et les agences de tourisme. La réglementation en cette matière est plutôt une compétence régionale. Toutefois, on distingue, grosso-modo, deux grandes tendances en réponse au tourisme classique. D'une part, l'éco-tourisme et d'autre part, le tourisme durable. L'éco-tourisme est plutôt un exemple « d'application » du tourisme durable qui consiste à voyager dans des zones naturelles conservées relativement intactes, dans le but d'étudier, d'admirer et de jouir du paysage, ainsi que de tout élément de caractère culturel existant dans ces zones. » (OMT). Le tourisme durable est considéré comme un concept plus global désignant le tourisme qui privilégie « la gestion de toutes les ressources de telle manière que les nécessités économiques, sociales et esthétiques sont mises en valeur dans le respect de l'intégrité culturelle et environnementale des territoires visités, de leur diversité biologique et du cadre de vie » (OMT - Organisation mondiale du tourisme).

Priority Goal 2: to manage sustainable mobility and promote a more efficient transport system

indicator 2.1 **Describe the 3 main policies or programmes in your country that support mobility management and modal shift away from the private car toward more environmentally-friendly modes (public transport, walking and cycling, etc.) and indicate the level (i.e. national, sub-national, local/municipal) and target groups**

Level	Description
national <input type="text" value="national"/>	<p>En Belgique, plusieurs politiques et programmes de gestion de la mobilité sont mis en oeuvre dans le but d'encourager le report modal de la voiture personnelle vers les transports en commun.</p> <p>1. Améliorer et promouvoir les transports publics http://documentation.bruxellesenvironnement.be/documents/IF_Mobilite_Promouvoir_TC_FINAL_FR.PDF Une des priorités de la Belgique en matière de mobilité est d'améliorer et promouvoir les transports publics, et par ce fait favoriser l'intermodalité entre les différents modes de transport. De grands projets d'infrastructures sont mis en oeuvre en concertation entre les différentes autorités fédérales et régionales pour réaliser le RER dans et autour de Bruxelles ainsi que le projet Diabolo reliant Brussels Airport directement aux grands axes du réseau ferroviaire ainsi qu'à plusieurs métropoles européennes via les axes internationaux Francfort-Liège-Bruxelles-Paris et Amsterdam-Anvers-Bruxelles-Paris. Après la mise en service du réseau ferroviaire belge à grande vitesse en 2009, Infrabel renforce avec le Diabolo sa position stratégique au cœur de l'Europe.</p> <p>L'instauration de la gratuité du transport public sert à encourager nettement la population à prendre les transports en commun. Pour les déplacements en transports en commun entre le domicile et le lieu de travail, la gratuité est assurée totalement pour les fonctionnaires fédéraux. Pour les entreprises qui financent 80 % de ces déplacements pour leur personnel vers Bruxelles avec la SNCB et la STIB, l'Etat prend en charge les 20 % restants sur la base de conventions.</p> <p>En outre, plusieurs catégories de personnes bénéficient sous certaines conditions de la gratuite des transports publics selon l'âge (les enfants de 0 à 11 ans et les personnes de plus de 65 ans), et des mesures tarifaires spécifiques selon leur handicap ou leur situation sociale.</p>
Target group public sector <input type="text" value="public sector"/>	

Level	Description
national <input type="text"/>	<p>2. La promotion de l'usage du vélo est particulièrement préconisée pour les petits trajets (< 5 km) à l'instar de la marche à pied en remplacement de l'automobile.</p> <p>Depuis le 1er janvier 1998, le Gouvernement fédéral encourage fiscalement les déplacements à vélo. Désormais, l'indemnité versée par un employeur à son travailleur, dans le cadre des déplacements domicile-travail effectués à vélo, est exonérée d'impôts et de charges sociales à concurrence d'un maximum de 0.15 € par km parcouru. En mars 2010, le montant maximum exonéré a été fixé à 0.20 € par km et sera dorénavant indexé. Pour 2013 cela correspond à un montant de 0.22 € par km.</p> <p>L'acquisition et la mise à disposition de vélos de service, destinés aux déplacements professionnels ou aux déplacements domicile-travail du personnel, ainsi que l'entretien et la réparation des vélos, peuvent faire l'objet d'une déduction majorée de 120%.</p> <p>Une attention particulière a été réservée à la promotion de l'utilisation du vélo dans les nouveaux contrats de gestion (ainsi que dans les plans d'entreprises) de la SNCB Holding, d'Infrabel et de la SNCB. Ainsi, la SNCB Holding s'est engagée à augmenter le nombre de parkings vélos et à optimiser la surveillance des abris vélos. La SNCB Holding soutient le développement de "points vélos" dans les gares. Des entreprises d'économie sociale se voient ainsi proposer des espaces pour offrir des services de location de vélos, de réparation de vélos ou toute autre activité liée au vélo.</p> <p>En outre, la SNCB favorise l'utilisation du vélo en autorisant son embarquement dans les trains (voir http://www.b-europe.com/Voyager/Pratique/Votre%20voyage/V%C3%A9los).</p>
Target group communities <input type="text"/>	

Level	Description
national <input type="text"/>	<p>3. La promotion de l'Eco-conduite</p> <p>En application de la directive 2003/59/CE, transposée en droit belge par l'arrêté royal du 4 Mai 2007, l'introduction de « certificat d'aptitude professionnelle » pour la conduite des véhicules a pour but de provoquer un changement de comportement dans le style de conduite chez des conducteurs, y compris des chauffeurs professionnels. Les principes de la conduite économique (vitesse adaptée, changements de vitesses adéquats, utilisation judicieuse des accessoires, pression correcte des pneus, etc.) doivent devenir des automatismes du conducteur, qu'il doit appliquer quotidiennement au volant de son véhicule.</p> <p>Après avoir déjà intégré en septembre 2008 la conduite économe dans le contenu des cours et de l'examen pour le permis de conducteur des bus et autocars (véhicule du groupe D), l'éco-conduite est étendue aux cours théoriques, pratiques et à l'examen de permis de conduire pour les camions (groupe C) en septembre 2009.</p> <p>http://comgraph.over-blog.com/eco-conduite-la-sobri%C3%A9t%C3%A9-gagne-les-conducteurs</p>
Target group public sector <input type="text"/>	

indicator 2.2 **Does the government raise awareness of mobility choices?**

Yes

indicator 2.3 **Does the government promote the use of information technology to increase the efficiency of the transport system?**

Yes

indicator 2.4 **Are there mechanisms in place in your country to improve the coordination between land use and transport planning?**

Yes

indicator 2.5 **Does your country take any measures to promote high-quality integrated public transport and reducing the need for, and the volume of, car traffic?**

Yes

Please, specify:

Le gouvernement fédéral et les gouvernements des entités fédérées ont adopté des mesures promouvant le transport public de qualité et les alternatives à la voiture personnelle (covoiturage, vélos, marche...) de manière à réduire le volume du trafic motorisé. D'autres mesures comme celle concernant l'instauration du télétravail permet de concilier la vie professionnelle et la vie familiale et vise notamment à réduire volume du trafic routier généré par les déplacements entre le domicile et le lieu de travail.

<http://www.vap-vap.be/spip.php?article180&lang=fr>

Diverses mesures fiscales ont également été prises concernant la fiscalité des voitures de société:

Le 1er janvier 2005, pour chaque voiture de société avec utilisation privée, une cotisation de solidarité était due par l'employeur sous forme d'une taxe CO2, calculée sur la base du type de carburant et des émissions de CO2 de la voiture. Le travailleur bénéficiant d'une voiture de société paye une taxe sur l'avantage de toute nature (ATN).

Le 1er janvier 2010, de nouveaux barèmes à l'impôt des sociétés sont entrés en vigueur pour la déduction fiscale des voitures, variable en fonction des émissions de CO2 (voir http://www.leaseplan.be/pu/fr/Nouvelles_mesures_fiscales_CO2).

Depuis le 1er janvier 2012, la formule de calcul de la contribution annuelle a été revue: cette taxe ne tient plus compte de la distance domicile-lieu de travail, mais est calculée en fonction des émissions de CO2 et de la valeur catalogue du véhicule. Du côté employeur, la déductibilité fiscale des voitures de société est davantage fonction des émissions de CO2.

<http://www.bdo.be/fr/news/professional-news/2012/btw-afrek-bedrijfswagens/>

https://multimediafiles.kbcgroup.eu/ng/published/KBC/PDF/KBC_Autolease_brochure_fiscale_voitures_de_societe.pdf

Priority Goal 3: to reduce emissions of transport-related greenhouse gases, air pollutants and noise

indicator 3.1 **Describe any strategies, policies or measures to support a shift in the vehicle fleet towards zero- or low-emission vehicles and fuels based on renewable energy, clean transport modes and fostering electric mobility as well as eco-driving.**

Publication par l'Etat fédéral du guide des voitures propres et les indemnités accordées jusque 2012 à l'achat des voitures propres. La réduction à laquelle donne droit la prime eco sur le bon de commande correspondait à 15% de remise sur le prix d'achat d'un véhicule qui émet moins de 105 g CO2/km (en 2011, la réduction était plafonnée à 4640 € en 2011 €, TVA comprise), et 3% de remise sur un véhicule qui émet maximum 115 g CO2/km (en 2011 la réduction était plafonnée à 870 €). Ces réductions étaient également applicables sur les voitures hybrides.

Les administrations fédérales donnent l'exemple lors du renouvellement de leur parc automobile en achetant des voitures propres respectueuses de l'environnement. http://www.economie-positive.be/portail_contenu.php3?id_article=401

Du 1er janvier 2010 au 31 décembre 2012, les autorités publiques avaient décidé d'encourager l'achat et l'usage des véhicules électriques en proposant des incitants fiscaux. Cette mesure contribue à provoquer un shift énergétique des carburants traditionnels de source fossile vers l'énergie électrique. Les réductions d'impôts concernent également l'installation d'une borne de rechargement électrique.

<http://www.febiac.be/public/content.aspx?FID=668>

La promotion de l'écoconduite via des formations données de façon concertée avec les employeurs à l'ensemble des conducteurs, notamment aux conducteurs de voitures via des formations spécifiques vise à cibler prioritairement les publics effectuant annuellement un kilométrage important et à les sensibiliser à une consommation efficiente de l'énergie et à la réduction des émissions des transports.

<http://www.monquotidienmalin.be/les-conseils-malins/ma-mobilite/eco-conduite-les-9-conseils-pour-economiser-du-carburant>

indicator 3.2 **Does your Government take any measures to support a reduction in noise emissions from transport activities?**

	Yes <input type="checkbox"/>	Specify	<p>En Belgique, la responsabilité d'exécution de la Directive 2002/49/CE concernant l'évaluation et la maîtrise du bruit dans l'environnement incombe aux autorités régionales, sauf pour les trains et les avions à l'aéroport de Bruxelles-National dont les compétences sont fédérales.</p> <p>Pour ce qui concerne les bruits des trains, la SNCB a adopté en 2006 un plan pluriannuel fixant les principaux axes de la stratégie afin de concrétiser ses objectifs en matière environnementale. Les nouveaux trains doivent désormais satisfaire à des normes acoustiques strictes, qui sont entrées en vigueur en juillet 2006. Ces normes acoustiques sont uniquement d'application pour le nouveau matériel roulant et le matériel existant qui est transformé de telle sorte qu'un nouveau contrôle est exigé. La modernisation progressive du matériel roulant et de l'infrastructure ferroviaire rend le trafic de plus en plus silencieux. http://www.b-holding.be/en/sncb-group/corporate-sustainability/huit-priorites</p> <p>Pour les avions, les restrictions opérationnelles concernent les avions les plus bruyants et à récompenser les avions les moins bruyants par une tarification tenant compte de catégories acoustiques et de périodes (jour/nuit), ainsi que des restrictions d'accès aux catégories d'avions les plus bruyants (par l'utilisation des « quota counts ») et par des limitations du nombre de mouvements et/ou de quotas autorisés. Ce système est en application à Bruxelles-National depuis plusieurs années et prévoit 6 catégories acoustiques (depuis novembre 2011) et un tarif de nuit nettement plus élevé que le jour afin d'encourager les compagnies par un incitant économique à utiliser les avions les moins bruyants. http://www.brusselsairport.be/fr/cf/res/pdf/env/fr/geluidscontouren2010_fr http://www.lalibre.be/economie/actualite/bruit-des-avions-a-zaventem-etienne-schouppe-mis-sous-pression-par-ses-collegues-ministres-51b8d5e4e4b0de6db9c20bd6</p>
--	------------------------------	---------	--

Priority Goal 4: to promote policies and actions conducive to healthy and safe modes of transport

indicator 4.1 **Describe any strategies, policies and measures in your country for the promotion of healthy and safe modes of transport, including infrastructure and safety measures for safe walking and cycling, policies to support cycling and walking, in particular in urban areas and links with efficient and accessible public transport**

En Belgique, le Code de la rue, entré en vigueur en janvier 2004, donne la priorité aux usagers de la route les plus vulnérables en tout temps. De plus, l'introduction du concept de trottoir traversant, c'est-à-dire un trottoir qui se prolonge à travers la chaussée jusque de l'autre côté d'une intersection est un exemple éloquent de la mise en pratique du Code de la rue qui donne aux piétons la priorité sur les automobilistes et les cyclistes.

Pour faire face au danger de la vitesse pour les usagers vulnérables, il a été instauré des zones de circulation où la vitesse est limitée à 50 km/h voire à 30 km/h. Les zones 30 sont généralisées dans les abords des écoles et dans les quartiers résidentiels. Depuis septembre 2011, les associations font « La campagne Ville 30 » consistant à encourager les pouvoirs publics à faire primer la convivialité sur le trafic au sein des quartiers (<http://www.bruxelles.be/artdet.cfm/4365>).

Parmi des initiatives et des politiques promouvant l'utilisation du vélo en ville, il est introduit en Belgique les SUL qui permettent aux cyclistes de circuler en double sens dans les rues à sens unique. Ce qui fait que la circulation des différents usagers s'y déroule sans encombre et incite les motorisés à des vitesses modérées. Les cyclistes peuvent ainsi d'éviter des axes plus dangereux avec la circulation motorisée dense et rapide et rejoindre plus directement leur destination. De plus avec les SUL, les cyclistes peuvent établir un contact visuel mutuel bien plus facilement que s'ils circulent tous les deux dans le même sens. Pour reconnaître les SUL, les signaux sur les sens uniques concernés sont complétés par des panneaux additionnels illustrés et très reconnaissables pour la circulation dans les deux sens. Depuis le 1er juillet 2004, les communes sont obligées de transformer les voiries à sens uniques en SUL pour les cyclistes lorsque la vitesse maximale autorisée ne dépasse pas 50 km/h, que la largeur libre (hors stationnement) de la chaussée soit d'au moins 3 mètres et qu'il n'y ait pas de raison de sécurité (comme le virage...) qui s'y oppose.

<http://www.gracq.be/AVELO/003CodeDeLaRue-SUL>

indicator 4.2 **Do transport policies and actions in your country focus on vulnerable groups such as children and persons with reduced mobility?**

Yes

Specify:

La SNCB met en œuvre des facilités pour améliorer l'accessibilité des gares et des trains aux personnes à mobilité réduite (PMR).

Son site internet reprend une série de conseils et d'informations permettant aux PMR de bien préparer leur voyage, de même que les gares pour lesquelles une assistance leur est proposée.

Pour des personnes qui éprouvent des difficultés à se déplacer seules, la SNCB leur offre une assistance gratuite, également pour les aider à bord du train ou si elles souhaitent emmener gratuitement un accompagnateur. Il est aussi possible de voyager gratuitement, avec réduction ou priorité de place assise grâce à plusieurs formules de cartes:

- Carte Accompagnateur gratuit: un accompagnateur voyage gratuitement avec une PMR
- Carte Nationale de réduction sur les transports en commun: les aveugles et les malvoyants voyagent gratuitement en 2ème classe
- Carte de réduction Intervention Majorée: les bénéficiaires voyagent à moitié prix
- Carte spéciale de Priorité pour l'occupation d'une place assise garantie en cas de sérieuses difficultés à rester debout

En outre, les Régions ont mis en place de services spécifiques pour le transport des PMR. Par exemple, le Bus 105 est un service de transport public porte-à-porte pour personnes à mobilité réduite (T.P.M.R) en Wallonie. Plusieurs mini-bus ont été mis en service. Le service TPMR couvre les communes de plus de 20.000 habitants. Le service est assuré 5 jours par semaine de 6h30 à 19h30.

Pour les déplacements des enfants et des étudiants en train, la SNCB offre de possibilités de voyages gratuits ou à tarifs réduits :

- gratuité pour les enfants âgés de moins de 6 ans accompagnés d'un voyageur de 12 ans ou plus en possession d'un titre de transport valable, avec un maximum de 4 enfants;
- gratuité pour les enfants âgés entre 6 et 12 ans accompagnés d'une personne de 12 ans ou plus ayant en leur possession un titre de transport valable et à condition qu'ils voyagent pendant la semaine après 9h, maximum 4 enfants;
- gratuité pour les enfants de moins de 12 ans détenteurs d'une carte de réduction pour familles nombreuses (uniquement en deuxième classe)
- plusieurs formules d'abonnements aux tarifs avantageux pour les étudiants...

Section C: Implementation of THE PEP**5. THE PEP Implementation mechanisms (please see the Amsterdam Declaration para 6-8)****NATIONAL TRANSPORT, HEALTH AND ENVIRONMENT ACTION PLANS (NTHEAPs)****More information:**[Draft manual on developing NTHEAPs](#)indicator 5.1 **Does your country have a NTHEAP or similar tool?** No ▼**Was THE PEP helpful in the development of your country's NTHEAP?** ▼

If available, please provide a web link to your country's NTHEAP:

indicator 5.2 **What is the current status of your country's NTHEAP?** Planned ▼indicator 5.3 **What is/will be the scope and format of your country's NTHEAP?**

- national
 sub-national
 stand-alone document
 part of a national environment and health action plan (NEHAP)
 environment and health components in a national transport action plan

RELAY RACE (Staffete)**More information:**

[Workshop in Moscow, 2012](#)
[Workshop in Kyiv, 2011](#)
[Workshop in Batumi, 2010](#)
[Workshop in Skopje, 2010](#)
[Workshop in Pruhonice, 2009](#)

indicator 5.4 **Has your country contributed to THE PEP relay race workshops?** Yes ▼

If YES, how?

- technical contribution (in kind)
 financial contribution

THE PEP PARTNERSHIP**More information:**[Terms of reference of THE PEP Partnership](#)indicator 5.5 **Does your country contribute to THE PEP Partnership?** Yes ▼

If YES, how?

- technical expertise (in kind)
 direct financial contribution

indicator 5.6 **Are there any formal networks/platforms of professionals who are involved in THE PEP issues in your country?**

No ▼

Please specify: indicator 5.7 **Are these networks/platforms supported by the government?**

▼

If YES, please indicate how:

- direct funding
 in kind
 political

6. Policy, regulatory and operational frameworks that support the promotion of THE PEPindicator 6.1 **Do you have a coordinating body and/or a formal structure for implementation of THE PEP within your government?**

Yes ▼

Represented sectors:

- Transport Education
 Environment Urban planning
 Health Agriculture
 Finance Others, please specify:
 Academia

indicator 6.2 **Is integration of the three sectors reflected in any other national policy document(s)?**

Yes ▼

Please list main documents:

1 Plan fédéral de Développement Durable 2 NEHAP – Programme Opérationel 2009-2013 3 Plan national Climat de la Belgique 2009-2012. 4 Plan fédéral Produits (volet environnement) 2009-2012

indicator 6.3 **Is public awareness in relation to the integration of the three sectors addressed in relevant national document(s)?**

Yes ▼

Please list main documents:

see point 6.2

indicator 6.4 **Are public budgets and/or economic incentives available specifically to support integration of the three sectors?**

Yes ▼

Please specify:

budget & incentives link with plans mentioned in point 6.2

7. Future of THE PEP

Indicator 7.1 **What have been the main successes of THE PEP in stimulating national action in the priority areas of THE PEP in your country? Please give concrete examples and a short explanation of your assessment.**

Promotion of physically active mode of transport and air quality (indoor & outdoor), to a lesser degree noise

Indicator 7.2 **What have been the main weaknesses of THE PEP in stimulating national action in the priority areas in your country? Please give concrete examples and a short explanation of your assessment.**

A real shift of transport modes due to the economic interest involved, road transport is still highly predominant although some positive trends are already visible

Indicator 7.3 **How could THE PEP better support national efforts to integrate transport, environment and health policies and achieve sustainable transport?**

Better highlighting the potential benefits (health, jobs, etc.) of a radical shift to a more integrated approach between the sectors, promote the concept of "beyond mobility"