

## Questionnaire for reporting on progress made on the attainment of the Paris Goals

### **Background and purpose of this questionnaire:**

Following the Fourth High-level Meeting on Transport, Health and Environment (4HLM) in Paris on 14-16 April 2014, THE PEP is continuing to conduct its yearly surveying of Member States on the developments in achieving the goals of the Amsterdam Declaration from 2009 and the Paris Declaration since 2014. These replies were used for a regional overview on progress made at the 13th Session of the Steering Committee of THE PEP in November 2015.

The answers below were submitted by the listed THE PEP focal point(s) to THE PEP secretariat in fall 2015 and are provided here in an unedited version.

## Questionnaire for reporting on progress made on the attainment of the Paris Goals

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

Country	Belgium	Date	
Name of officer (national focal point) responsible for submitting the report	François ANDRE		
Institution	SPF Santé publique, Sécurité de la Chaîne alimentaire et Environnement		
Website	http://www.health.belgium.be		
Names of the officers (national focal points) from the other two sectors that participated in the preparation of the report	1. Mundon-Izay NOTI 2.		
Institutions	1. Service public fédéral Mobilité et Transports 2.		
Websites	1. http://www.mobilit.belgium.be 2. http://		

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 and lasting budget cuts regarding all public expenses since 2008. Given the structure of the country's, Cooperation bodies provide coordination and integration of the policies conducted by the different authorities, and ensure the consistency of national policy accordance with international commitments. The sixth state reform was implemented in 2014. The Federal public service of Transport and Mobility has transferred to the regions a number of skills in the areas of inland waterways, road transport and road safety.

## Section B: Implementation of the Paris 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:*

L'Etat fédéral a investi dans plusieurs projets de transport ferroviaire notamment 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 vers et dans les aéroports en plus des projets de modernisation des grandes gares. La fin des travaux du RER est attendue à l'horizon 2019 alors qu'ils sont annoncés en 2021 pour la ligne 161 (Bruxelles-Namur) et en 2023 pour la ligne 124 (Bruxelles-Charleroi). 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....Le 19 juillet 2013, le conseil des Ministres a approuvé un nouveau plan d'investissement ferroviaire portant sur la période 2013-2025. Ce nouveau plan a été approuvé pour un montant total de près de 26 milliards €2012 et inclut un budget de 2,5 milliards réservé pour des projets prioritaires régionaux. Afin d'accroître la sécurité aérienne et réduire les risques des collisions entre des animaux et des avions, le SPF Mobilité et Transports a publié le manuel de bonnes pratiques « Principles of Wildlife Management ». Ces collisions peuvent se produire à basse altitude à proximité d'un aéroport au décollage ou à l'atterrissage. La politique d'inspection modernisée a accru la qualité du secteur belge de navigation. Suite à l'introduction de la CFSG II (Corporate Flag State Governance II) notamment, la flotte belge s'est accrue de 20% en 2014, pour atteindre plus de 5 millions tonnes brutes et des scores élevés pour les indicateurs de qualité internationaux de l'industrie maritime.

*Clean and efficient intermodal connections. Please specify:*

La SNCB a introduit la carte à puce MOBIB pour les abonnés. Cette carte interoperable est émise par la SNCB et est également utilisée par les sociétés de transport par la STIB, TEC et De Lijn. Les abonnements SNCB 'papier' sont progressivement remplacés par la carte MOBIB au format bancaire, sur laquelle sont chargés les différents abonnements du voyageur.

*Safety measures in road transport. Please specify:*

Concernant le transport routier, le SPFMT s'est surtout concentré en 2014 sur la sécurité : une nouvelle réglementation est entrée en vigueur dans le domaine du transport de marchandises et de voyageurs par route. Une banque de données performante et l'échange de données au niveau européen permettent de mieux faire respecter la législation existante et de contrôler les entreprises de manière ciblée. Le service de contrôle du transport routier a renforcé la collaboration avec les autres services de contrôle fédéraux, comme la police, les douanes, l'inspection sociale...

*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.

*Eco-Tourism. Please specify:*

Les activités touristiques sont organisées par des associations et les professionnels du secteur tels les agences de tourisme. La réglementation en cette matière est essentiellement une compétence régionale qui est actuellement développée.

### 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
<input type="text" value="national"/>	<p>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><a href="http://documentation.bruxellesenvironnement.be/documents/IF_Mobilite_Promouvoir_TC_FINAL_FR.PDF">http://documentation.bruxellesenvironnement.be/documents/IF_Mobilite_Promouvoir_TC_FINAL_FR.PDF</a>. 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 ou Réseau Express Régional dans et autour de Bruxelles ainsi que le projet Diabolo (voir indicateur 1.1). Depuis 2014, l'administration fédérale a opté résolument pour les nouveaux modes de travail et a mis l'accent sur les résultats et la collaboration. Par exemple, le télétravail a été facilité par l'accès direct via la carte d'identité électronique ou les certificats smartcard virtuels. Ces nouveaux modes de travail vont notamment contribuer à réduire les trajets effectués entre le domicile et le lieu de travail par souci de congestion dans les transports en commun, sur les routes et les autoroutes.</p>
Target group <input type="text" value="public sector"/>	

Level	Description
<input type="text" value="national"/>	<p>Les administrations de transport tant au niveau fédéral qu'au niveau des Régions s'investissent pour s'attaquer à la problématique de mobilité afin de rendre le transport plus durable. La gratuité des déplacements des travailleurs entre le domicile et le lieu de travail est assurée totalement pour les fonctionnaires fédéraux. Des efforts sont ainsi déployés pour accroître le taux d'occupation des véhicules. Les pouvoirs publics encouragent la pratique du covoiturage par diverses mesures et recommandations : indemnités de covoiturage, emplacements de parkings réservés aux covoitureurs, mesures fiscales avantageuses et assurance. L'autopartage est également encouragé dans le but de réduire le nombre des voitures en circulation.</p>
Target group <input type="text" value="communities"/>	

Level	Description
national	Depuis plusieurs années, Infrabel (société du groupe SNCB chargée de l'infrastructure) installe dans des environs des gares des emplacements sécurisés pour les vélos.
Target group	
communities	

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.

### 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.**

Plus de 200.000 trajets en camion ont été évités en 2014 grâce au transport combiné et diffus de marchandises par rail. A cet effet, des subsides fédéraux (15 millions €) ont été alloués aux opérateurs ferroviaires sur la base des trafics réalisés en Belgique.

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

Yes

Specify

En 2014, un soutien a été apporté à un nouveau système de freinage pour les trains de marchandises qui diminue les nuisances sonores.

### 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**

Plusieurs stratégies contribuent à la promotion de la santé via les modes de déplacements notamment par l'élaboration des plans des déplacements à vélo. Le Plan Iris 2 est un plan stratégique qui reprend les principales orientations concernant la mobilité en région bruxelloise à l'horizon 2015-2020. Il vise à éviter la congestion de la capitale. Son objectif global: réduire le trafic automobile de 20% d'ici 2018 par rapport à 2001. Les pistes avancées sont, d'une part, des mesures encourageant la mobilité alternative comme la multiplication du nombre de zones piétonnes, des sites propres tram/bus, d'infrastructures cyclables, l'automatisation et l'extension du réseau métro et, de l'autre, des mesures pour rationaliser la circulation automobile, telles qu'une meilleure gestion du stationnement, la protection des quartiers résidentiels, la taxation de l'usage de la voiture...

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 oeuvre 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 sévères difficultés à rester debout. En outre, les Régions ont mis en place de services spécifiques pour le transport des PMR.

### Priority Goal 5: to integrate transport, health and environmental objectives into urban and spatial planning policies

indicator 5.1 **In your country, at what administrative level(s) and in which sectors is spatial/urban planning regulated?**

	national	sub-national	local / municipal
Transport	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Energy	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Housing	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Environment / landscape	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Tourism	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sport	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Other, specify:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

indicator 5.2 **Is spatial planning coordinated between the authorities indicated above in indicator 5.1?**

No ▼

indicator 5.3 **Describe any policies or legal measures that require integrated urban and spatial/urban planning in order to reduce the impact of transport on health, the environment and land use, increase energy efficiency and support green and healthy mobility and transport as well as sustainable livelihoods. Please also indicate at which administrative level they exist.**

indicator 5.4 **Are there national capacity building initiatives on integrating transport, health and environmental objectives into urban and spatial planning policies?**

No ▼

If YES, please indicate how they are done?

- academic education
- training for professionals
- other, please specify:

### Overall main achievement since September 2014

indicator 5.5 **Describe your country's most important development (only one) in achieving the Paris Declaration Goals that took place since September 2014. A selection of the submitted achievements will be considered for presentation at the next session of the Steering Committee.**

Concernant le transport routier, le SPFMT s'est surtout concentré en 2014 sur la sécurité : une nouvelle réglementation est entrée en vigueur dans le domaine du transport de marchandises et de voyageurs par route. Une banque de données performante et l'échange de données au niveau européen permettent de mieux faire respecter la législation existante et de contrôler les entreprises de manière ciblée.

## Section C: Implementation of THE PEP

### 6. THE PEP Implementation mechanisms (please see the Amsterdam Declaration para 6-8 and Paris Declaration para 9)

#### NATIONAL TRANSPORT, HEALTH AND ENVIRONMENT ACTION PLANS (NTHEAPs)

#### More information:

indicator 6.1 Does your country have a NTHEAP or similar tool? No ▼

[Manual on developing NTHEAPs](#)

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 6.2 What is the current status of your country's NTHEAP? Planned ▼

indicator 6.3 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:

indicator 6.4 Has your country contributed to THE PEP relay race workshops? Yes ▼

[Workshop in Kaunas, 2014](#)  
[Workshop in Almaty, 2013](#)  
[Workshop in Moscow, 2012](#)  
[Workshop in Kyiv, 2011](#)  
[Workshop in Batumi, 2010](#)  
[Workshop in Skopje, 2010](#)  
[Workshop in Pruhonice, 2009](#)

If YES, how?

- technical contribution (in kind)  
 financial contribution

#### THE PEP PARTNERSHIP

#### More information:

indicator 6.5 Does your country contribute to THE PEP Partnership? Yes ▼

[Terms of reference of THE PEP Partnership](#)

If YES, which ones and how does your country contribute?

- Partnership on jobs in green and healthy transport  
 Partnership on cycling promotion  
 Partnership on eco-driving  
 Partnership on health economic assessment of walking and cycling  
 Partnership on signs and signals for pedestrians and cyclists  
 Partnership on TRANSDANUBE and ACCESS2MOUNTAIN  
 Partnership on Paris Goal 5

indicator 6.6 Are there any formal networks/platforms of professionals who are involved in THE PEP issues in your country?

No ▼

Please specify:

indicator 6.7 Are these networks/platforms supported by the government?

No ▼

If YES, please indicate how:

- direct funding  
 in kind  
 political

### 7. Policy, regulatory and operational frameworks that support the promotion of THE PEP

indicator 7.1 Do you have a coordinating body and/or a formal structure for implementation of THE PEP within your government?

Yes ▼

Represented sectors:

- Transport  
 Environment  
 Education  
 Spatial/urban planning

- Health  
 Finance  
 Academia
- Spatial urban planning  
 Agriculture  
 Others, please specify:

indicator 7.2 **Is integration of the three sectors reflected in any other national policy document(s)?**

Yes

Please list main documents:

Vision fédérale à long terme en matière de développement durable approuvée le 17 mai 2013 par le gouvernement fédéral et Stratégie nationale pour la biodiversité 2020.

indicator 7.3 **Is public awareness in relation to the integration of the three sectors addressed in relevant national document(s)?**

No

Please list main documents:

indicator 7.4 **Are public budgets and/or economic incentives available specifically to support integration of the three sectors?**

No

Please specify:

indicator 7.5 **Are there any national policies or legal measures that require public consultation and stakeholder involvement in decision making processes in the field of transport, health and environment?**

Yes

indicator 7.6 **Does your country have a national action plan for the promotion of cycling?**

Yes

## 8. Future of THE PEP

Indicator 8.1 **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.**

Coopération pratique et pragmatique entre les trois secteurs administratifs concernés notamment échange d'information, contact régulier etc.

Indicator 8.2 **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.**

Le champ d'application couvert par le PEP peut parfois paraître trop vaste, ce qui peut induire une certaine crainte d'administration de s'y engager alors qu'en fait une approche pragmatique permet de se lancer sur par exemple un Priority Goal ou un outil tel que la course de relais ou les partenariats d'où l'importance de bien communiquer sur les outils que proposent le PEP.

Indicator 8.3 **How could THE PEP better support national efforts to integrate transport, environment and health policies and achieve sustainable transport?**

Renforcer la dissémination de l'information notamment sur les réussites et outils concrets et pratiques que le PEP met à disposition des acteurs des trois secteurs, nous pensons notamment au public-cible des autorités locales et à la société civile et ONG.