

INFORMATIEBULLETIN ONDERNEMINGEN & LEEFMILIEU

Mei 2007



**BIM B
E R I C H T E N**

41

I N H O U D

Dossier mobiliteit

p.1 - 8

Mobiliteit in Brussel: en wat nu?
Bedrijven in Brussel zitten niet stil
Nieuwe reglementering parkeerplaatsen
Goede fietsenstallingen gezocht
Fortis en het bedrijfsvervoerplan: een interessant voordeel voor de werknemers

Energiepremies

p. 9 - 12

De energiepremies : een overdonderend succes
De energiefacilitator, een gratis expert tot uw dienst

Het milieu en u

p. 13 - 14

Duurzaam bouwen en renoveren
Gids 2006 van de ecodynamische ondernemingen

Airco, een bron van geluidshinder

p. 14

Wetgeving

p. 15

Nieuwe procedure voor waterwinning
Carrossiers : administratieve vereenvoudiging voor oplosmiddelen

p. 15

Overzichtstabel nieuwe wetgeving

p. 16

D OSSIER MOBILITEIT

Mobiliteit in Brussel : EN WAT NU ?



Het verkeer in Brussel wordt altijd maar moeilijker, dat zal iedereen wel beamen.

In 30 jaar tijd is het totale transportvolume – personen én goederen – nagenoeg verdubbeld. Deze toename brengt de algemene bereikbaarheid van de stad, en dus van uw onderneming, ernstig in het gedrang. Enkele andere gevolgen zijn verkeersopstoppen en bovenmatige belasting van de openbare ruimte door het verkeer en de geparkeerde wagens: een stijging van het verkeer met 10% vertaalt zich doorgaans in 40% meer verkeersopstoppen!



De toename van het wegverkeer en de verzadiging van het wegennet brengt aanzienlijke sociaal-economische kosten mee voor de gemeenschap, maar ook kosten op het vlak van milieu en gezondheid. Tegenwoordig wil iedereen zich met de wagen verplaatsen en dit leidt tot kritische situaties die een sterke invloed hebben op

het milieu en meer bepaald op de luchtkwaliteit.

In het licht van de duurzame ontwikkeling wordt mobiliteit gedefinieerd als de mogelijkheid voor elk individu om zich te verplaatsen zonder schade te berokkenen aan het milieu of aan het levenskader.



D OSSIER MOBILITEIT



Hoe meer verkeer, hoe meer files ...

Op dit moment is dit echter nog absoluut niet het geval. Wordt het geen tijd om in te grijpen voor de stad volledig lam wordt gelegd?

Alternatieve vervoerswijzen

Een pasklare oplossing die wonderen verricht, is er niet, maar iedereen kan wel een manier zoeken om een bijdrage te leveren. Dit is ook het doel van dit dossier.

Op de eerste plaats dient ernaar te worden gestreefd om een belangrijk deel van het woon-werkverkeer per wagen te vervangen door alternatieve vervoerswijzen zoals het openbaar vervoer, de fiets, te voet...

Dit is onder meer de doelstelling van de ordonnantie lucht-klimaat die bepaalt dat ondernemingen een vervoerplan moeten opstellen waarbij alternatieven voor het wagengebruik worden bevorderd. De doeltreffendheid van dit plan en zeker van het onderdeel gewijd aan het actieplan, hangt in sterke mate af van de inzet van de onderneming. Uit het artikel waarin de balans wordt opgemaakt van de vervoerplannen, blijkt duidelijk dat al heel wat ondernemingen een eind op de goede weg zijn.

Daarnaast heeft de overheid de weg geëffend met het oog op een efficiënt beheer van de parkeernormen, zowel op als bui-

ten de openbare weg. Dit laatste wordt overigens ook uitgewerkt in titel VIII van de nieuwe gewestelijke stedenbouwkundige verordening (GSV). Er worden parkeernormen voorzien die van toepassing zijn op parkeerplaatsen buiten de openbare weg, bij nieuwe projecten en ingrijpende renovaties.

Dit dossier is ook gewijd aan het parkeren. Zo gaan we dieper in op de regels met betrekking tot het toekennen van parkeerplaatsen – het parkeren buiten de openbare weg – en de principes van de nieuwe stedenbouwkundige verordening inzake de inrichting van parkeerplaatsen voor fietsen en van de leveringszones. Weet u trouwens op hoeveel parkeerplaatsen uw onderneming recht heeft?

Goederentransport

Het tweede doel is om oplossingen te vinden voor het goederentransport. Het feit dat vrachtwagens wegen gebruiken die hier totaal niet op afgestemd zijn, leidt eveneens tot meer verkeersopstoppen in de stad en bijgevolg tot extra luchtvervuiling. Hierbij komen dan nog de voertuigen die fout geparkeerd staan op de hoek van de straat of op los- en laadzones en die het manoeuvreren in de stad nog bemoeilijken of vrachtwagens verplichten om dubbel te parkeren. Het goederentransport

veroorzaakt ook geluidsoverlast die vooral hinderlijk is in woonwijken.

Het gewestelijke beleid richt zich bijgevolg op twee grote pijlers: het rationaliseren van het verkeer en het parkeren van vrachtwagens in de stad en het uitwerken van alternatieven voor het goederenverkeer. De gewestelijke overheidsinstanties plannen verschillende ingrepen om de infrastructuur en de leveringszones te verbeteren (zie het voorbeeld in het artikel over de berekeningswijzen van parkings en leveringszones).

Vlot verkeer

Het derde doel bestaat erin om het verkeer vlotter te laten verlopen: dit gaat enerzijds gepaard met het ontraden van het gebruik van de wagen, en anderzijds met het bevorderen van het gebruik van de fiets. Hierover wordt in dit dossier onze nieuwe brochure voorgesteld waarin tips staan voor ondernemingen die graag een comfortabele en veilige fietsenstalling wensen te voorzien voor werknemers die met de fiets naar het werk komen.

De laatste doelstelling ten slotte is de toename en de verbetering van het openbaar vervoer, mede dankzij de aanleg van GEN-lijnen (Gewestelijk Express Net).

U ziet, mobiliteit in de stad is een kwestie waarvoor alle betrokkenen – gewestelijke overheidsinstanties, gemeentelijke diensten, ondernemingen maar ook de bevolking – rond de tafel moeten gaan zitten. Want iedereen heeft een rol te spelen.

... en hoe moeilijker het is om te parkeren.



Bedrijven in Brussel zitten niet stil

Een studie van de Université Libre de Bruxelles (ULB) over de mobiliteitsplannen in de Brusselse bedrijven heeft uitgewezen wat de werknemers ertoe brengt om de auto thuis te laten. Zo blijkt dat hoe groter de bereikbaarheid is met het openbaar vervoer, hoe groter de bereidwilligheid van de werknemers is om het openbaar vervoer te gebruiken. Ook de terugbetaling van de abonnementen is een succesfactor. Zo gebruikt in de publieke sector de meerderheid van het personeel het openbaar vervoer omdat dat voor hen gratis is, en er geen firmawagens zijn. De studie wijst ook uit dat 15 procent van de Brusselaars te voet of met de fiets gaat werken. Het is dus ook belangrijk dat de infrastructuur beantwoordt aan hun noden. De studie wijst ten slotte ook op het belang van een mobiliteitsanalyse in uw bedrijf.

Alle bedrijven worden met mobiliteit en mobiliteitsproblemen geconfronteerd.

De verplichting om vervoerplannen op te stellen in het Brussels Gewest speelt in op deze problematiek door binnen de bedrijven een dynamiek op te starten die het gebruik van duurzame vervoermiddelen aanmoedigt. Ze verloopt in fasen: een eerste fase waarin het bedrijf een mobiliteitsdiagnose opstelt en een tweede fase waarin een concreet actieplan wordt uitgewerkt. Daarna wordt het actieplan jaarlijks geëvalueerd.

De opvolging van deze verplichting gebeurt door Leefmilieu Brussel - BIM en het Bestuur Uitrusting en Vervoer (BUV) van het ministerie van het Brussels Gewest, die verenigd zijn in de Opvolgingscel van de bedrijfsvervoerplannen. De Opvolgingscel geeft een constructief en gepersonaliseerd advies op elk vervoerplan en biedt concrete informatie en hulpmiddelen aan.

De verplichting geldt sinds juli 2004. Ongeveer 200 bedrijven hebben tot nu toe de eerste fase van het vervoerplan ingediend, voor een 240-tal sites (sommige bedrijven

hebben meerdere betrokken vestigingen). In totaal werken er op die sites meer dan 200.000 werknemers, of iets minder dan een derde van de werkgelegenheid in Brussel. De ULB-IGEAT (Université Libre de Bruxelles – Institut de Gestion de l'Environnement et d'Aménagement du Territoire) analyseerde de gegevens van de eerste fase, die dateren van het tweede semester van 2004. De grote lijnen van dit onderzoek worden hierna besproken.

Vervoerskeuze en bereikbaarheid

In het Brussels Gewest is de auto voor één werknemer op twee geen must om op het werk te geraken. Van de 200.000 betrokken werknemers gebruikt 48 % de wagen om naar het werk te gaan (46 % als bestuurder en 2 % als passagier), 32 % de trein en 14 % de bus, tram of metro. 5 % gaat te voet of met de fiets naar het werk en een kleine 1 % met collectief vervoer georganiseerd door de werkgever (bedrijfsbus).

Deze gemiddelde waarden geven echter niet zoveel informatie: het wagengebruik per bedrijfsite varieert immers van 2,5 %

tot 97 % van de personeelsleden! Een geografische analyse van de vervoerskeuze per bedrijfsite leert dat de bereikbaarheid met het openbaar vervoer een belangrijke rol speelt. In de zones van het Gewest met de beste bereikbaarheid met het openbaar vervoer gebruikt gemiddeld slechts 27 % van de werknemers de wagen voor het woon-werkverkeer (zie tabel 1). In de gebieden met een iets mindere, maar nog steeds zeer goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer, stijgt dat aandeel al tot 41 %. Vanaf de zones met een 'goede' bereikbaarheid ligt het autogebruik boven het algemene gemiddelde.

Trein

De trein is het belangrijkste alternatief voor de wagen: in de zone met een uitstekende bereikbaarheid met het openbaar vervoer gebruikt gemiddeld 57 % van de werknemers de trein als hoofdvervoermiddel en 14 % de bus, de tram en de metro. In de zone met een zeer goede bereikbaarheid gaat het respectievelijk om 27 % en 21 %. Daarna daalt het aandeel van de trein tot 23 % (zone goed+), 14 % (goed) en 13 % (normaal). Uit deze cijfers kan afge-

Bereikbaarheid openbaar vervoer	Locatie	Aantal werknem.	Auto	Openbaar vervoer
Uitstekend	Noord, Centraal, Zuid, Kunst-Wet, Rogier, Brouckère	65.000	27%	71%
Zeer goed	Gemeenschappelijk deel Metro 1A/1B; Metro 2	44.000	41%	49%
Goed +	Overige stations Metro 1A/1B; premetro; station Etterbeek	33.000	60%	35%
Goed	Trams 23/90, Tervurenlaan, Louizalaan, Basiliek	10.000	68%	27%
Normaal	Rest	36.000	73%	22%
Beperkt	Kanaalzone (Noord en Zuid)	10.000	74%	13%

Tabel 1 Bereikbaarheid openbaar vervoer en woon-werkverkeer

leid worden dat de pendelaars (70 % van de betrokken werknemers) na een treinrit weinig geneigd zijn om over te stappen op het stedelijk openbaar vervoer. De reistijd wordt dan ook minder concurrentieel ten opzichte van de wagen.

Een positief punt is dat meer dan de helft van de werknemers in zones met zeer goede tot uitstekende bereikbaarheid met het openbaar vervoer zijn tewerkgesteld. In deze zones ligt het gemiddeld aantal parkeerplaatsen per werknemer bovendien beduidend lager dan in de andere zones en is het aantal plaatsen op de openbare weg beperkt of betalend. Dat is een bijkomende factor om de auto niet te nemen.

Parkeerplaatsen en vergoedingen

De kwaliteit van de bereikbaarheid van een zone met het openbaar vervoer is niet de enige factor die de vervoerskeuze beïnvloedt. Ook binnen eenzelfde bereikbaarheidszone of binnen een bepaalde wijk werden tussen de bedrijven sterke verschillen vastgesteld. In de buurt van het Centraal Station noteren we instellingen met een autogebruik van slechts 2,5 % tot meer dan 50 %.

De statistische analyse leert dat een hoog aantal parkeerplaatsen en bedrijfswagens per werknemer samenhangt met een hoog autogebruik en, omgekeerd, dat naast een goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer, een (hoge) vergoeding voor het gebruik van het openbaar vervoer gecorreleerd is met een belangrijk gebruik van het openbaar vervoer. Dit zijn elementen die een bedrijf zelf bepaalt en waarmee het zijn mobiliteitsprofiel beïnvloedt. Het is dan ook interessant om het mobiliteitsbeleid per onderneming te analyseren.

Andere factoren kunnen eveneens een rol spelen, zoals het verstrekken van informatie over de verschillende vervoerswijzen, het opstarten van een actief fietsbeleid,... Deze factoren werden echter niet opgenomen in de correlatietabel. Wat wel duidelijk werd uit het onderzoek is het significant lager autogebruik binnen de overheidsinstellingen ten opzichte van de privé-sector. In de meeste overheidsinstellingen kunnen de personeelsleden dan ook gratis reizen

met het openbaar vervoer en worden er geen bedrijfswagens toegekend.

Waarom het GEN ?

Een deel van de bedrijven heeft de vervoerskeuze van zijn werknemers kunnen opgeven naargelang de postcode van hun woonplaats. Dat was niet verplicht, maar werd wel aangeraden. De Opvolgingscel heeft deze gegevens ontvangen voor 84.000 werknemers, een rijke bron aan informatie. De globale analyse van deze gegevens leert dat in de GEN-zone en op de as Brussel-Antwerpen de wagen meer gebruikt wordt dan het gemiddelde. Vanuit Oost- en West-Vlaanderen en Henegouwen wordt de trein dan weer beduidend meer gebruikt dan het gemiddelde.

Op basis van deze gegevens kan bevestigd worden dat er een belangrijk potentieel bestaat voor het toekomstige GEN. Ze maken ook duidelijk dat een snelle treinverbinding zoals tussen Gent en Brussel de vervoerskeuze duidelijk beïnvloedt. Voor lange afstanden kan er in het algemeen een voorkeur voor de trein worden vastgesteld. Het prijsverschil kan daarin een rol spelen: voor lange afstanden is de trein een stuk goedkoper dan de auto. Ondanks het dichte stedelijke openbaarvervoernet stemt het autogebruik van de Brusselaars overeen met de gemiddelde waarde. Een verklaring daarvoor kan zijn dat voor korte afstanden het verschil in reistijd en kostprijs tussen de auto en

het openbaar vervoer beperkt is. Een interessant gegeven is dat toch 15 % van de Brusselaars te voet of met de fiets naar het werk gaat. Als we er bovendien rekening mee houden dat de gebruikers van het openbaar vervoer eveneens voor een stuk voetganger zijn, is het duidelijk dat de infrastructuur voor deze gebruikers niet verwaarloosd mag worden. Heel wat bedrijven gaven ook aan dat de fietsinfrastructuur verbeterd zou moeten worden.

Maak zelf uw analyse

Elk bedrijf is verschillend. Een mobiliteitsanalyse op schaal van het bedrijf is dan ook nodig om de meest efficiënte maatregelen te bepalen om een "modal shift" te bekomen. Via de verplichting een bedrijfsvervoerplan op te stellen werden de ondernemingen aangezet om zelf zo'n analyse te maken, met wisselend succes. Bij het opstellen van de adviezen op de vervoerplannen, maakt de Opvolgingscel voor elk bedrijf een mobiliteitsanalyse.

Een belangrijk hulpmiddel daarbij is het in kaart brengen van de woonplaatsen van de werknemers en hun vervoermiddelen. Leefmilieu Brussel - BIM heeft op zijn website een cartografisch hulpmiddel ontwikkeld om die gegevens in kaart te kunnen brengen. De kaartjes worden ook naar het bedrijf gestuurd. Het kaartje van Brussel geeft een idee van het aantal werknemers dat op fiets- of wandelafstand van het werk woont en het kaartje van België een idee



Voor minder auto's: een gratis abonnement voor het openbaar vervoer.

over de mogelijkheden voor carpooling en treingebruik.

De andere sleutelfactoren bij de mobiliteitsanalyse zijn de ligging van de werkplaats, het aantal bedrijfswagens en parkeerplaatsen, het systeem van terugbetaling van vervoerskosten en de maatregelen die reeds genomen werden ter verbetering van de mobiliteit.

Voor sommige instellingen kunnen ook de werkuren een determinerende rol spelen. In haar advies duidt de Opvolgingscel aan welke de prioriteiten voor het actieplan zouden moeten zijn. Voor een bedrijf dat in de buurt van het Centraal Station ligt, heeft het bijvoorbeeld weinig zin om energie te steken in het aanmoedigen van carpooling, maar wel om een volledige terugbetaling van het openbaar vervoer in te voeren.

Een bedrijf dat aan 70 % van zijn werknemers een bedrijfswagen toekent, wordt aangemoedigd om oplossingen uit te werken om de multimodaliteit te bevorderen

(de combinatie van een bedrijfswagen met een treinabonnement of met metrotickets) en om de keuze van de wagens te beperken tot milieuvriendelijkere modellen. Een maatregel die in bijna elk advies als prioriteit wordt meegegeven, is het opstellen van een goed, multimodaal toegangsplan dat op de website geplaatst kan worden. Dat is nuttig voor werknemers én bezoekers. Een duidelijke beschrijving van het aanbod van het openbaar vervoer en de afstand tot de haltes is immers essentieel om een objectieve keuze tussen verschillende vervoersmodi te kunnen maken. En die keuze is er: de helft van de betrokken sites liggen immers in zones met een uitstekende of zeer goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer.

Actieplannen

Nadat de mobiliteitsdiagnose achter de rug is, zijn bedrijven, zoals gezegd, in een tweede fase verplicht een actieplan op te stellen. De Opvolgingscel heeft al een 60-tal actieplannen ontvangen. Uit die documenten blijkt dat de bedrijven niet stil zitten. Verschillende bedrijven hebben

ondertussen al concrete initiatieven genomen om hun werknemers te sensibiliseren voor duurzame vervoerswijzen. Dat gaat van 'klassieke' initiatieven zoals het organiseren van een mobiliteitsmiddag tot het voegen van een vergelijking van reistijden en de kostprijs van de verschillende vervoermiddelen bij de loonfiche, het plaatsen van een uitgebreide mobiliteitsrubriek op het intranet of het organiseren van een middag op de fiets door Brussel. Andere bedrijven verhogen dan weer de terugbetaling van de abonnementen of verbeteren hun fietsenstalling. De resultaten van deze initiatieven zullen bekend worden bij de evaluatiefase van de actieplannen.

Meer info: Leefmilieu Brussel – BIM,
Opvolgingscel voor de bedrijfsvervoerplannen, Gulledele 100, 1200 Brussel,
pdebvp@ibgebim.be,
www.leefmilieubrusseel.be>professionelen

De vijf gouden regels om uw werknemers aan te zetten om hun auto thuis te laten:

- vestig uw bedrijf in de mate van het mogelijke dichtbij een treinstation of een halte van het stedelijk openbaar vervoer;
- betaal uw werknemers een abonnement op het openbaar vervoer;
- betaal premies uit en zorg voor een goede fietsenstalling;
- organiseer het carpoolen via uw Intranet;
- vermijd bedrijfswagens.



Een goede fietsenstalling = minder auto's op de weg.

NIEUWE REGLEMENTERING PARKEERPLAATSEN

Uw onderneming heeft een nieuwbouw gepland of de renovatie van een bestaand pand met een bijhorende parking? Op hoeveel plaatsen heeft u recht? Aan welke regels moet uw parking voldoen? U komt het te weten wanneer u titel VIII van de nieuwe Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV) raadpleegt.

Wat zijn de doelstellingen van titel VIII? Op de eerste plaats het beperken van het aantal parkeerplaatsen, bij het toekennen van een stedenbouwkundige vergunning. Hiermee wordt beantwoord aan het Iris II-plan, dat het aantal verplaatsingen met de wagen wil verminderen. Titel VIII wil ook rekening houden met de ligging van de gebouwen ten opzichte van het openbaar vervoer (treinen, trams, bussen en metro) en met de bestemmingen en de zones voorzien in het GBP (Gewestelijk Bestemmingsplan).

Tot nu toe werden de parkingkwesties behandeld onder verwijzing naar "omzendbrief 18", die enkel een indicatieve waarde had. Titel VIII heeft echter een reglementaire waarde aangezien hij geïntegreerd is in de nieuwe GSV (Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening).

Voor wie?

De tekst heeft betrekking op de aanvragen voor stedenbouw ingediend na 3 januari 2007 en is van toepassing op alle werken en beslissingen die onderworpen zijn aan artikel 98 van het Brussels Wetboek van ruimtelijke ordening (COBAT) of op alle aanvragen waarvoor een stedenbouwkundige vergunning nodig is. Het betreft alle panden met oppervlakten bestemd voor kantoren, hoogtechnologie of vervaardiging van immateriële goederen, ambachts-, nijverheids-, logistieke, of opslagactiviteiten, of voor activiteiten voor de vervaardiging van materiële diensten, voor handelszaken, voor groothandel, voor grote speciaalzaken, voor voorzieningen van collectief belang, voor openbare diensten en voor hotelinrichtingen.

Titel VIII bepaalt dat de parkeerplaatsen overdekt zijn. Wanneer de plaatselijke omstandigheden het toelaten, kunnen niet-overdekte parkeerplaatsen worden toegestaan in het bebouwbare gebied zoals bepaald in de GSV, het bijzonder bestemmingsplan en in de verkavelingsvergunning.

Zones A, B en C

Indien u van plan bent om kantoren, gebouwen voor hoogtechnologie of voor immateriële goederen te bouwen, hangt het aantal parkeerplaatsen waarop u recht heeft, af van de zone waarin ze zich zullen bevinden. Het Gewest is onderverdeeld in 3 toegankelijkheidszones op grond van de bereikbaarheid met het openbaar vervoer:

- zone A, zeer goede bediening
- zone B, goede bediening
- zone C, matige bediening

Deze zones worden bepaald (op basis van de afstand te voet tot een halte en de uurfrequentie) in artikel 10 van titel VIII en in kleur op een kaart aangeduid (die slechts een indicatieve waarde heeft). De kaart zal immers regelmatig geactualiseerd worden om rekening te houden met de wijzigingen van het netwerk van de MIVB en met het toekomstige GEN-net (Gewestelijk Express Net).

Via tabel 2 kunt u zien hoe het maximum aantal toegelaten parkeerplaatsen wordt berekend volgens de zone waarin uw nieuwe pand gelegen is.

Er kunnen extra plaatsen worden aangevraagd voor dienstvoertuigen, bezoekers of klanten, tot maximum 30% meer dan het aantal toegelaten plaatsen in het kader van artikel 11.

Tabel 2 Toegankelijkheidszones en aantal parkeerplaatsen

Vloeroppervlakte	Toegankelijkheidszone	Max. aantal toegelaten parkeerplaatsen
0 tot 250 m ²	A	2 parkeerplaatsen
Meer dan 250 m ²	A	1 per schijf van 200 m ² vloeroppervlakte + 2
	B	1 per schijf van 100 m ² vloeroppervlakte
	C	1 per schijf van 60 m ² vloeroppervlakte



Bovendien moet uw aanvraag voor extra parkeerplaatsen worden gestaafd aan de hand van :

- de kenmerken van het parkeren langs de weg;
- de bereikbaarheid van het gebouw met het openbaar vervoer;
- het soort activiteiten;
- de kenmerken van de ondernemingen;
- het mobiliteitsprofiel van de bezoekers of van de klanten.

Inzake het aantal in te richten plaatsen voor fietsen, moet u min. 1 plaats inrichten per 200 m² met minstens 2 per gebouw.

Indien uw onderneming oppervlakten bevat die bestemd zijn voor ambachts-, nijverheids- en logistieke activiteiten, opslagactiviteiten of activiteiten voor de vervaardiging van materiële diensten, voor handelszaken, voor groothandel, voor grote speciaalzaken, voor voorzieningen van collectief belang, voor openbare diensten of voor hotelinrichtingen, dient u uw

aanvraag voor parkeerplaatsen te staven op grond van de criteria vermeld in tabel 3. Tot slot moeten alle leveringsplaatsen zich buiten de weg bevinden. Bovendien moeten zij beantwoorden aan de normen vermeld in tabel 3, in functie van de oppervlakte en van het soort activiteit.

Meer info :

www.gsv.irisnet.be

COBAT= Brussels Wetboek van ruimtelijke ordening

GEN = Gewestelijk Express Net

GSV= Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening, BS van 21 november 2006

BBP = Bijzonder Bestemmingsplan

VV = verkavelingsvergunning

Tabel 3 Leveringsplaatsen in functie van de oppervlakte en van het soort activiteit

Vloeroppervlakte	Soort activiteit	Soort leveringsplaats in het gebouw
1.000/10.000 m ²	Kantoren, etc	Leveringsplaats voor bestelwagens met een vrije hoogte van min. 2.60m
+ 10.000 m ²	Kantoren, etc	Leveringsplaats voor vrachtwagens met een vrije hoogte van min 4.30m
500/1.000 m ²	Andere activiteiten	Een leveringsplaats voor bestelwagens met een vrije hoogte van min 2.60m
+ 1.000 m ²	Andere activiteiten	Een leveringsplaats voor vrachtwagens met een minimale hoogte van 4,30 m

GOEDE FIETSENSTALLINGEN GEWENST

Als u geregeld in Brussel komt, hebt u het vast al gemerkt: de fiets is aan een stevige opmars bezig. De laatste vijf jaar is het aantal fietsers in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bijna verviervoudigd. Zowel het milieu als de bedrijfsweld kunnen er wel bij varen. De fietsende werknemers voelen zich goed, verliezen geen tijd in de file en moeten geen dure parkeerplaatsen zoeken. Wat ze wel nodig hebben, zijn goede fietsenstallingen. En helaas steekt de gebrekkige infrastructuur hen hier vaak nog een spaak in het wiel...

Een goede fietsenstalling is de eerste vereiste om een fietsbeleid te doen slagen. De fietsers moeten hun stalen ros op een veilige en gemakkelijk te bereiken plaats kunnen achterlaten. De ligging en de uitrusting van de fietsenstalling zijn dus essentieel. Een goede fietsenstalling ligt dicht bij de ingang, bij voorkeur op het niveau van de straat, hij moet overdekt zijn en het fietsframe moet op twee punten

kunnen worden vastgemaakt. Voor meer details kunt u terecht in de nieuwe folder over fietsenstallingen van Leefmilieu Brussel-BIM. Daarin staan ook de criteria voor fietsenstallingen te lezen, opgelegd door

de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening.

Vraag de folder aan via info@leefmilieu-brussel.be of 02 775 75 75.



FORTIS EN HET BEDRIJFSVERVOERPLAN

EEN INTERESSANT VOORDEEL VOOR DE WERKNEMERS

Enige tijd geleden deed Fortis een beroep op Traject, een adviesbureau gespecialiseerd in mobiliteit. Dat stelde een reeks interessante initiatieven voor, zoals de creatie van een rubriek "mobiliteit/bereikbaarheid" op de intranetsite, waarop onder andere wijzigingen van dienstregelingen worden aangekondigd, en de organisatie van mobiliteitsmarkten met infostands, waar de werknemers alle belangrijke actoren van de sector, zoals de openbare vervoersmaatschappijen, Cambio en Pro Vélo, kunnen ontmoeten.

Met bijna 19 000 medewerkers, verdeeld over 900 vestingen in België - waarvan bijna 52 % in Brussel - is Fortis gebonden aan de bepalingen van het BVP, het Bedrijfsvervoerplan. Het plan, dat in 2004 werd ingevoerd onder de Brusselse ondernemingen met vestigingen waar meer dan 200 personen werkzaam zijn, was voor Fortis de aanleiding om de mobiliteit van haar werknemers in de Brusselse vestigingen te evalueren en bepaalde doelstellingen voor de toekomst te definiëren.

Ongeacht het verplichtende karakter van het BVP, kadert het plan perfect in het beleid van Fortis om de uitstoot van CO₂ te neutraliseren. Om zijn team "sustainability" te versterken, zegt Amélie Cardyn, de consultant van het bureau Traject: "We

proberen het personeel op zoveel mogelijk manieren bewust te maken. Zo bevat de intranetsite een rubriek "mobiliteit/bereikbaarheid".

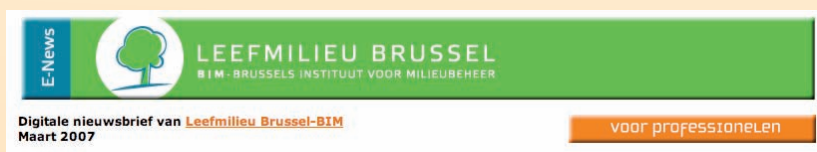
De werknemers vinden er antwoorden op al hun vragen in verband met hun verplaatsingen. Beloont Fortis werknemers die met de fiets naar het werk komen? Welke modaliteiten bestaan er voor dienstgebonden verplaatsingen? Wat is het percentage van de bijdrage van Fortis in abonnementen? Voor elke vestiging met méér dan 30 personen verschaft Fortis eveneens een bereikbaarheidsfiche, waarop de verschillende mogelijkheden worden aangeduid om de vestiging te bereiken met het openbaar vervoer, de auto of de fiets.

Fortis betaalt al enkele jaren het volledige bedrag van de treinabonnementen terug. De grote vestigingen van Fortis liggen allemaal dicht bij spoorwegstations. Dankzij deze maatregelen spoort meer dan de helft van het personeel van de Brusselse vestigingen dagelijks naar het werk!

Ook voor de dienstgebonden verplaatsingen zullen geleidelijk aan nieuwe maatregelen worden getroffen. Zo kunnen veel verplaatsingen worden vermeden door het inlassen van videoconferenties. Wanneer mogelijk, kan de auto worden vervangen door de trein.



Jacques Verheye werkt op de afdeling Facility Management van Fortis. Hij moet zich geregeld verplaatsen. "Ik heb een NMBS-abonnement om naar het werk te komen met de trein. Zo reis ik van Waver naar het centrum van Brussel zonder te moeten stressen om de verkeersellende. Bovendien betaalt mijn werkgever mijn treinabonnement volledig terug. Alleen wanneer ik niet anders kan, gebruik ik mijn eigen auto of een dienstvoertuig voor beroepsgebonden verplaatsingen." Dit heet "rationeel gebruik van de auto".



Blijf op de hoogte van alle nieuwe elementen om uw mobiliteitsplan op te stellen of aan te vullen met onze gratis digitale nieuwsbrief voor mobiliteitsplannen. Om u in te schrijven, volstaat het een e-mail te sturen naar pdebvp@ibgebim.be



**De energiepremies:
een overdonderend
succes**

Energiebesparing is actueler dan ooit en onze premies kennen een stijgend succes. De facilitator voor collectieve huisvesting ontvangt driemaal zoveel oproepen als in 2006 en de facilitator voor de tertiaire sector heeft de hulp van een tweede persoon nodig om het hoofd te bieden aan de vraag naar informatie. Tijdens de jongste editie van Batibouw hadden onze vertegenwoordigers de handen vol om de vragen te beantwoorden van de professionals.

Een van die professionals was Paul Vervaeck. Hij werkt als technisch verantwoordelijke voor methoden en standaarden in het Sint-Lucasziekenhuis. Zijn rol bestaat erin om met een kritisch oog alle mogelijke implicaties af te wegen van alle installaties die het ziekenhuis aanschafft. Paul Vervaeck vindt de steun, voorgesteld door Leefmilieu Brussel-BIM, heel interessant, maar denkt dat er nog heel wat werk aan de winkel is langs de zijde van de fabrikanten. "Het nut van de premies blijft beperkt zolang de fabrikanten computers, kopieerapparaten, enz. maken met functies die ook in waaktoestand energie verbruiken. Dat verbruik is wel beperkt en vaak gaat het om niet meer dan 5, 6 of 7 Watt, maar als je alle toestellen samenrekent, neemt de verspilling wel gigantische proporties aan. Dezelfde redenering gaat ook op voor verlichting, waar de fabrikanten nog altijd lampen maken die meer verwarmen dan verlichten!"

Daniel Van Houte is architect bij D'leteren, waar hij verantwoordelijk is voor de afdeling Facility Management. Hij heeft vaak te maken met de energieproblematiek van de diverse gebouwen die de onderneming beheert: showrooms, magazijnen, enz. "We doen al het mogelijke om de energieverpilling tegen te gaan. Dat kan met heel klassieke oplossingen, zoals bijvoorbeeld een goede isolatie of een correcte ventilatie van de gebouwen." Dit laatste element is een sleutelfactor geworden in de temperatuurregeling van gebouwen waar vooral kantoren gevestigd zijn. "Door het grote

aantal elektronische toestellen, wordt de werkruimte voortdurend verwarmd. Bijgevolg is het voor ons even belangrijk geworden om toe te zien op een correcte afkoeling als op de verwarming van de gebouwen."

Orde van Architecten

Daniel Van Houte geeft toe dat hij vaak zijn licht komt opsteken bij Leefmilieu Brussel-BIM, waar hij alle nodige informatie vindt om zijn kennis over energieproblemen bij te schaven. Vooral op de internetsite vindt hij alle actuele informatie waar hij naar zoekt, maar dat is niet de enige bron die hij raadpleegt: "Ik ontvang ook veel nuttige informatie van de Orde van Architecten, die me op de hoogte houdt per post."

Over de aard van de steun van Leefmilieu Brussel-BIM is de Facility Manager van D'leteren heel tevreden: "We kunnen weliswaar niet alle voorstellen van Leefmilieu Brussel-BIM in ons bedrijf in de praktijk omzetten, maar het belangrijkste is dat we gemakkelijk de mogelijke voordelen kunnen terugvinden in de voorgestelde waaier



Via een audit krijgt u een duidelijk zicht op uw energieverbruik.

ENERGIEPREMIES TERTIAIRE SECTOR EN INDUSTRIE	
Studies	
Energieaudit	50 %
Haalbaarheidsstudie	50 %
Energieontwerp	50 %
Investeringsen	
Energieboekhouding	50 %
Installatie kwaliteitsWKK	20 %
Gebruik van hernieuwbare energiebronnen (incl. studie.)	40 %
Installatie warmtenetwerk	30 %
Thermische isolatie wanden	30 %
Vervanging of verbetering verwarmingssysteem	30 %
Installatie verlichting	30 %
Optimalisering verlichtingssysteem	30 %
Roterende elektrische uitrusting met snelheidsvariator	30 %
Uitrusting ventilatie of koeling	30 %
Alle andere toestellen of systemen ten voordele van energetische doeltreffendheid	30 %
Actie beroepsfederatie ten voordele van energetische doeltreffendheid	100 %

E NERGIEPREMIES

van mogelijkheden. En dat is wel degelijk het geval."

De stand van Leefmilieu Brussel-BIM op het salon kreeg ook het bezoek van talrijke ambtenaren van gemeentebesturen en andere Brusselse instellingen. Ze hadden niets dan lof voor de premies en de informatie, verspreid door het Instituut. Zo was er een ambtenaar van een Brusselse gemeente, die liever anoniem bleef, maar vertelde: "Elke keer als we een werf beginnen, of het nu gaat om een nieuwbouw of om renovatie, streven we een zo laag mogelijke K-waarde na. Tot nu toe moet ik toegeven dat we vaak rond de K45 schommelen, maar ons streefdoel is nu K30. De steun, voorgesteld door Leefmilieu Brussel-BIM kan ons natuurlijk helpen om dat doel makkelijker te bereiken." Om de factuur wat te verlichten, doet de ambtenaar onder meer beroep op de Energiepremies. Hij voegt er nog aan toe dat de facilitatoren van Leefmilieu Brussel - BIM voor hem een belangrijke hulp betekenen.

Zo kan een passieve woning eruit zien.



Passiefhuizen

Paradoxaal genoeg kwam de meest enthousiaste getuigenis over de voorzieningen van Leefmilieu Brussel-BIM van een Vlaamse onderneming. De specialist in instapklare woningen Young Budget Homes is sinds kort ook actief in het segment van

ENERGIEPREMIES COLLECTIEVE HUISVESTING	
Studies	
Energieaudit	50 %
Haalbaarheidsstudie	50 %
Energieontwerp	50 %
Investerings	
Energieboekhouding	50 %
Installatie kwaliteitsWKK	20 %
Relighting van gemeenschappelijke ruimten	30 %
Frequentieregelaar voor compressor, ventilatie, pomp	20 %
Dakisolatie	(max. 5000 euros per sub-station) 12 euros/ m ² (max. 1000 euros per woning)
Groendak	7.5 euros/m ² (extensief) 15 euros/m ² (intensief) Min 10 m ² - max 100 m ² per woning
Isolatie buitenmuren	25 euros /m ² , max 2500 euros/won.
Vloerisolatie	25 euros/m ² , max 2500 euros/won.
Superisolerende dubbele beglazing	50 euros/m ² dubbele beglazing, max. 2500 euros/won.
Mechanische ventilatie met warmterecuperatie	50 %, max 3000 euros/won.
Passiefhuis of lage-energie woning	100 euros/m ² (≤ 150 m ² vloer oppervlakte) 50 euros/m ² (> 150 m ²)
Buitenzonnewering	20 % (max 400 euros/won.)
Isolatie van de leidingen	20 % (max 5000 euros/gebouw)
Condensatieketel	10 euros/kW (min 400 euros - max 10.000 euros)
Doorstroomgasboiler	50 % (max 200 euros/installatie)
Thermische regeling	50 % (max 1000 euros/verwarmingsinstallatie)
Warmtepomp	50 % (max 2500 euros voor verwarmen van het sanitaire water – max 5000 euros voor verwarming /won.
Zonneboiler	50 % (max 3000 euros voor verwarmen van het sanitaire water – max 6000 euros voor verwarmen van het sanitaire water en centrale verwarming/won.)
Collectief fotovoltaïsch systeem	50 % (max 3000 euros/won.)

betaalbare passiefhuizen. Op Batibouw stelde deze onderneming een bijzondere belangstelling vast voor dit product vanwege het Brusselse publiek. "Op Batibouw waren vroeger twee van de drie geïnteresseerde personen Vlamingen. De belangstelling voor dit product komt nu voor twee

derden van Franstalige contacten, en vooral uit Brussel," vertelt Wolfgang Verrees, stichter en huidige algemeen directeur van Young Budget Homes.

De ruime steun van de Brusselse overheid bij de bouw van passiefhuizen zit hier on-

getwijfeld voor veel tussen. "In Vlaanderen krijgen we in het beste geval een subsidie van 1.500 euro, terwijl de steun voor een

dergelijk project in Brussel meer dan 100 euro per m² bedraagt. Voor een oppervlakte van 150 m² hebben we het dus over een

subsidie van rond de 15.000 euro!", benadrukt de verantwoordelijke van Young Budget Homes.



**De Energiefacilitator,
een gratis expert tot
uw dienst**

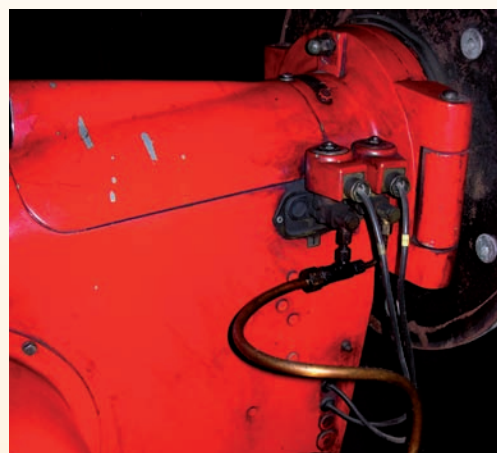
De Brusselse ondernemingen overwegen steeds meer investeringen in energiebesparing. Deze trend gaat gepaard met een stijgende belangstelling voor de overheidspremies met dat doel. Wat moet u weten vooraleer u begint aan werken en investeringen die voor een premie in aanmerking komen? Welke stappen moet u volgen? We vroegen het aan Bernard Huberlant, een van de energiefacilitatoren die actief zijn in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Welke investeringen dragen uw voorkeur weg bij iemand die van nul begint?

In termen van de verhouding prijs/doeltreffendheid is de beste investering om te beginnen meestal de isolatie van het dak van het gebouw. De te volgen stappen hangen grotendeels af van het type dak dat men wil isoleren, maar ook van de vorm van het gebouw... Om een correct antwoord te geven, is het eigenlijk nodig om elk dossier afzonderlijk te bestuderen.

In principe is het plaatsen van dubbel glas met een hoog K-coëfficiënt minder interessant wanneer het erop aankomt uw investering snel terug te winnen, behalve in bijzondere gevallen waar de gevel grotendeels uit glas bestaat en deze oppervlakte wordt blootgesteld aan extreme factoren. Dit is het geval voor gevels die volledig op het noorden of het zuiden uitgeven. Als het glas slechts een kleine oppervlakte inneemt, zal het lang duren voor uw investering rendeert.

Dat is de algemene aanpak die we aanbevelen aan mensen, die bij ons komen zonder een duidelijk idee van wat ze kunnen of willen doen.



Met een brandstofteller kunt u uw energieverbruik in kaart brengen.

Energiefacilitatoren: onafhankelijk en gratis!

Voor al uw vragen in verband met energie kunt u terecht bij de energiefacilitatoren. Dit zijn experts die gratis hun expertise ter beschikking stellen. Hun bijstand is onafhankelijk en onpartijdig. Ze vervangen in geen geval uw architect, studie bureau of installateur, maar kunnen u richting geven en de kwaliteit evalueren van de voorstellen die u inzake energieverbruik ontvangt. U beslist zelf in welke mate u met hun aanbevelingen rekening houdt.

De diensten die deze facilitatoren aanbieden zijn de volgende:

- informatie over de technologie en de leveranciers;
- informatie over de diverse financiële steunmaatregelen en hulp voor het invullen van de administratieve documenten;
- inlichtingen over instrumenten voor Rationeel Energiegebruik (REG), hernieuwbare energie of warmtekrachtkoppeling;
- begeleiding in de verschillende fasen van uw energieproces;
- hulp bij de analyse van het energiegebruik van uw gebouwen;
- begeleiding bij bouw- en renovatieprojecten;
- analyse van bestekken voor alle energie-installaties.

Naargelang van uw activiteitssector (tertiaire sector of collectieve huisvesting) en van de techniek waarover u vragen hebt, contacteert u de overeenkomstige facilitator:

Facilitator voor de tertiaire sector: facilitator.tertiar@ibgebim.be of 0800 85 775.

Facilitator voor collectieve huisvesting: facilitator.huisvest.collectief@ibgebim.be of 0800 85 775.

Facilitator Warmtekoppeling: facilitator.wkk@ibgebim.be of 0800 85 775.

Facilitator voor hernieuwbare energie-grote systemen: facilitator.grote.hernieuwbaar@ibgebim.be of 0800 85 775 (elke dag behalve op vrijdag).

E NERGIEPREMIES

Wat gebeurt er als de projectverantwoordelijke om raad komt vragen in een gevorderde fase van zijn project, bijvoorbeeld met de plannen van de architect onder de arm?

Stel dat zijn architect hem al een bepaalde aanpak aanbevolen heeft en de plannen heeft voor een renovatieproject met isolatie en mechanische ventilatie met dubbele luchtstroom(*). In dat geval vragen we hem om ons alle elementen van het dossier door te sturen. We maken een grondige analyse en geven een tweede opinie. Maar deze is slechts een aanbeveling en heeft dus geen verplichtend karakter. De beslissing of de premie al dan niet wordt toegekend, hangt zeker niet af van het feit of deze aanbeveling wordt opgevolgd.

Welke andere diensten biedt de energiefacilitator aan?

De facilitator leest enkel verslagen van anderen na en formuleert daarover een kritisch advies. Eén keer per opdracht organiseert Leefmilieu Brussel-BIM ook een oproep tot projecten waarvoor de facilitator wordt aangesteld om een tiental audits uit te voeren (HVAC, zonne-energie,... al naargelang van de opdracht). Deze audits zijn volledig gratis voor de begunstigde, want ze worden gefinancierd door het Brusselse Gewest.

Wat moeten de mensen absoluut vermijden om geen tijd te verliezen?

Ze moeten het absoluut vermijden ons te contacteren zolang ze niets in het hoofd of in de handen hebben. Laten we duidelijk zijn: het is geen probleem als we gevraagd worden voor basisopdrachten, zoals het nalezen van een bestek. Maar ik denk dat het ideaal is om contact met ons te nemen eens het project in de fase van het voorontwerp zit. Naarmate het project vordert, kunnen de verantwoordelijken van de onderneming ons dan de verschillende werf-fasen voorleggen.

Hoe preciezer de vraag, hoe preciezer de antwoorden.

(*) De mechanische ventilatie met dubbele luchtstroom of VMC bevat een centrale, die nieuwe lucht inblaast en de vervuilde lucht uitblaast. In de winter laat dit systeem toe om de calorieën, getransporteerd door de vervuilde lucht, om te zetten om de nieuwe lucht voor te verwarmen, dankzij een warmtewisselaar.

De vijf stappen voor een vlotte procedure

1. Win eerst algemene informatie over de energieproblematiek in op de website www.leefmilieubrussel.be.
2. Raadpleeg de formulieren voor het verkrijgen van de Energiepremies. U kunt deze documenten downloaden van de website www.leefmilieubrussel.be.
3. Informeer u welke de taken van de facilitator zijn, om onaangename verrassingen of misverstanden te vermijden tijdens uw eerste contact. U vindt de lijst op www.leefmilieubrussel.be.
4. Stel uw eerste vragen bij voorkeur via e-mail (zie adressen hierboven) en voeg indien nodig de technische documenten toe waarover u al beschikt: plannen van uw architect, bestekken, foto's, schema's, enz. Alle afzenders worden automatisch in de database van de facilitator opgenomen, zodat deze de gegevens kan bijhouden van de geïnteresseerde partijen.
5. Heeft u meer vragen of krijgt u geen antwoord op uw e-mail, neem dan telefonisch contact op met de facilitator of met Leefmilieu Brussel-BIM (zie gegevens hierboven).

© M. Dethier





Duurzaam bouwen en renoveren

“Duurzaam” bouwen is tegenwoordig perfect mogelijk! Het bewijs wordt u geleverd in een eerste uitgave gewijd aan Brusselse gebouwen waar gebruik werd gemaakt van ecologische bouwpraktijken.

“Eco-constructies”

Leefmilieu Brussel-BIM publiceerde een bundel met als doel de goede praktijken die bestaan binnen het Brusselse Gewest inzake het ontwerp en het beheer van gebouwen op de voorgrond te plaatsen. Het boek gaat dieper in op de context, de achterliggende filosofie en de krachtlijnen van elke realisatie en is hiermee niet alleen een nuttige en rijke bron aan informatie maar ook een mooi geïllustreerd en aangenaam naslagwerk.

Van elk gebouw worden de sterke punten geïllustreerd met foto's, plannen en grafieken. Het werk bevat ook een verklarende woordenlijst en inleidende teksten. Kantoorgebouwen, woningen, kinderdagverblijven, handelszaken, gerenoveerde gebouwen of nieuwbouwprojecten... Van elk project werd een doordacht ontwerp gemaakt waarbij gebruik werd gemaakt van efficiënte technologieën om hun milieu-impact zoveel mogelijk te beperken.

Elk van de beschreven gebouwen heeft zich vrijwillig aangemeld, na een oproep tot kandidaturen.

Alle gebouwen werden nauwgezet geanalyseerd via een speciaal hiertoe ontworpen schema, de Green Building Brussels. Enkele van de analysecriteria van elk project zijn het energieverbruik, de kwaliteit van de binnenlucht, het rationeel waterbeheer, milieuvriendelijke en gezonde materialen, beheer van het gebouw in werking...

“Eco-constructies”, Leefmilieu Brussel-BIM, 144 p.; Uitg. Van Halewyck, februari 2007.

Deze uitgave kost 25 euros en is te verkrijgen in de boekhandel of op bestelling bij Brussel Leefmilieu-BIM (info@leefmilieu-brussel.be of 02 775 75 75). Grote delen uit de bundel kunt u ook online raadplegen op www.leefmilieubrussel.be.

De Excel-sheet voor de analyse van de gebouwen - Green Building Brussels – kunt u er ook downloaden.

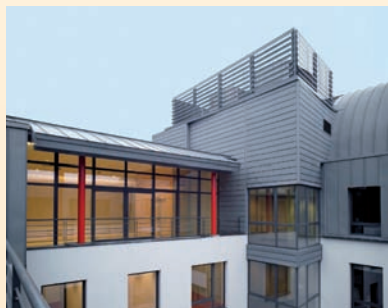


Delhaize - Mutsaard



EC - Van Maerlandtstraat

Test - Aankoop



Kinderdagverblijf Gabrielle Petit

EC - Jozef II straat



Voertuigenarsenaal - Delvaux



Greenpeace



Dexia - Galilei



Hewlett Packard



Indrukken van het Centrum



Het Kasteel «la Solitude» - FISU



Gids 2006 van de ecodynamische ondernemingen

Op 6 maart kregen vierentwintig Brusselse ondernemingen in het Koninklijke Munttheater het label toegekend van "Ecodynamische onderneming", in aanwezigheid van Brussels Minister voor Leefmilieu Evelyne Huytebroeck en van Bernard Focroulle, Algemeen Directeur van de Munt, onderneming met 2 sterren.

Vier van 24 ondernemingen kregen een nieuw label: le Réseau IDée (3 sterren), GREENARCH Architecture + Environment (2 sterren), Jeunesses scientifiques de Belgique (2 sterren), Radisson SAS Royal Hotel (1 ster). Daarnaast werden nog 2 nieuwe sites bekroond met een label: Vivaqua voor de site van Lusambo (2 sterren) en het gemeentebestuur van Anderlecht voor de site van het gemeentehuis (1 ster).

Het label "Ecodynamische onderneming" werd in 2000 in het leven geroepen door Leefmilieu Brussel-BIM en is intussen een officiële erkenning van de Brusselse ondernemingen voor hun goede praktijken

inzake milieubeheer. Sindsdien hebben de 79 ondernemingen die zo'n ecolabel toegekend kregen, hun personeel gesensibiliseerd en getoond hoe zij de hoeveelheid afval kunnen beperken en hoe zij kunnen bezuinigen op water en energie. Ze maken rationeel gebruik van grondstoffen, stimuleren carpooling, stellen fietsen ter beschikking van hun werknemers of betalen hun treinabonnement terug.

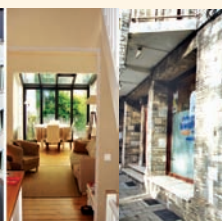
Goede praktijken die u ook wel interessant lijken? U vindt ze, en nog vele andere, allemaal terug in de "Gids 2006 van ecodynamische ondernemingen", die u gratis kunt bestellen bij ecodyn@ibgebim.be of door te bellen naar 02 775 75 75.



Réseau IDée



GREENARCH



Jeunesses Scientifiques



Radisson SAS



Airco een bron van geluidshinder

Wist u dat verkeerd geplaatste, te grote of slecht onderhouden verwarmings-, ventilatie- en airconditioninginstallaties tot de belangrijkste bronnen van geluidsoverlast in Brussel kunnen behoren?

De laatste jaren stelde Leefmilieu Brussel-BIM een duidelijke stijging vast van de klachten te wijten aan HVAC-installaties (Heating Ventilation Air Conditioning, ofwel verwarmings-, ventilatie- en airconditioninginstallaties). Deze stijging loopt parallel met het toenemende gebruik van deze installaties, zowel in ondernemingen als bij particulieren. Dikwijls worden deze installaties aangekocht en geplaatst zonder stil te staan bij de mogelijke geluidshinder voor de omgeving.

Wilt u een ventilatie- of airconditioninginstallatie plaatsen? Wenst u uw bestaande installatie te vernieuwen? Een nieuwe publicatie van Leefmilieu Brussel-BIM leert u waarmee u rekening moet houden om de geluidshinder te beperken, onder meer door kwalitatieve en kwantitatieve doelstellingen te definiëren en door eventuele geluidswerende oplossingen te overwegen.

De gids biedt een aantal reflectiethema's die u kunt bespreken met geluidsdeskundigen en leveranciers, en bestaat uit drie delen:

- het eerste deel beschrijft de onderdelen van de installaties en de bijhorende typerende geluiden;
- het tweede deel is gewijd aan de problemen en de verschillende mogelijke oplossingen, ongeacht de installaties;
- het derde deel benadert de problematiek

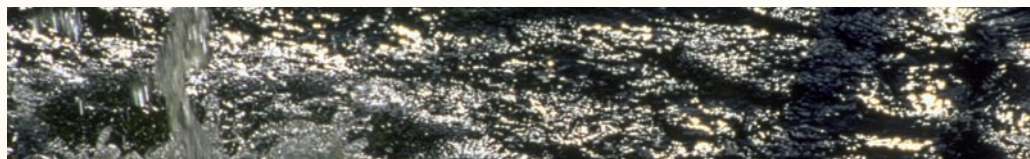
per type installatie evenals de kosten die ermee gepaard gaan (preventieve en curatieve aanpak).

U kunt de gids raadplegen op www.leefmilieubrussel.be > Ondernemingen > Geluid of via info@leefmilieubrussel.be of 02 755 75 75.





Nieuwe procedure voor waterwinning



Water winnen? Wanneer uw bedrijf water nodig heeft voor de eigen productieprocessen of wanneer u een diepe ondergrondse infrastructuur wenste te bouwen, moest u tot op heden twee vergunningen aanvragen bij twee instanties om water te mogen pompen.

De eerste vergunning – een soort uitbatingvergunning – moest u tot voor kort aanvragen bij het Bestuur Uitrusting en Vervoer (BUV) van het MBHG – departement Hydrogeologie. Naargelang het type waterwinning moest u daarna een milieuvergunning aanvragen bij ofwel Leefmilieu Brussel-BIM (klasse 1A en 1B) ofwel bij de gemeente (klasse 2).

Voortaan verloopt de aanvraag tot waterwinning als volgt: u moet de eerste vergunning niet meer aanvragen bij het BUV maar wel bij Leefmilieu Brussel (BIM). Leefmilieu Brussel-BIM is vanaf nu bevoegd voor het beheer en de bescherming van de ondergrondse waterlagen. Leefmilieu Brussel-BIM ziet er ook op toe dat de grondwaterlagen niet teveel belast worden door onredelijk of buitensporig gebruik. Van zodra de praktische modaliteiten volbracht zijn, worden de belangrijkste waterverbruikende sectoren (bv. carwash, droogkuis, textiel, brouwerij...), de beroepsverenigingen evenals de gemeentes en het Brussels Agentschap voor de Onderneming (BAO) hiervan meteen op de hoogte gebracht.

Al het overige blijft zoals voorheen (milieuvergunning, wetgeving, wettelijk kader). De vergunning die toegekend wordt, houdt steeds rekening met de Wet op de bescherming van de oppervlaktewateren tegen verontreiniging (BS 26 maart 1971) en het KB tot reglementering van het gebruik van grondwater (SB 21 april 1976).

Meer informatie

www.leefmilieubrussel.be > professioneel
Sophie Vansever : sva@ibgebim.be
Tel: 02/775 75 81



Carrossiers: vereenvoudiging oplosmiddelen

Vanaf 31 maart 2004 moest elke Brusselsese carrossier een “productenfiche” invullen en opsturen naar Leefmilieu Brussel-BIM, om te bewijzen dat hij wel degelijk gebruik maakte van het nieuwe productengamma met een laag VOS-gehalte (vluchtige organische stoffen).

middelen in bestaande carrosserieën niet meer toegelaten is, uiterlijk vanaf 1 januari 2008. We raden u dus aan, indien dit nog niet het geval zou zijn, voortaan enkel nog producten te kopen die beantwoorden aan de in de tabel vermelde criteria.

Het VOS-gehalte (vluchtige organische stoffen), d.i. de oplosmiddelen in het product en in de subcategorie waartoe het behoort, dient aangeduid te zijn op de verpakking. Het is dus gemakkelijk om na te gaan of het product al dan niet beantwoordt aan vermelde criteria.

Voor meer informatie

Mevr. Debrue - (IVP): 02 416 21 72
- medebrue@ivp-coatings.be
Mevr. Vansever - (BIM): 02 775 75 81
- sva@ibgebim.be

In het kader van de administratieve vereenvoudiging werd deze zware formaliteit opgeheven (cf. het besluit van de Brusselsese Hoofdstedelijke Regering tot wijziging van het besluit van 15 mei 2003 tot vaststelling van de exploitatievoorwaarden voor bepaalde installaties voor het overspuiten van voertuigen of voertuigonderdelen die gebruik maken van oplosmiddelen, BS 21 november 2006).

Dit besluit wijzigt uiteraard niet het feit dat het gebruik of het bezit van de producten met een hoog gehalte aan oplosings-

Productcategorie	Subcategorie	VOS-gehalte (g/l) *
Vorbereiding en reiniging	Vorbereidingsproducten (pistoolreiniger)	850
	Voorreiniger	200
Vulmiddelen, plamuur, stopmiddelen	Alle types	250
Primers, sealers, surfacers	Algemene metaalprimers	540
	Washprimers	780
Aflakken	Alle types (vernis, grondlagen,...)	420
Speciale aflakken	Alles types	840

* g/l van het gebruiksklare product, het watergehalte moet buiten beschouwing worden gelaten

NIEUWE WETGEVING			
Materie	Juridische aard	Stadium	Inhoud
VOS	Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering	21.11.06 gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 23.11.06	tot wijziging van het besluit van 15 mei 2003 tot vaststelling van de exploitatievoorwaarden voor bepaalde installaties voor het overspuiten van voertuigen of voertuigonderdelen die gebruik maken van oplosmiddelen, p. 65347.
Energie	Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering	13.07.06 gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 29.11.06	houdende goedkeuring van het technisch reglement voor het beheer van het elektriciteitsdistributienet in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en van de toegang ertoe, p. 66046.
Energie	Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering	21.11.06 gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 17.01.07	houdende vaststelling van de quota voor groenstroomcertificaten voor het jaar 2007 en de volgende, genomen in toepassing van artikel 28, § 2, derde lid, van de ordonnantie van 19 juli 2001 betreffende de organisatie van de elektriciteitsmarkt in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, p. 1971.
Energie	Officiële Goedkeuring	Belgisch Staatsblad van 21.02.07	Erkenning van bevoegde technici voor de uitvoering van de verbrandingscontrole en het onderhoud van de verwarmingsinstallaties gevoed met vloeibare brandstof
Energie	Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering	08.03.07. gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 21.03.07	tot opheffing van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 3 juni 1999 tot wijziging van het koninklijk besluit van 10 februari 1983 houdende aanmoedigingsmaatregelen voor het rationeel energieverbruik
Water	Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering	07.12.06 gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 11.01.07	betreffende bepaalde uitvoeringsmaatregelen van de ordonnantie van 20 oktober 2006 tot vaststelling van een kader voor het waterbeleid, p. 1090.
Water	Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering	21.11.06 gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 24.01.07	houdende uitvoering van artikel 38 § 7, 3e lid, van de Ordonnantie van 20 oktober 2006 tot vaststelling van een kader voor het waterbeleid, p. 3138.
Gevaarlijke stoffen	Ordonnantie	01.06.06 gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 08.02.07	houdend goedkeuring van het samenwerkingsakkoord van 1 juni 2006 houdende wijziging van het samenwerkingsakkoord van 21 juni 1999 tussen de Federale Staat, het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de beheersing van de gevaren van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken, p. 8921.
Stedenbouw-kunde	Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering	21.11.06 gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 19.12.06	tot goedkeuring van de Titels I tot VIII van de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening, van toepassing op het volledige grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest