



FEDERALE OVERHEIDSDIENST  
MOBILITEIT EN VERVOER



## Milieuverklaring 2022

### Gegevens 2021

**Dit document is een vertaling van de Franstalige versie van de Milieuverklaring die op 14 september 2022 is geverifieerd**

European  
EMAS Awards  
2017  
Nominee in the Category  
Public Organisation  
Federal Public Service Mobility and Transport  
Belgium

## Inhoudsopgave

Milieuverklaring 2022.....	1
Gegevens 2021 .....	1
Dit document is een vertaling van de Franstalige versie van de Milieuverklaring die op 14 september 2022 is geverifieerd .....	1
I. Woord van de Voorzitter .....	3
II. De Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer .....	4
1. Organigram .....	4
2. Locatie .....	4
3. Opdracht.....	4
III. Toepassingsgebied / Reikwijdte van het Milieubeheersysteem (MBS) .....	5
IV. Beschrijving van ons MBS .....	6
V. Milieubeleid.....	7
VI. Resultaten - Significante aspecten - Planning .....	9
Ecobeheer – City Atrium.....	9
Biodiversiteit.....	20
Opdrachten: Resultaten en perspectieven.....	21
VII. Communicatie – sensibilisering.....	43
VIII. Opleiding .....	43
IX. Mobiliteit.....	44
X. Wettelijke eisen inzake milieu (beheer van non-conformiteiten, preventieve en verbeteracties) .....	45
XI. Aankopen & Overheidsopdrachten.....	46
XII. Begrippen en afkortingen.....	47
XIII. Volgende Milieuverklaring.....	48
XIV. Adressen en contactpersonen .....	48

## I. Woord van de Voorzitster

De eerste EMAS-registratie van onze FOD dateert van juli 2007 en sindsdien heeft onze organisatie voortdurend maatregelen genomen om de impact van onze activiteiten op het milieu te beperken. Dankzij de steun van onze medewerkers hebben we mooie resultaten geboekt.

Nu starten we het derde en laatste jaar van onze EMAS cyclus 2020 – 2022, de vijfde cyclus ondertussen! Het is geen verrassing vast te stellen dat de pandemie ook hier een belangrijke impact had. De pandemie leidde tot doorgedreven telewerk, maar ook tot vele maatregelen in onze kantoren om iedereen een gezonde en veilige werkplek te bieden.

Dankzij een regelmatige controle en het aanpassen van de technische programmering aan de bezettingsgraad in het gebouw slaagden we erin het gas- en elektriciteitsverbruik te verminderen en konden we de koolstofvoetafdruk van het City Atrium verkleinen. Ook op vlak van waterverbruik en afvalproductie hebben we mooie resultaten geboekt.

Wat onze missies betreft, hebben wij onze actieve deelname aan milieuprojecten in België en op internationaal vlak voortgezet. Onze medewerkers zijn met hun expertise, professionaliteit en betrokkenheid krachtige motoren die de transitie naar een duurzame mobiliteit op alle beleidsniveaus stimuleren.

Ik wil elk personeelslid feliciteren en bedanken voor hun dagelijkse bijdrage aan de realisatie van onze doelstellingen. Dankzij onze gezamenlijke inspanningen hebben we het verbeteringsproces succesvol voortgezet.

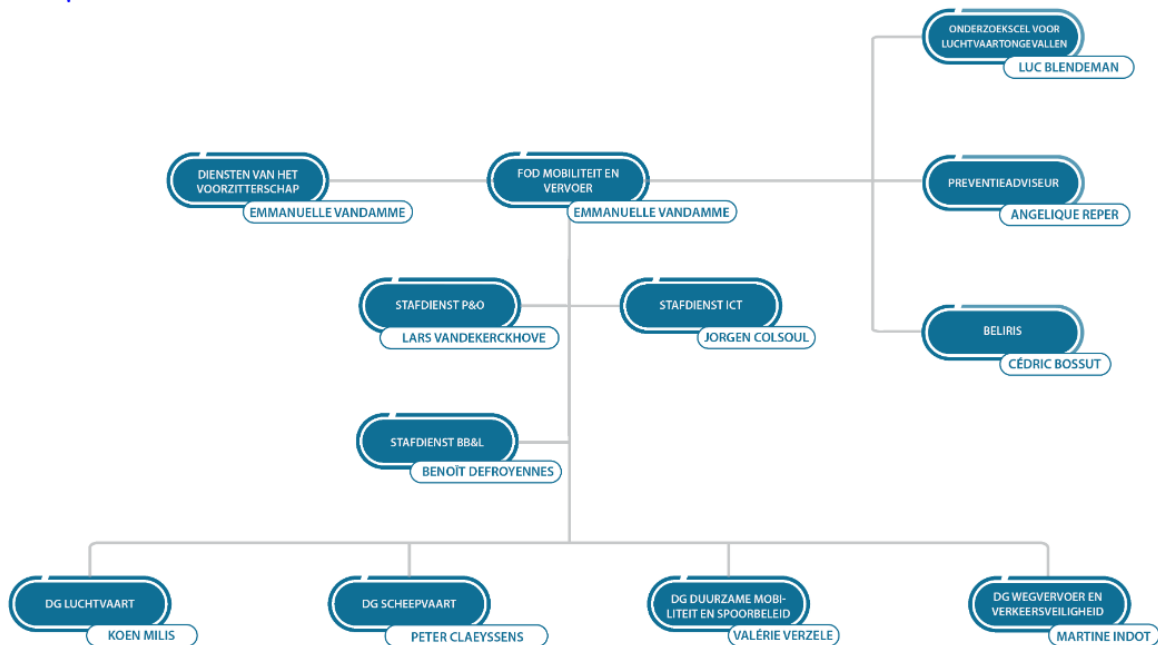
De toekomst ziet er vandaag minder rooskleurig uit. De energiecrisis in Europa als gevolg van de Russische inval in Oekraïne zal ons voor nieuwe uitdagingen stellen. Uitdagingen die mogelijks groter zijn dan deze die we de afgelopen periode kenden tijdens de pandemie. Als overheidsdienst hebben we een voorbeeldrol naar het grote publiek toe. Als Voorzitster zal ik erover waken dat onze organisatie de noodzakelijke maatregelen zal nemen op het vlak van energieverbruik rekening houdend met het welzijn van alle medewerkers. Om hierin te slagen weet ik dat ik kan rekenen op het engagement en inzet van de voltallige organisatie.

De voorzitter van het Directiecomité

Emmanuelle Vandamme

## II. De Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer

### 1. Organigram



### 2. Locatie

City Atrium, Vooruitgangstraat 56 - 1210 Brussel

### 3. Opdracht

De opdracht van de FOD Mobiliteit en Vervoer is tweeledig: enerzijds is er de beleidsvoorbereiding en anderzijds de uitvoering van de operationele activiteiten.

#### Beleidsvoorbereiding

Een overlegd federaal beleid inzake mobiliteit en vervoer voorbereiden en evalueren, met het oog op de ontwikkeling en de verwezenlijking van een duurzame mobiliteit.

- **Met wie?** In partnerschap met de bevoegde ministers, de Gewesten en Europa, ter voorbereiding van en in overeenstemming met de Europese en internationale ontwikkelingen.
- **Voor wie?** Ten dienste van de burgers, de ondernemingen en de Belgische economie.
- **Hoe?** Met aandacht voor de beveiliging, de veiligheid, de gezondheid, de maatschappelijke en milieukwesties en de integratie van de vervoerswijzen en door een evenwicht tussen de ondersteuning van de economische groei en de invloed van deze groei op de voormelde aspecten te waarborgen.

#### Beleidsuitvoering

De nodige diensten verlenen voor de verwezenlijking van het federale beleid inzake mobiliteit en vervoer en van het Beliris-samenwerkingsakkoord.

- Welke diensten? Controle, certificatie, inschrijving, afgifte van vergunningen, inspectie, audit, coördinatie, uitvoering van de Beliris-initiatieven, ...
- **Hoe?** Op een kwalitatieve en klantgerichte manier (die op de noden van de burgers, de ondernemingen en de economie is afgestemd).

### **III. Toepassingsgebied / Reikwijdte van het Milieubeheersysteem (MBS)**

Het MBS is van toepassing op alle activiteitendomeinen gelegen in het CITY ATRIUM-gebouw en waarop het directiecomité van de FOD Mobiliteit en Vervoer en zijn medewerkers een impact hebben of waarover zij controle uitoefenen. Bij Beliris betreft de scope van de opdrachten de integratie en de monitoring van de in de modelbestekken opgenomen milieucriteria door de dienst Kwaliteit.

Bezetting en configuratie van het City Atrium:

**Aantal medewerkers:** 877,62 VTE waarvan 41,65 VTE van buiten onze FOD.

**Kenmerken van het gebouw:** Ongeveer 24.000 m<sup>2</sup>, verdeeld over 10 verdiepingen die hoofdzakelijk door de medewerkers van de FOD worden bezet. Vooral kantoren en vergaderzalen, maar ook een cafetaria, een schoonmaakdienst, een sportzaal, een verpleegpost, een dienst Reprografie en archieflokalen.

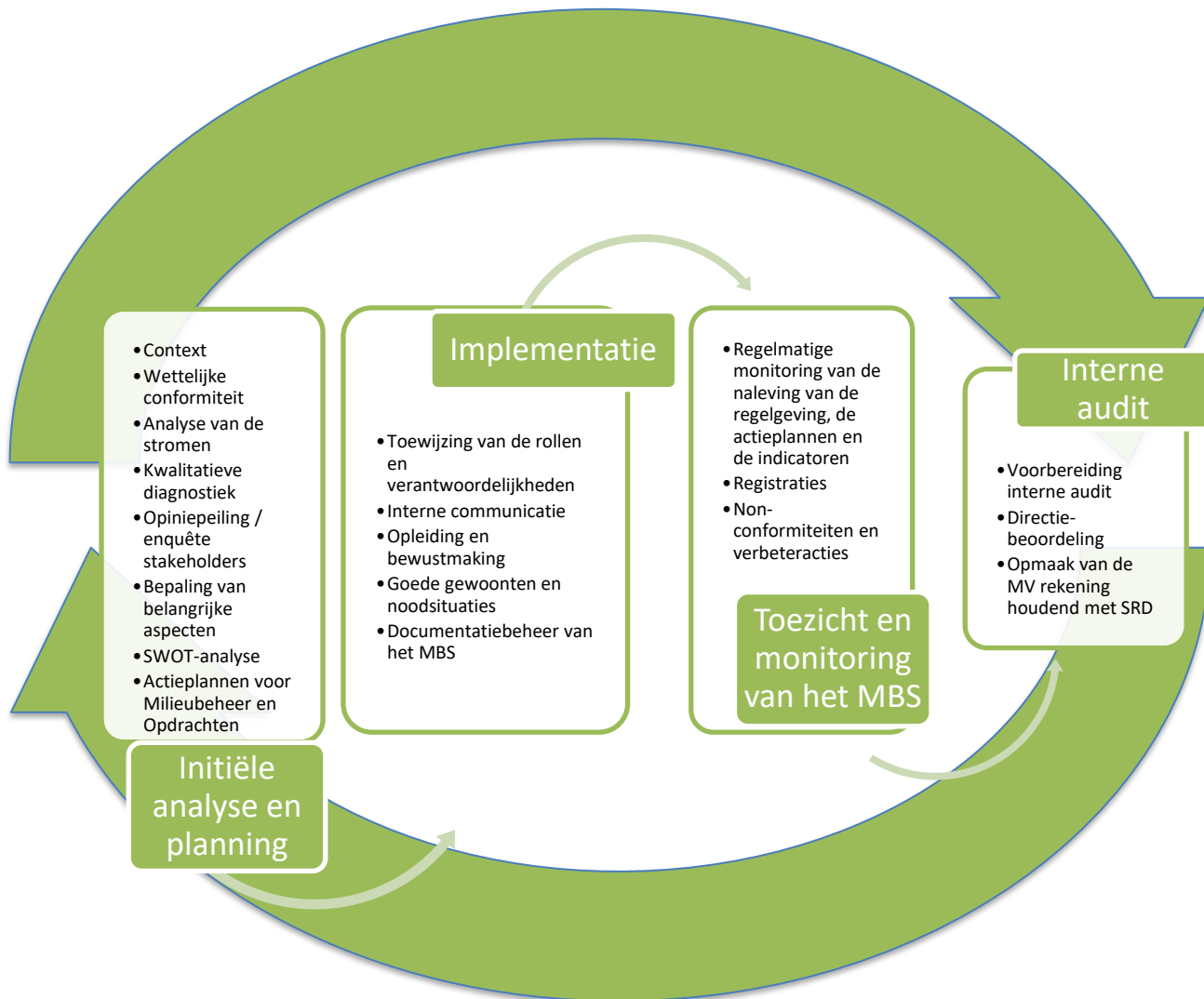
Een bewaakte parking met 86 staanplaatsen voor auto's (waarvan 2 gehandicaptenplaatsen) verdeeld over 2 verdiepingen, 1 staanplaats voor motorfietsen en een fietsenstalling met 76 plaatsen die gedeeltelijk onder het door de FOD Economie gebruikte gebouw is gelegen. Het aantal plaatsen voor fietsen beantwoordt aan de berekeningen van het bedrijfsvervoersplan 2018-2020 waarvoor we onze capaciteit met 30 plaatsen hebben opgetrokken. We zijn dus van 46 naar 76 beschikbare plaatsen gegaan.

**Referentie van de milieuvergunning:** 00/0094.

## IV. Beschrijving van ons MBS

Het beheersysteem werd herzien om aan de norm ISO 14001:2015 en aan bijlage II van de EMAS-verordening 2017 te beantwoorden, daarbij rekening houdend met het sectorale referentiedocument.

De nieuwe milieuanalyse berust op de procedures en op de analyse van de context van de administratie, de verwachtingen en noden van de belanghebbende partijen alsook op de bepaling van de risico's en opportuniteiten.



## V. Milieubeleid

2020 vormde de start van een nieuwe EMAS-cyclus. Een nieuwe cyclus betekent ook de actualisering van de analyse en nieuwe doelstellingen en actieplannen. Daarom hebben we ons milieubeleid geactualiseerd. Dit beleid geldt nog steeds voor 2021.

Zoals in het verleden werd dit beleid in ons charter duurzame ontwikkeling opgenomen.

Het voltallige directiecomité heeft zich ertoe verbonden om:

- de taken van de FOD correct uit te voeren en erop toe te zien dat de impact van de processen, diensten en opdrachten op de mensen en op het milieu voortdurend worden verbeterd;
- de verplichtingen van de omzendbrief duurzame aankopen van 16 mei 2014 na te komen;
- toe te zien op de naleving van de milieuregelgeving in het algemeen;
- de initiatieven ten voordele van de diversiteit te promoten;
- de "Wet Gendermainstreaming" van 12.01.2007 binnen haar administratie te implementeren, teneinde de concrete integratie van de genderdimensie in alle op Belgisch federaal niveau vastgestelde beleidslijnen te verzekeren;
- haar inspanningen op het gebied van handstreaming en armoedebestrijding voort te zetten;
- duurzame ontwikkeling en de SDG's in de bestuursovereenkomst op te nemen en ook het personeel en de stakeholders te sensibiliseren voor en te informeren over de vorderingen bij het behalen van deze doelstellingen.

### CHARTER VOOR DUURZAME ONTWIKKELING 2020 – 2022

Het beleid inzake duurzame ontwikkeling van de FOD Mobiliteit en Vervoer kadert in een federaal en in een internationaal beleid. Op federaal niveau zijn er o.a. de federale plannen voor duurzame ontwikkeling, voor gendermainstreaming, voor armoedebestrijding en voor handstreaming. Op internationaal niveau geven de "Sustainable Development Goals" van de Verenigde Naties, en meer recentelijk, de "Green Deals" van de Europese Unie richting aan het beleid.

#### MILIEUBEHEER

Dit charter betreft alle activiteiten domeinen die zich in het CITY ATRIUM-gebouw bevinden en waarop het directiecomité van de FOD Mobiliteit en Vervoer en zijn medewerkers een impact hebben of waarover zij beheerscontrole uitoefenen. Bij Beliris betreft het toepassingsgebied van de opdrachten de integratie en de monitoring door de dienst Kwaliteit van de milieucriteria die in de typebestekken zijn opgenomen.

De procedure waarmee de doelstellingen en actieplannen ter vermindering van de negatieve effecten op het milieu worden vastgelegd, voldoet aan de eisen van de laatste versie van de EMAS-verordening. Naast de belangrijke directe en indirecte aspecten bestuderen we de interne (cultuur, middelen,...) en externe (klimaat, technologische ontwikkelingen,...) uitdagingen van onze administratie en de verwachtingen van onze stakeholders (burgers, bewoners, andere administraties,...). Het sectorale referentiedocument is een van de instrumenten die we gebruiken om onze doelstellingen te bereiken.

De monitoring van het water-, energie-, gas- en papierverbruik blijft een aandachtspunt in het raam van de nieuwe EMAS-cyclus. De milieuwetgeving naleven en inzetten op communicatie met de partners blijft een belangrijk onderdeel van ons engagement.

Daarnaast werden er voor de komende periode drie prioriteiten opgesteld:

- **Afvalsortering:** het sorteren van afval kan binnen de FOD Mobiliteit en Vervoer nog worden verbeterd door de sortering van organisch afval erin te integreren.
- **Verbruik:** dankzij de structurele aanpassingen aan het gebouw, in combinatie met de communicatie naar en de bewustmaking van het personeel, willen we de komende 3 jaar ons verbruik van natuurlijke hulpbronnen blijven beheersen.
- **Aankoopbeleid:** de dienst Overheidsopdrachten zal de integratie van duurzaamheidsoverwegingen in alle aankoopprocedures aanmoedigen en zal ervoor zorgen dat duurzaamheidscriteria, waar mogelijk en in zoverre deze de goede uitvoering van de opdracht niet schaden, in de bijzondere bestekken worden geïntegreerd. Dit zal gebeuren in samenwerking met de verschillende beheersdiensten (in de DG's en SD's). Het is immers belangrijk om hen bij dit proces te betrekken, aangezien zij het best in staat zijn om op dit gebied input te leveren, gezien hun kennis van de te leveren producten en de te bestellen prestaties/diensten. De dienst Overheidsopdrachten zal eveneens doorgaan met zijn bewustmakingsrol wat betreft de duurzame aard van overheidsopdrachten en van de procedures voor de toekenning van subsidies.

De transversale integratie van het begrip levenscyclus maakt ook deel uit van onze aandachtspunten.

Wij zullen ons energijds blijven inzetten om de impact van onze opdrachten op het milieu te verbeteren door de maximale verankering van preventie en milieubescherming in de wet- en regelgevende teksten die wij opstellen en waarvan de inwerkingtreding onder onze bevoegdheid valt, en ons anderzijds ertoe verbinden de werven van Beliris op de meest duurzame wijze te beheren.

Om dit engagement te kunnen verwezenlijken, zullen onze doelstellingen, indicatoren en actieprogramma's jaarlijks worden beoordeeld en meegedeeld aan ons voltallige personeel, aan onze partners en aan het publiek, conform de EMAS-verordening (EG) Nr. 1221/2009 en de wijziging 2017/1505 daarvan.

#### HANDSTREAMING, ARMOEDE, GENDERMAINSTREAMING

Op het vlak van diversiteitsmanagement zet de FOD Mobiliteit en Vervoer zich in zijn hele personeelsbeleid in voor het bevorderen van diversiteitsinitiatieven, met name door te zorgen voor gelijke kansen voor iedereen, ongeacht handicap, geslacht, afkomst, leeftijd, enz.

Handstreaming en armoedebestrijding zijn materies die, mede door het federaal en internationaal opgezette beleid, ook erg belangrijk zijn in onze FOD.

Via de "contact handicap" waken wij over de uitvoering van het VN-verdrag inzake de rechten van personen met een handicap.

Gendermainstreaming bestaat in een strategie die ernaar streeft de gelijkheid tussen mannen en vrouwen in de maatschappij te versterken door de genderdimensie in de inhoud van het overheidsbeleid te integreren. Het directiecomité heeft een verantwoordelijke aangesteld die meer bepaald de volgende opdrachten heeft: de uitvoering van genderbudgeting ondersteunen, een monitoringproces opzetten voor de aanmaak van genderstatistieken en toezien op de integratie van de genderdimensie in de procedures voor de plaatsing van overheidsopdrachten en voor de toekenning van subsidies.

#### ENGAGEMENT

Het directiecomité van de FOD Mobiliteit en Vervoer verbindt zich ertoe om:

- bij de uitvoering van de taken van de FOD te waken over een continue verbetering van de impact van procedures, diensten en opdrachten op personen en op het leefmilieu;
- de verplichtingen van de omzendbrief duurzame aankopen van 16 mei 2014 na te komen;
- toe te zien op de naleving van de milieuregelgeving in het algemeen;
- initiatieven op het gebied van diversiteit te bevorderen;
- de inspanningen op het gebied van handstreaming, armoedebestrijding en gendermainstreaming voort te zetten;
- duurzame ontwikkeling en SDG's te integreren in de bestuursovereenkomst en het personeel en de stakeholders te sensibiliseren voor en te informeren over de vooruitgang die bij de verwezenlijking van deze doelstellingen is geboekt.

Het directiecomité, 08 december 2020

**Emmanuelle Vandamme**  
Voorzitter van het Directiecomité

**Martine Indot**  
Directeur-generaal  
Wegvervoer en Verkeersveiligheid

**Barl Heylbroeck**  
Directeur-generaal o.l. Scheepvaart

**Valérie Verzele**  
Directeur-generaal  
Duurzame mobiliteit en Spoorbeleid

**Koen Mills**  
Directeur-generaal Luchtvaart

**Benoit Defroyennes**  
Directeur stafdienst Budget, Beheerscontrole en Logistiek  
Directeur o.l. stafdienst Personeel en Organisatie

**Jorgen Colsoul**  
Directeur stafdienst HET



[www.mobiliteit.belgium.be](http://www.mobiliteit.belgium.be)

Weet dat elke federale overheidsdienst verplicht is een **cel duurzame ontwikkeling** op te richten (zie koninklijk besluit van 22 september 2004).

De cel duurzame ontwikkeling van de FOD Mobiliteit en Vervoer heeft tot taak de werking en het beleid van onze FOD in een duurzame richting te sturen. Deze entiteit zorgt ook voor communicatie en bewustmaking van alle werknemers en externe belanghebbenden.

Doelstellingen:

De doelstellingen van de cel DO zijn gebaseerd op mobiliteit, de 3 pijlers van duurzame ontwikkeling (sociaal, ecologisch en economisch) en de bewustmaking van het personeel van actuele maatschappelijke vraagstukken.

Ze is verantwoordelijk voor de coördinatie van de verschillende federale plannen (duurzame ontwikkeling, gendermainstreaming, gehandicapten, armoede) en voor de follow-up ervan.

Over haar activiteiten wordt jaarlijks een verslag opgesteld voor de Interdepartementale Commissie voor Duurzame Ontwikkeling (ICDO).

Samenstelling:

Hoewel de cel DO wordt gecoördineerd vanuit de directie Mobiliteit (DGPMDF), weerspiegelt zij de wens om binnen de FOD een "duurzaamheidssamenwerking" tot stand te brengen.

Verschillende diensten zijn namelijk bijzonder betrokken bij de verschillende aspecten van duurzaamheid: de directie mobiliteit, de dienst logistiek, waarvan de EMAS-dienst deel uitmaakt (SD BB&L), de dienst overheidsopdrachten (SD BB&L), de Stafdienst Personeels- en Organisatiebeheer, de verschillende diensten van de voorzitter, zoals de juridische dienst, de communicatiedienst, en de andere diensten die meer in het algemeen betrokken zijn bij aspecten die verband houden met het strategisch plan (nieuwe naam van het beheerscontract).



## VI. Resultaten - Significante aspecten - Planning

### Ecobeheer – City Atrium

#### 1.1. Overzichtstabel van de indicatoren en doelstellingen

<i>Referentiejaar 2019 en behaalde resultaten voor de periode van januari 2021 tot december 2021</i>			
Indicatoren	2019	2021	
	Resultaten	Doel	Resultaten
Elektriciteitsverbruik in kWh/VTE/jaar*	2845,45 (100%)	Ons resultaat bestendigen	2427,00 (85%)
Gasverbruik in genormaliseerd kWh /m <sup>2</sup> /jaar*	66,37 (100%)	Ons resultaat bestendigen	56,05 (84%)
Waternverbruik in m <sup>3</sup> /VTE*	7,15 (100%)	Ons resultaat bestendigen	3,71 (52%)
Hoeveelheid restafval in kg/VTE/jaar*	18,34 (100%)	Verminderen	7,95 (43%)
Hoeveelheid PMD-afval in kg/VTE/jaar*	1,92 (100%)	Verminderen	0,33 (17%)
Hoeveelheid papierafval in kg/VTE/jaar*	21,04 (100%)	Verminderen	21,50 (102%)
Papierverbruik in het City Atrium in kg/VTE	12,98 (100%)	Verminderen	7,66** (50%)
Gemiddeld brandstofverbruik van ons wagenpark in l/ 100 km	6,56 (100%)	Ons resultaat bestendigen	6,37 (97%)

\* = Milieuprestatie-indicator in het sectorale referentiedocument (SRD)

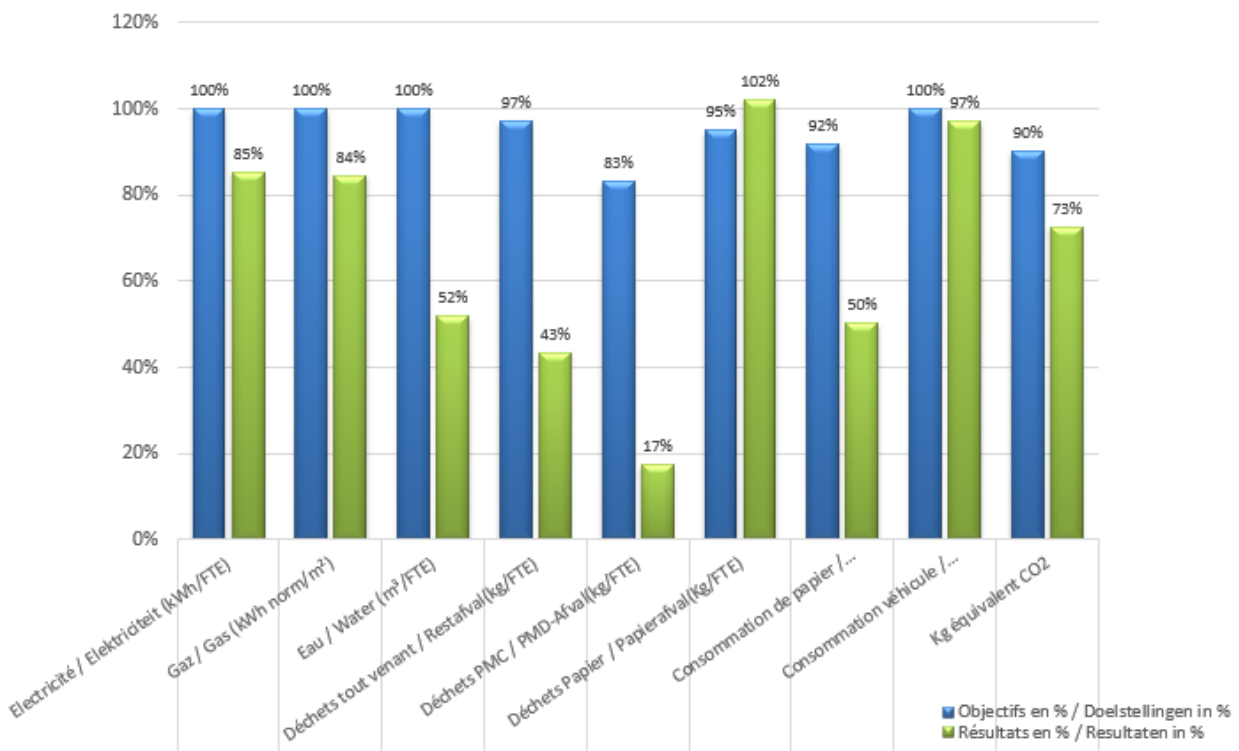
\*\* Dit resultaat vertegenwoordigt al het papier dat in het City Atrium werd verbruikt en daarbij komen nog de door FedoPress gedrukte documenten (brochures, folders, rapporten, ...). Dit deel vertegenwoordigt iets meer dan 1000 kg papier in 2021. Indien men dit over de VTE verdeelt, komt men aan ongeveer 7,6 kg/VTE in het totaal.

## 1.2 Grafieken, details en uitleg

Algemeen overzicht van de resultaten van 2021 in vergelijking met de resultaten van 2019, ons referentiejaar. Dit jaar werd gekozen omdat het het laatste jaar was vóór de COVID-19-crisis.

Het was ook het laatste jaar van onze vorige cyclus (cyclus 4) en het jaar van de meest significante dalingen met een "normale" bezetting van het City Atrium.

Résultats Cycle 5 - Année 2 ( comparaison 2019 - 2021) - Aperçu global  
Resultaten Cyclus 5 - Jaar 2 (Vergelijking 2019 - 2021) - Overzicht

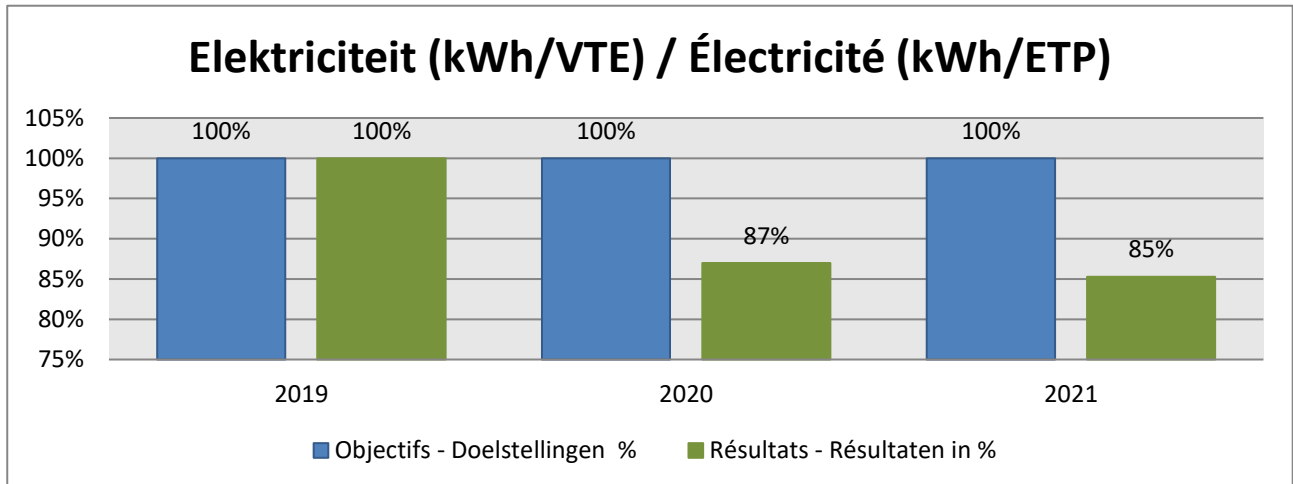


Het effect van de pandemie op de resultaten van 2021 is zichtbaar. Wat de afvalproductie en onze milieuoetadruk betreft, is de daling duidelijk zichtbaar, behalve voor papierafval en het verbruik van onze voertuigen.

Deze daling is ook duidelijk zichtbaar voor het waterverbruik en in mindere mate voor aspecten die verband houden met energieverbruik zoals gas en elektriciteit.

Al deze aspecten zullen verderop in dit verslag punt per punt en gedetailleerder aan bod komen.

### 1.2.1 Elektriciteit



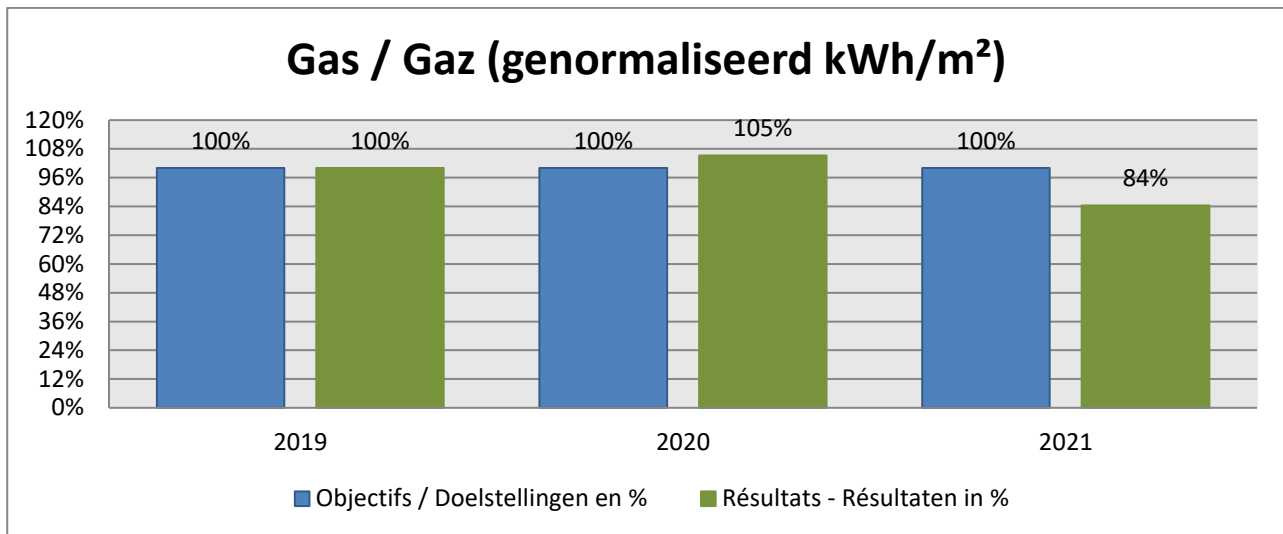
Zoals uit de grafiek blijkt, is ons elektriciteitsverbruik in 2021 erg vergelijkbaar met dat in 2020. We hebben dit echter met iets meer dan 70.000 kWh verminderd. We zijn immers van 2.202.500 kWh naar 2.130.000 kWh gegaan, wat de daling met 2% ten opzichte van 2019, het referentiejaar, verklaart.

Deze daling kan worden verklaard door het feit dat het jaar 2021 in zijn geheel door de COVID-19-regels werd beïnvloed, terwijl we in 2020 2,5 werkmaand hadden met een normale aanwezigheid op de FOD. We moeten echter vaststellen dat de bezettingsgraad in 2021 30% hoger lag dan in 2020, zodat wij elektriciteit zijn blijven opwekken voor het werkcomfort van de aanwezige personen. De voornaamste redenen voor onze uitgaven zijn: het gebruik van liften, verlichting op bezette verdiepingen, ventilatie en de koeling van computerservers, die intensief worden gebruikt.

Kortom, de resultaten voor 2021 liggen lager dan in voorgaande jaren, maar niet altijd op het niveau dat gezien de beperkte bezetting van het gebouw mocht worden verwacht. De strategie voor het elektriciteitsbeheer van het hele gebouw wordt heroverwogen. Het is de bedoeling dat er in de komende jaren een betere correlatie komt tussen het aantal aanwezige werknemers en het verbruiksniveau in het City Atrium. Deze analyse wordt ook uitgevoerd om te voldoen aan de nieuwe PLAGE-regelgeving (Lokaal Actieplan voor Energiebeheer) voor grote gebouwen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Dit PLAGE-plan is een wettelijke verplichting die in 2019 in werking is getreden. Het is een cyclisch proces met verschillende fasen over een periode van 5 jaar, die gestart is met een identificatiefase in 2020. Het is in 2022 de programmeringsfase ingegaan en zal zo snel mogelijk in ons hoofdgebouw, het City Atrium, worden geïmplementeerd. Het is erop gericht het energieverbruik van gebouwen te verminderen, zonder verlies van comfort voor de aanwezigen en zonder grote investeringen te beogen. Het is de bedoeling de totale milieu-impact van gebouwen in Brussel te verminderen.

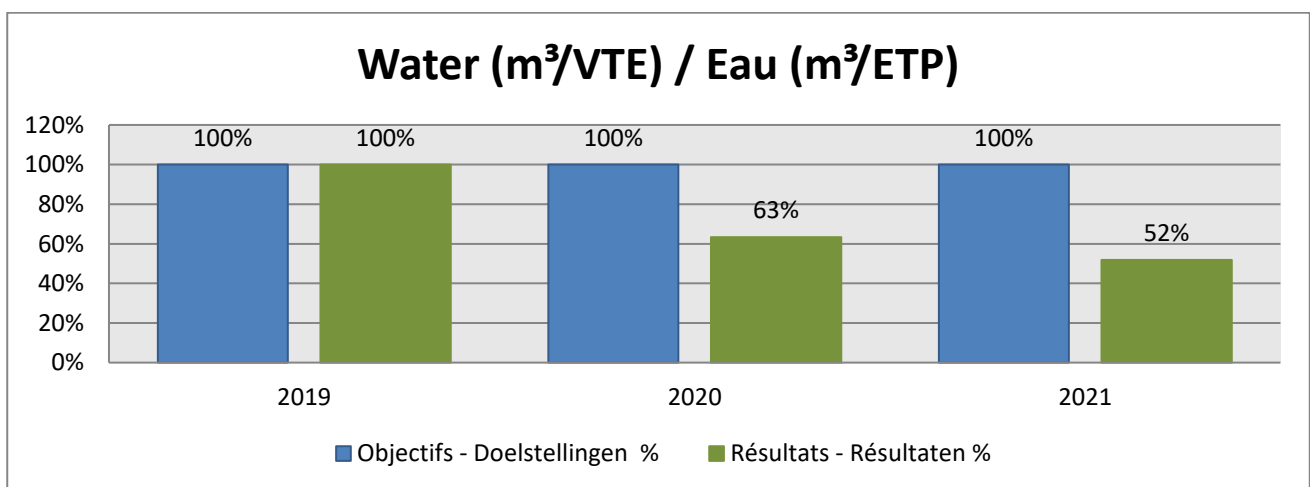
### 1.2.2 Gasverbruik



Zoals in de voorgaande jaren werd het City Atrium voortdurend verwarmd navenant de buitentemperaturen om een optimaal comfort te garanderen voor degenen die ter plaatse waren voor de dienst. Het bruto gasverbruik was in 2021 zelfs hoger dan in 2020, met een toename van bijna 9.000 m<sup>3</sup> gas. We gingen van 130.852 m<sup>3</sup> naar 139.199 m<sup>3</sup>. Als we dit daarentegen met de geregistreerde temperaturen en de bezettingsgraden vergelijken (30% hoger dan in 2020), is ons verbruik aanzienlijk gedaald. Deze daling is inderdaad zichtbaar wanneer we het hebben over de genormaliseerde resultaten<sup>1</sup> en resulteert zelfs in een winst van 16% ten opzichte van 2019.

De resultaten voor 2021 zijn dus slechter in absolute termen, maar beter in vergelijking met de buitentemperaturen. Net als bij het elektriciteitsverbruik moet de vermindering van het gasverbruik de komende jaren worden opgevolgd, aangezien wij moeten voldoen aan de nieuwe PLAGE-regelgeving voor grote gebouwen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Een andere reden is ook de opvolging van mogelijke bevoorradingsproblemen die verband houden met de internationale actualiteit.

### 1.2.3 Watervverbruik



<sup>1</sup> Het is noodzakelijk om alle verbruik voor verwarming dat rechtstreeks verband houdt met de buitentemperatuur (in dit geval het verbruik voor de verwarming van het gebouw) te normaliseren. Waarom? Dankzij dit concept kan rekening worden gehouden met de strengheid van het stookseizoen en kunnen de warmtebehoefte van verschillende gebouwen met elkaar worden vergeleken, ongeacht het buitenklimaat.

Het waterverbruik in 2021 is vergelijkbaar met dat in 2020. Er is een duidelijke correlatie tussen de aanwezigheid van personeel en het waterverbruik. We zijn van een verbruik van 4.026 m<sup>3</sup> water in 2020 naar 3.256 m<sup>3</sup> in 2021 gegaan. Het grootste deel van deze daling, bijna 800 m<sup>3</sup>, houdt verband met het verschil tussen de 2,5 maand aan het begin van het jaar. Tot 15 maart 2020 kende het City Atrium immers een normale bezetting en in de eerste 3 maanden van het jaar hadden we bijna 1.500 m<sup>3</sup> water verbruikt. In 2021, tijdens dezelfde periode, zaten we op een verbruik van 840 m<sup>3</sup>.

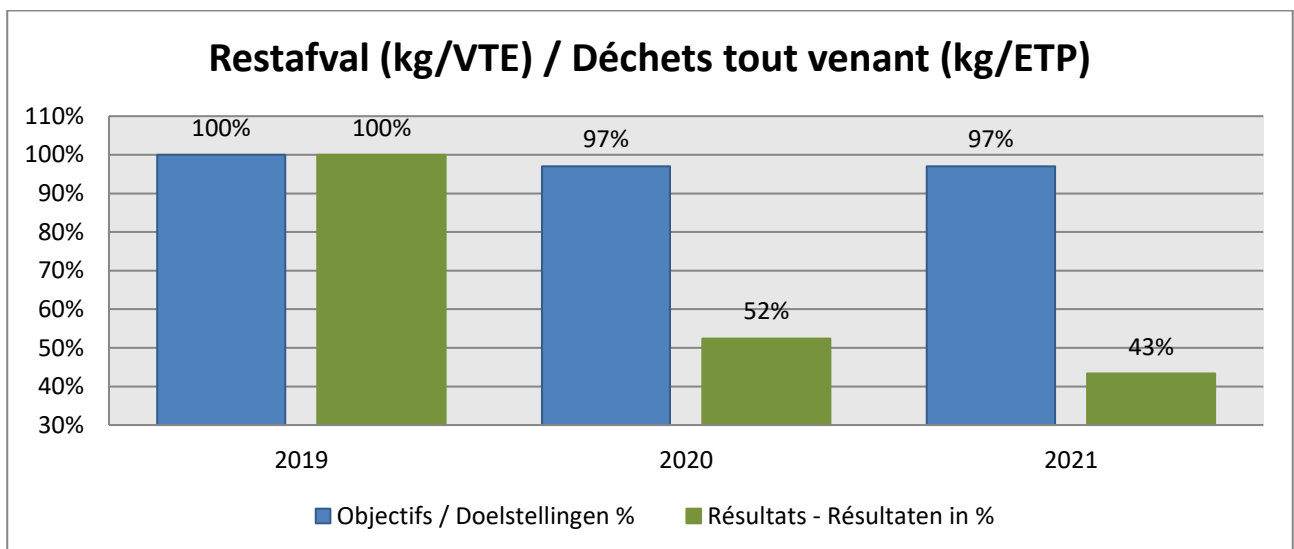
Het toezicht op het waterverbruik blijft echter een belangrijk punt voor onze Logistieke Dienst. Daarom werd een verzoek ingediend om met de onderneming Shapp samen te werken. Het contract werd eind 2021 ondertekend en begin 2022 werd een sensor in het City Atrium geïnstalleerd om nog sneller te kunnen ingrijpen in geval van een lek in het gebouw.

**Gekwantificeerde overzichtstabel van de monitoring van het waterverbruik in de FOD. Dit moet worden gezien in de context van de bovenstaande opmerkingen voor 2021:**

	2019	2020	2021	2020 vs 2019 / 2021 vs 2019
Elektriciteit	2.845 kWh/VTE	2.475kWh/VTE	2.427kWh /VTE	-13% / -15%
Gas	66 genormaliseerd kWh/m <sup>2</sup>	70 genormaliseerd kWh/m <sup>2</sup>	56 genormaliseerd kWh/m <sup>2</sup>	+5% / -16%
Water	7,15 m <sup>3</sup> /VTE	4,52 m <sup>3</sup> /VTE	3,71 m <sup>3</sup> /VTE	-37% / -48%

#### 1.2.4 Afvalbeheer

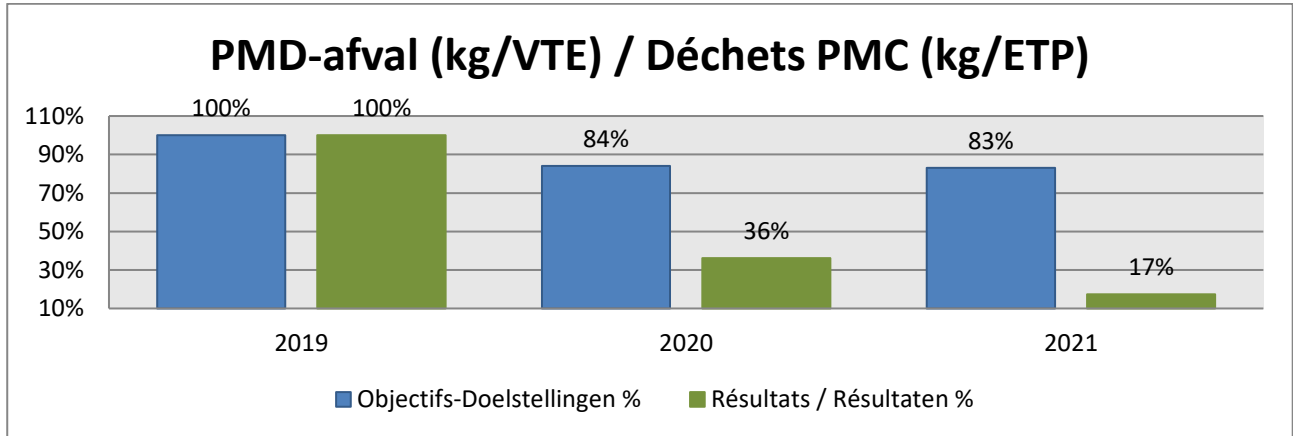
##### a. Restafval



In 2021 is onze totale restafvalproductie vergelijkbaar met die van 2020 en houdt zij rechtstreeks verband met de bezetting van de gebouwen. Wij hebben al ons restafval in 2021 met meer dan 1.500 kg vermindert, aangezien wij van 8.557 kg in 2020 naar 6.980 kg in 2021 zijn gegaan. Het grootste zichtbare verschil was natuurlijk in de eerste drie maanden van het jaar, toen wij al een vermindering van meer dan 2.500 kg hadden. Vanaf augustus en met meer mensen die naar het City Atrium terugkeerden, werd dit verschil omgekeerd in samenhang met de bezettingsgraad.

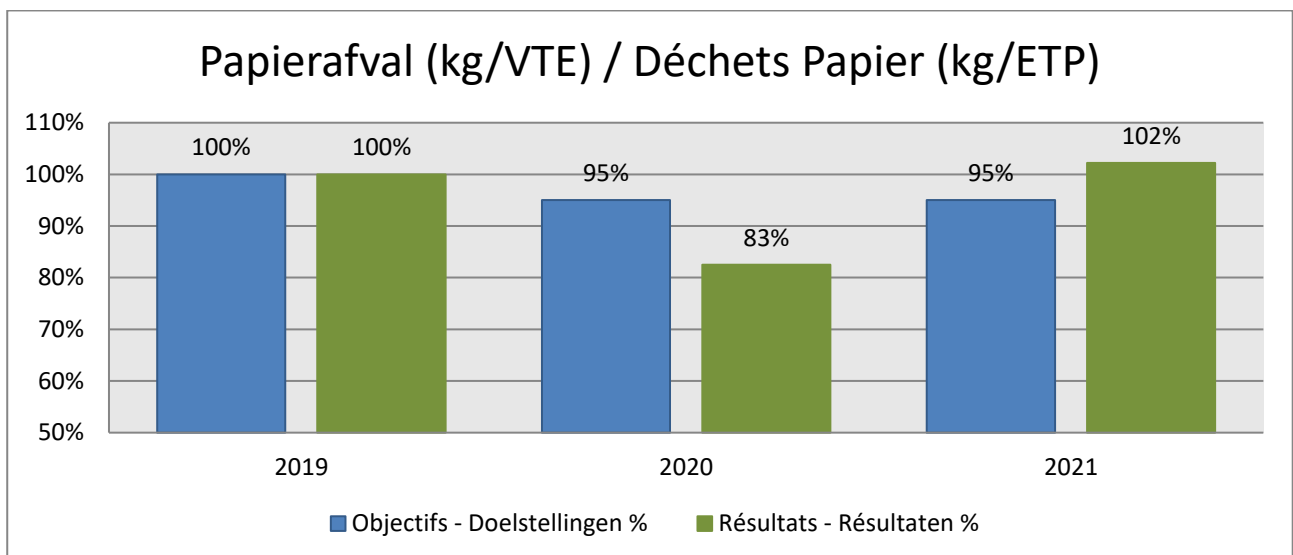
Het beheer van het restafval blijft onder controle dankzij de sorteerregels die al geruime tijd gelden binnen de FOD. Een van de doelstellingen voor 2022 is het aandeel van dit afval verder te verminderen door het sorteren van organisch afval toe te voegen. Wordt vervolgd.

b. PMD-afval



In 2021 houdt onze PMD-afvalproductie rechtstreeks verband met de bezetting van de gebouwen. Wij hebben deze in 2021 met bijna 330 kg verminderd, aangezien wij van 620 kg in 2020 naar 291 kg in 2021 zijn gegaan. Het grootste zichtbare verschil was natuurlijk in de eerste drie maanden van het jaar, toen wij al een vermindering van meer dan 340 kg hadden. Vanaf juli en met meer mensen die naar het City Atrium terugkeerden, was er een lichte stijging in vergelijking met dezelfde periode in 2020, maar deze houdt verband met de bezettingsgraad.

c. Papierafval



In 2021 is de productie van oud papier met meer dan 3.500 kg gestegen ten opzichte van 2020 en is zelfs hoger dan in 2019 (+350 kg). Dit is de enige doelstelling die niet is bereikt en zelfs aanzienlijk is toegenomen. Dit is te wijten aan het feit dat de diensten hun papieren archieven zijn blijven sorteren en veel hebben weggegooid. De schoonmaak van de archieven is in maart begonnen en heeft het hele jaar geduurd. Er was ook een probleem met de contracten voor de papierinzameling in sommige DIV-filialen en in april werd dat

papier in het City Atrium weggegooid. Alleen al voor deze maand was er een verschil van meer dan 1.700 kg ten opzichte van 2020.

Het is moeilijk een schatting te maken van de hoeveelheid papier die is weggegooid tijdens de normale werkzaamheden en van de hoeveelheid die is weggegooid tijdens de schoonmaak van de archieven. Toch kan worden vastgesteld dat wij ons papierverbruik verder hebben teruggedrongen. Zoals te zien is in de grafiek onder "1.2.5 Papierverbruik in het City Atrium" hieronder, is de hoeveelheid gebruikt papier verder gedaald ten opzichte van het jaar 2020.

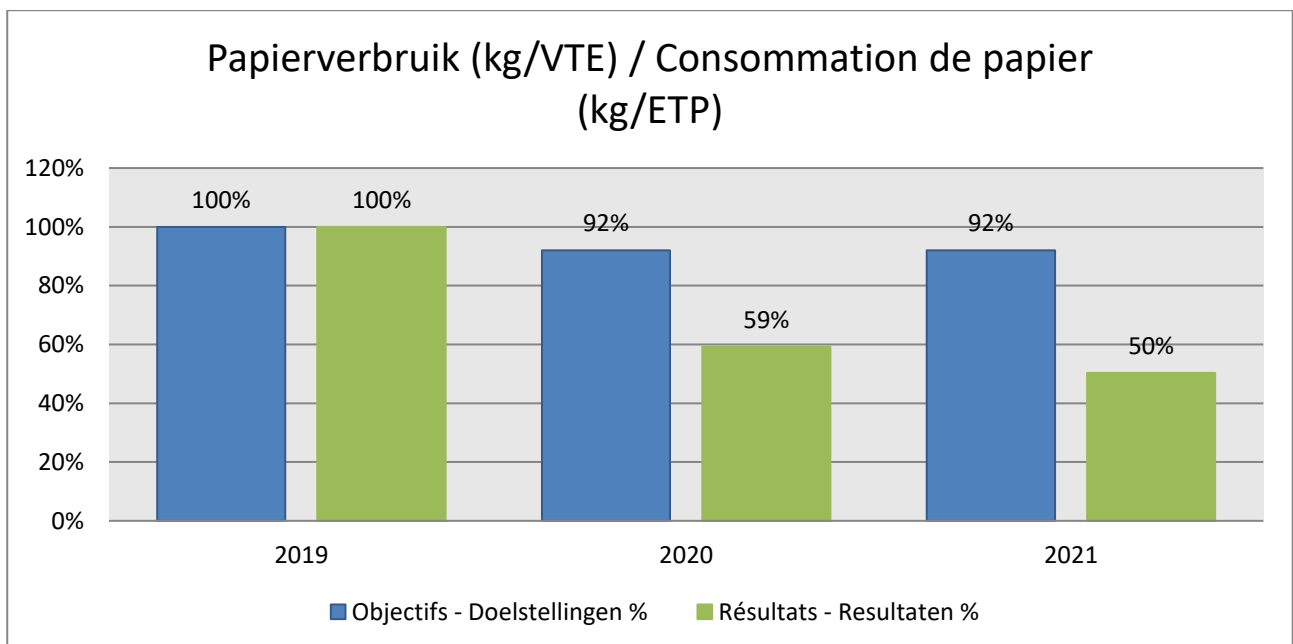
Houd er rekening mee dat de opruiming nog niet voorbij is en de trend dus relevant blijft in 2022.

**Gekwantificeerde overzichtstabel van de productie van de verschillende soorten afval. Dit moet worden gezien in de context van de bovenstaande opmerkingen voor 2021:**

Afval	2019	2020	2021	2020 vs 2019 / 2021 vs 2019
Restafval	18,34 kg/VTE	9,62 kg/VTE	7,95 kg/VTE	-48% / -57%
PMD	1,92 kg/VTE	0,70 kg/VTE	0,33 kg/VTE	-64% / -83%
Papier	21,04 kg/VTE	17,36 kg/VTE	21,50 kg/VTE	-17% / + 2%

Opmerking: we zijn in mei 2021 begonnen met een nieuw contract voor afvalinzameling. Dit kan soms ook het verschil in gewicht verklaren. De gewichten van de vrachtwagens van de firma Vanheede zijn voor restafval immers afgerond. In mei was er een probleem met het wegen en de cijfers moesten dus worden geschat.

### 1.2.5 Papierverbruik in het City Atrium

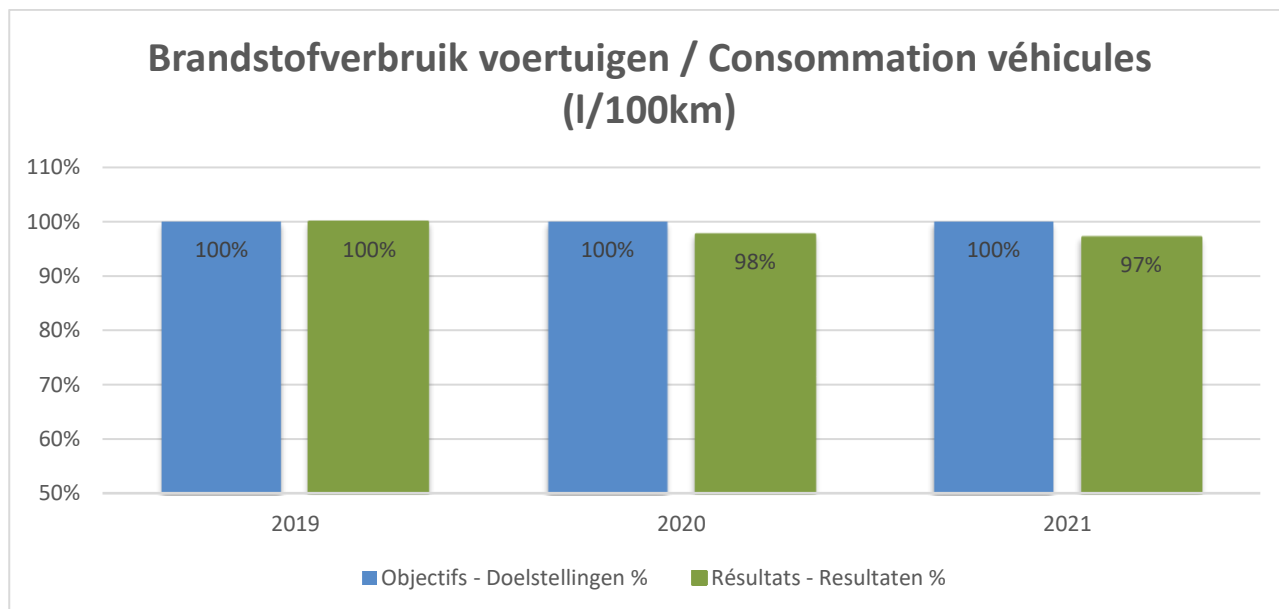


Zoals hierboven reeds vermeld, is het papierafval sterk toegenomen, maar zoals uit deze tabel blijkt, houdt dit geen verband met het papiergebruik in het City Atrium. We zijn namelijk van 8.075 kg papier in 2020 naar

5.727 kg in 2021 gegaan. De helft van dit verschil, ongeveer 1.300 kg, is in de eerste drie maanden van het jaar en de rest is verspreid over de rest van 2021.

Dit betekent dat wij, ondanks een hogere bezettingsgraad, minder papier zijn blijven gebruiken. Wij zullen dit in 2022 blijven volgen en hopen dat deze positieve trend opnieuw wordt bevestigd.

#### 1.2.6 Brandstofverbruik van de voertuigen



In 2021 kunnen we een daling van het verbruik van onze voertuigen zien. Dit is een daling van 6,40 l/100km naar 6,37 l/100km. Dit kan worden verklaard door de geleidelijke vernieuwing van ons wagenpark, maar geeft niet echt blijk van een sterke evolutie. Er is dus nog werk aan de winkel, aangezien we te maken hebben met een groot aantal verschillende bestuurders met verschillend rijgedrag.

#### 1.2.7 CO<sub>2</sub>-balans

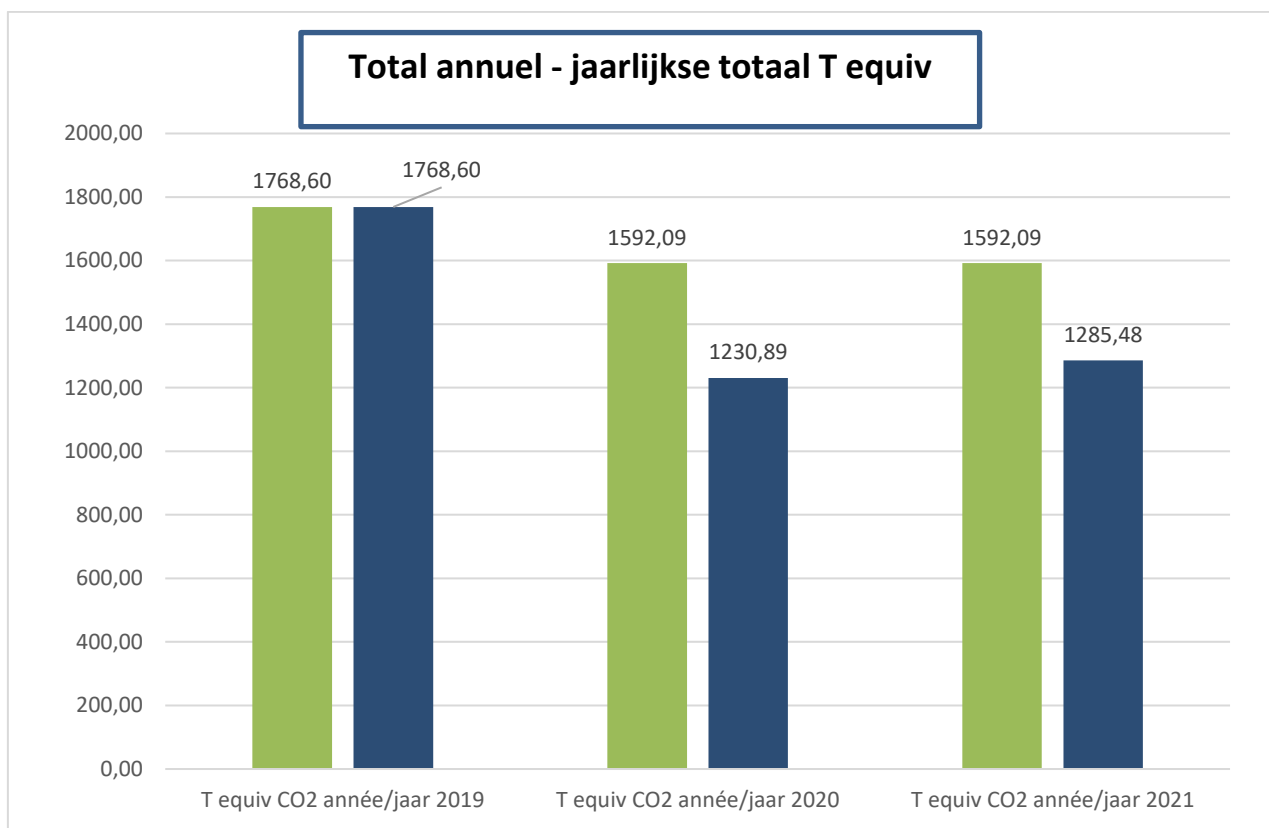
De volgende balans heeft betrekking op de CO<sub>2</sub>-uitstoot als gevolg van ons verbruik van elektriciteit, gas, het verbruik van de voertuigen en onze opdrachten in het buitenland. De jaarlijkse uitstoot van andere gassen (SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> en PM) wordt niet gerapporteerd omdat deze niet relevant zijn voor onze kantooractiviteiten en we geen actiemiddelen hebben.

We richten ons daarom op de berekening van de CO<sub>2</sub>, die wordt verkregen door de uitstoot die binnen ons gebouw en tijdens dienstverplaatsingen wordt geproduceerd, bij elkaar op te tellen. Er wordt rekening gehouden met het gas- en elektriciteitsverbruik voor het gebouw en de kWh elektriciteit en de m<sup>3</sup> gas worden omgezet in hun CO<sub>2</sub>-equivalent<sup>2</sup>. Voor de dienstverplaatsingen wordt de CO<sub>2</sub>-uitstoot berekend per type vervoermiddel en naargelang van de tijdens de verschillende opdrachten<sup>3</sup> afgelegde kilometers.

<sup>2</sup> De bron die voor de omrekeningsfactor wordt gebruikt is: <https://energieplus-lesite.be/>

<sup>3</sup> De bron die voor de omrekeningsfactor van dienstreizen wordt gebruikt, is: <https://greentripper.org/>





In 2021 is onze totale CO<sub>2</sub>-uitstoot licht gestegen ten opzichte van 2020, maar er is nog steeds sprake van een duidelijke daling ten opzichte van voorgaande jaren. Dit houdt rechtstreeks verband met de veranderde gewoonten als gevolg van de COVID-regels. Er zijn echter enkele verschillen in 2021, die hieronder nader worden toegelicht.

Wat het energieverbruik van ons gebouw betreft, hebben wij in 2020 iets minder dan 900 ton CO<sub>2</sub>-equivalent geproduceerd. Het totaal is vergelijkbaar, maar er is een daling van +/- 20 T CO<sub>2</sub>-equivalent voor elektriciteit en een stijging van +/- 16 T CO<sub>2</sub>-equivalent voor gas.

Wat het gebruik van dienstvoertuigen betreft, is onze milieuoetadruk zeer licht gestegen, ondanks het feit dat er 140.000 km meer zijn gereden. Deze toename van het autogebruik is ook zichtbaar in de buitenlandse opdrachten, waar we van 223 in 2020 zijn gestegen naar 391 in 2021. Dit komt neer op een toename van de impact met ongeveer 20 T CO<sub>2</sub>-equivalent. Inderdaad, we gaan van ongeveer 28 T CO<sub>2</sub>-equivalent naar iets meer dan 48 T CO<sub>2</sub>-equivalent.

Dezelfde tendens kan worden waargenomen in het geval van buitenlandse opdrachten per vliegtuig. We zijn van 63 vluchten in 2020 naar 122 vluchten in 2021 gegaan. Dit resulteerde in een toename van ongeveer 35 T CO<sub>2</sub>-equivalent.

De evolutie van de technologie en het gebruik ervan heeft ons in staat gesteld te blijven werken en het aantal buitenlandse verplaatsingen te beperken. De toename van het autogebruik in 2021 kan worden verklaard door de vrees voor besmetting bij reizen waarbij de verplaatsingen in groep gebeuren.

Als we onze ecologische voetafdruk in de toekomst willen verkleinen, zullen we ons energieverbruik in het City Atrium moeten verminderen. Er moeten ook maatregelen worden genomen wat betreft onze verplaatsingen, door te trachten de dienstreizen per auto en per vliegtuig te rationaliseren.

### 1.3 Doelstellingen van cyclus 5 voor de jaren 2020-2022 - Aspecten en vooruitzichten

In de vorige cyclus hebben wij structurele maatregelen in het gebouw ingevoerd, waaronder een GTB-systeem (gecentraliseerd technisch beheer). Beliris sloot zich bij ons aan en wij pasten het milieubeheersysteem aan de veranderende regelgeving aan.

Voor deze cyclus hebben we onze doelstellingen vastgelegd op basis van een geactualiseerde analyse van de milieu-impact van onze activiteiten. Het belang van deze impact werd bepaald aan de hand van een matrix die de naleving van de regelgeving en de toepasselijke wetgeving omvatte, alsook andere criteria zoals de frequentie, de ernst of de financiële impact van de invoering van de verschillende maatregelen. Deze analyse heeft geleid tot een actualisering van de registers van directe en indirecte milieuaspecten.

We hebben ook de volgende documenten bijgewerkt:

- Het register van betrokken partijen of geïnteresseerden;
- Analyse van de context via een PESTEL-studie (Political, Economic, Social, Technological, Environmental, Legal);
- De SWOT-analyse, waarin de interne uitdagingen met hun sterke en zwakke punten en de externe uitdagingen met hun kansen en bedreigingen worden opgesomd.

Op basis van dit werk hebben we onze doelstellingen voor de 3 cyclusjaren kunnen vastleggen.

Daarom hebben wij ons voor de nieuwe cyclus tot doel gesteld onze prestaties te blijven verbeteren door onze doelstellingen af te zetten tegen 2019, het jaar met de beste resultaten. Dit is ook het laatste jaar dat het City Atrium een “normale” bezetting kende.

Op het vlak van:

- energie, komt het erop aan om ons elektriciteitsverbruik (2845,45 kWh/VTE/jaar) en gasverbruik (66,37 genormaliseerde kWh/m<sup>2</sup>/jaar) te bestendigen;
- water, moeten we ernaar streven ons verbruik op het niveau van 2019 te houden (7,15 m<sup>3</sup>/VTE/jaar);
- papier, moeten we bovendien ons papierverbruik met 8% kunnen verminderen, wat neerkomt op een vermindering met meer dan 1 kg per VTE per jaar;
- onze afvalproductie, moeten we tot een daling met 3% komen voor het restafval, wat neerkomt op meer dan 500 g per VTE per jaar, moeten we onze productie van PMD-afval handhaven en dit ondanks de wijzigingen in de wetgeving, en moeten we het papierafval met 1 kg per VTE per jaar verminderen, wat neerkomt op een daling met 5% ten opzichte van 2019;
- de afvalsortering, komt het erop aan om het aandeel van de afvalsortering te verbeteren door voortaan ook gft als categorie op te nemen.

De meeste van deze doelstellingen werden in 2021 behaald en voor het merendeel ervan zelfs overtroffen. Wij zullen echter nauwlettend op ons verbruik blijven toezien en ervoor zorgen dat wij onze verschillende actieplannen op een efficiënte en doordachte manier uitvoeren. Daarnaast wordt verwacht dat nieuwe projecten in verband met de PLAGE-regelgeving de basis zullen vormen voor een aantal van de doelstellingen voor de volgende cyclus.

### 1.3.1 Gekwantificeerde doelstellingen

<i>City Atrium (Referentiejaar 2019)</i>			
Indicatoren	Referentie	Doel	Gekwantificeerde doelstellingen
	Resultaten 2019	2020-2022	
Elektriciteitsverbruik in kWh/VTE/jaar*	2845,45	Standhouden	2845,45 (=)
Gasverbruik in genormaliseerd kWh /m <sup>2</sup> /jaar*	66,37	Standhouden	66,37 (=)
WATERverbruik in m <sup>3</sup> /VTE/jaar*	7,15	Standhouden	7,15 (=)
Hoeveelheid restafval in kg/VTE/jaar*	18,34	Verminderen	17,42 (-5%)
Hoeveelheid PMD-afval in kg/VTE/jaar*	1,92	Verminderen	1,57 (-18%)
Hoeveelheid papierafval in kg/VTE/jaar*	21,04	Verminderen	19,99 (-5%)
Papierverbruik in het City Atrium in kg/VTE/jaar	12,98	Verminderen	11,94 (-8%)
Gemiddeld brandstofverbruik van ons wagenpark in liter per 100 km	6,56	Standhouden	6,56 (=)

\* = indicator opgenomen in SRD

### 1.3.2. Onze actieplannen voor het milieubeheer

Om de doelstellingen van het vorige punt te bereiken, hebben we verschillende actieplannen opgesteld:

#### a) Verbruik

Het jaar 2021 is een voortzetting van 2020. De overgrote meerderheid van het personeel bleef hoofdzakelijk telewerken. Structurele veranderingen op het gebied van water in het algemeen en sanitaire voorzieningen in het bijzonder stellen ons in staat het verbruik onder controle te houden.

De digitalisering is voortgezet en het percentage gedigitaliseerde facturen is nog verder toegenomen. Dit werd mogelijk gemaakt voor zowel inkomende als uitgaande elektronische facturen via het Mercuriusplatform. Facturen die per e-mail via Fedcom worden verzonden en uitgaande uitnodigingen tot betaling worden verzonden via de interne Collect-toepassing.

Onze FOD volgt zijn planning in het kader van het Plan voor Lokale Actie voor het Gebruik van Energie (PLAGE), dat een verplichting is voor alle federale, gewest- of gemeenschapsoverheden die een gebouw van meer dan 250 m<sup>2</sup> in gebruik hebben. De inzet van dit plan is de energie-efficiëntie van de Brusselse gebouwencomplexen te verbeteren. In 2021 hebben wij met het consultancybedrijf EFIKA verschillende vergaderingen gehad en gebouwen bezocht. Dit heeft ons geholpen de belangrijkste verbruiksposten in kaart te brengen en op te lijsten, zodat wij in de komende jaren verbeteringsprojecten kunnen opzetten.

#### b) Afval

2021 was een bijzonder jaar voor wat betreft de bezetting van het City Atrium. Er hebben zich geen grote veranderingen voorgedaan op het gebied van afvalbeheer, behalve dat wij sinds mei een nieuw contract hebben voor afvalinzameling. We hebben Renewi gehouden voor papier en PMD-afval. En wat het restafval betreft, hebben we nu een contract met Vanheede.

#### c) Aankopen & Overheidsopdrachten

Dit punt wordt verderop in het document ([XI.Aankopen & Overheidsopdrachten](#)) uitgewerkt.

### 1.4. Inachtneming van beste praktijken op het gebied van milieubeheer en SRD

De door de FOD gekozen methode voor dit punt is het gebruik van een Excel-tabel met goede praktijken en indicatoren die voor ons nuttig en toepasbaar zouden kunnen zijn. De indicatoren die in het sectorale referentiedocument worden vermeld en die wij gebruiken, worden in onze tabellen aangegeven met het volgende symbool "\*".

Wat goede praktijken betreft, zijn wij al meer dan 14 jaar geregistreerd. Wij zijn dus flink opgeschoten op het vlak van monitoring, met name voor afval, water en energie. We hebben actieplannen om het verbruik te verminderen en onze impact op de natuurlijke hulpbronnen te beperken.

Sommige "nieuwe" indicatoren, die in het sectorale document zijn ontdekt, moeten nog worden geëvalueerd op hun haalbaarheid en toepasbaarheid op ons systeem.

De indicatoren met betrekking tot de verplaatsingsgewoonten van onze medewerkers worden om de 3 jaar bijgewerkt met het bedrijfsvervoersplan (BVP). Na de bijwerking van het BVP in 2021 worden de resultaten in hoofdstuk "IX Mobiliteit" van deze milieuverklaring uiteengezet.

Aan de hand van onze analyse hebben we kunnen vaststellen dat er nog heel wat moet gebeuren op het vlak van onze cafetaria. Het is een zeer complex onderwerp omdat deze "dienst" niet rechtstreeks van onze administratie afhangt. We kunnen enkel aanmoedigen en sensibiliseren. In de toekomst hopen we nog nauwer te kunnen samenwerken om meer duurzame en gezonde producten aan te bieden en tegelijkertijd de impact op de portefeuille van de medewerkers te beperken. De cafetaria hangt immers af van de sociale dienst en een van de prioriteiten is het verstrekken van een maaltijd tegen een betaalbare prijs voor iedereen.

### Biodiversiteit

Onze site beslaat een totale oppervlakte van 2.609 m<sup>2</sup>. Het gebouw van de FOD Mobiliteit en Vervoer is een kantoorgebouw met 10 verdiepingen en ligt in het centrum van de stad tussen de Vooruitgangstraat aan de ene kant en de sporen aan de andere kant. De totale overdekte oppervlakte bedraagt ongeveer 24.000 m<sup>2</sup> en er is geen groenruimte.

## Opdrachten: Resultaten en perspectieven

### 3.1 Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV)

#### **Opdracht:**

Op initiatief van de directeur-generaal, de heer Koen Milis, is het DGLV begonnen aan een "versterkingstraject". In dit verband werd er nagedacht over onze rol en strategie, en werden een nieuwe opdracht en visie voor de Belgische Luchtvaartautoriteit vastgelegd.

#### ***De opdracht van het DG Luchtvaart:***

Het DGLV van de FOD Mobiliteit en Vervoer

- draagt bij tot een veilige, duurzame en economisch relevante luchtvaart in het kader van een multimodale vervoersaanpak
- knoopt partnerschappen aan met belanghebbenden door maximaal in te zetten op het besluitvormingsproces op internationaal niveau, op digitalisering en op de ontwikkeling en deskundigheid van haar medewerkers.

#### ***De visie van het DG Luchtvaart***

Het DGLV van de FOD Mobiliteit en Vervoer

- is proactief is en speelt in op de uitdagingen waarmee de sector zowel in België als internationaal niveau zal worden geconfronteerd, met name op het vlak van milieu en duurzame ontwikkeling, nieuwe technologische ontwikkelingen, enz.
  - schept eerlijke concurrentievoorwaarden in de luchtvaartsector;
  - heeft een uniforme interpretatie van regels en normen dankzij het sluiten van overeenkomsten met andere landen;
  - is een klantgerichte organisatie die aandacht heeft voor de noden van haar stakeholders, onder meer via een structurele dialoog;
  - werkt op transparante en objectieve wijze;
  - is een moderne, performante organisatie die haar doelstellingen door een efficiënte inzet van haar middelen snel bereikt;
  - bevordert de samenwerking tussen de verschillende diensten en zorgt ervoor dat de verspreiding en ontwikkeling van informatie en deskundigheid op een proactieve en gestructureerde manier gebeurt.

#### **Resultaten 2021:**

De COVID-19-pandemie heeft geleid tot een drastische afname van vluchtuitvoeringen die vorig jaar werd ingezet. Het DGLV werkt actief samen met zijn partners om het vlot verloop van de luchtvaartactiviteiten in het kader van de maatregelen ter bestrijding van de verspreiding van het virus mogelijk te maken. Er werden veel maatregelen genomen zowel voor de lichte luchtvaart als voor het commerciële passagiersvervoer. Er werden ook meerdere ontheffingen, vrijstellingen en reglementaire goedkeuringen verleend om de continuïteit van de vluchtuitvoeringen mogelijk te maken. Tot slot werden er adviezen en andere

maatregelen gepubliceerd over de theorie-examens voor pilotenvergunningen, de drones en de modelluchtvaart, de permanente luchtwaardigheid van luchtvaartuigen, de passagiersrechten, de grensoverschrijdingen of de verlenging van vergunningen. Het DGLV zette zich ook actief in om ervoor te zorgen dat de activiteiten na de geleidelijke opheffing van de reisbeperkingen in alle veiligheid en op een hoog niveau konden worden voortgezet.

Meer gedetailleerde informatie is beschikbaar op de desbetreffende pagina van de DGLV-website: [https://mobilit.belgium.be/nl/luchtvaart/covid\\_19\\_coronavirus](https://mobilit.belgium.be/nl/luchtvaart/covid_19_coronavirus)

Het DGLV heeft samen met zijn partners de studie van de implementatie van de Belgian Airspace Vision 2030 voortgezet. De Belgian Airspace Vision 2030 is een referentiedocument van hoog niveau dat samen met Landsverdediging, Eurocontrol en skeyes werd opgesteld om de structuur, het beheer en de diensten in het Belgische luchtruim te verbeteren.

Het DGLV heeft ook verder gewerkt aan een geïntegreerde procedure voor de beveiligde, efficiënte, transparante en duurzame publicatie van vluchtprocedures volgens de performance based navigation (PBN) in het Belgische luchtruim.

In het kader van het wetgevingspakket "Fit for 55" heeft het DGLV deelgenomen aan de uitwerking van het Belgische standpunt over de herziening van het Europese emissiehandelssysteem voor de luchtvaart (EU-ETS) en aan de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen. Het DGLV coördineerde ook het Belgische standpunt in het dossier ReFuelEU Aviation. Deze coördinatie gebeurt via het nieuwe BE4MOVE-platform, dat in september 2020 werd opgericht. België steunt de doelstelling van het voorstel om de productie en het gebruik van duurzame vliegtuigbrandstoffen te ontwikkelen en tegelijkertijd een gelijk speelveld op de Europese markt te waarborgen.

Het DGLV zag er ook op toe dat de aanbesteding voor het nieuwe brandstofbevoorradingcontract op Brussels Airport het gebruik van duurzame vliegtuigbrandstoffen mogelijk maakt.

Tegelijkertijd is het DGLV in samenwerking met het Coördinatiecomité Internationaal Milieubeleid (CCIM), blijven werken aan de implementatie van het Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSA) ingevoerd door de ICAO. CORSA is een wereldwijd ontwikkelde koolstofmarkt voor het internationale luchtvervoer. Het DGLV bezorgt de ICAO de antwoorden op de staatsbrieven, de formele kennisgeving van de deelname van België aan de vrijwillige fase van CORSA, de update van de lijst van betrokken luchtvaartmaatschappijen en de Belgische CO<sub>2</sub>-emissies voor het jaar 2020.

In het kader van de geluidsproblematiek op Brussels Airport heeft het DGLV deelgenomen aan de organisatie van het eerste overlegplatform dat op 30 september 2021 werd georganiseerd. Het doel van dit platform is om, indien mogelijk, een "Pact over Brussels Airport en zijn toekomst" te sluiten, de Belgische Staat te adviseren over de noodzaak en, indien nodig, de inhoud van een luchtvaartwet of een wet over de exploitatie van Brussels Airport en de Belgische Staat te adviseren over de "luchtroutes" die van of naar Brussels Airport moeten worden gevolgd.

Het DGLV heeft ook zijn deskundigheid ingebracht in de werkgroep die door het kabinet van de minister was georganiseerd om technische oplossingen voor dit platform te bestuderen.

Om de naleving van en het toezicht op de regelgeving door alle bij de luchtvaart betrokken partners te waarborgen, is het DGLV onder leiding van het Parket van Halle-Vilvoorde blijven toezien op het gebruik van de luchthavenslots en de geldende exploitatiebeperkingen op de luchthaven van Brussel-Nationaal.

### ***Een aangepast veiligheidsbeleid voor het Directoraat-generaal Luchtvaart***

Het Directoraat-generaal Luchtvaart heeft de veiligheid van de luchtvaart als een van zijn belangrijkste doelstellingen gedefinieerd. Het streeft naar voortdurende verbetering van de veiligheid in het kader van de ICAO- en EU-regelgeving op alle gebieden van de burgerluchtvaartketen. Wij zullen dan ook ons uiterste best doen om het aantal ongevallen en ernstige incidenten in de burgerluchtvaart terug te dringen.

Met het Belgische veiligheidsprogramma voor de burgerluchtvaart willen wij de Belgische luchtvaartsector en het DGLV aanmoedigen om een veiligheidscultuur te ontwikkelen en in stand te houden. De beginselen van veiligheidsbeheer en een op risico's gebaseerde aanpak vormen de hoekstenen van ons veiligheidsbeleid. In dit verband ondersteunt het DGLV de toepassing van veiligheidsbeheerssystemen binnen de Belgische luchtvaartorganisaties.

De nieuwe aandachtspunten in het strategisch plan van de FOD Mobiliteit en Vervoer hebben dit jaar logischerwijze geleid tot een aangepast veiligheidsbeleid van het DGLV.

[https://mobiliteit.belgium.be/sites/default/files/DGLV/2022\\_03\\_safety\\_policy\\_of\\_the\\_belgian\\_civil\\_aviation\\_authority\\_final\\_fra.pdf](https://mobiliteit.belgium.be/sites/default/files/DGLV/2022_03_safety_policy_of_the_belgian_civil_aviation_authority_final_fra.pdf)

[https://mobiliteit.belgium.be/sites/default/files/DGLV/2022\\_03\\_safety\\_policy\\_of\\_the\\_belgian\\_civil\\_aviation\\_authority\\_final\\_ned.pdf](https://mobiliteit.belgium.be/sites/default/files/DGLV/2022_03_safety_policy_of_the_belgian_civil_aviation_authority_final_ned.pdf)

In antwoord op de evolutie van de luchtvaartsector en de rol van het DGLV als luchtvaartautoriteit werden er 3 nieuwe strategische prioriteiten aan ons veiligheidsbeleid toegevoegd:

- De veilige en economische ontwikkeling van de dronesector ondersteunen.  
De veilige integratie van drones in het Belgische luchtruim is op korte termijn een van de grootste uitdagingen voor het DGLV.
- Bijdragen aan de implementatie van een ambitieus milieubeleid op nationaal en internationaal niveau.  
De belangrijkste doelstelling van het Belgische veiligheidsprogramma is de voortdurende verbetering van de luchtvaartveiligheid en milieubescherming. Uit zowel nationale als internationale statistieken blijkt dat de luchtvaart een sector is met een grote impact op het milieu. Het DGLV wil dus bijdragen aan de implementatie van een ambitieus milieubeleid op nationaal en internationaal niveau.
- Door middel van onderzoek bijdragen tot de uitbreiding van de kennis over luchtvaartveiligheid, teneinde beleidsbeslissingen beter te ondersteunen.

Het DGLV wenst met name een langetermijnvisie uit te werken voor de ontwikkeling van de burgerluchtvaart in België, rekening houdend met de veiligheid, de beveiliging, het economisch belang van de sector en de noodzaak om de ecologische voetafdruk drastisch te verkleinen.

In deze context is ook de actualisering 2022 van het Belgisch plan voor de luchtvaartveiligheid (BPAS) op de website van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer gepubliceerd:

[https://mobiliteit.belgium.be/fr/transport\\_aerien/programme\\_belge\\_de\\_securite/plan\\_de\\_securite\\_belge](https://mobiliteit.belgium.be/fr/transport_aerien/programme_belge_de_securite/plan_de_securite_belge)

[https://mobiliteit.belgium.be/nl/luchtvaart/belgisch\\_veiligheidsprogramma/belgisch\\_veiligheidsplan](https://mobiliteit.belgium.be/nl/luchtvaart/belgisch_veiligheidsprogramma/belgisch_veiligheidsplan)

Het BPAS bevat mondiale en nationale initiatieven om veiligheidsrisico's aan te pakken. Deze risico's worden beperkt door regelgevende maatregelen, veiligheidsbevordering of toezichthoudende activiteiten. Het plan speelt een belangrijke rol bij het stellen van prioriteiten voor deze initiatieven om ervoor te zorgen dat de veiligheid van de luchtvaart op Europees en nationaal niveau wordt gehandhaafd en voortdurend wordt verbeterd.

### **Perspectieven 2022-23:**

Overeenkomstig de doelstellingen van de bestuursovereenkomst 2021-2023 zal het DGLV bijdragen aan de uitrol van **een ambitieus milieubeleid op nationaal en internationaal niveau**.

Als onderdeel van het EU-beleid voor een duurzame en intelligente mobiliteit heeft het EASA het mandaat gekregen om een **milieukeursysteem** voor de luchtvaart te ontwikkelen. De proeffase van het project zal gericht zijn op de verfijning van bestaande metingen en de ontwikkeling van een digitaal prototype voor een milieukeursysteem voor vliegtuigen, luchtvaartmaatschappijen en luchthavens, de integratie van een levenscyclusbenadering op basis van de ecologische voetafdruk van producten en de samenwerking met het Europees Spoorwegbureau op het vlak van intermodale vergelijking. We zullen dit project bij de Belgische luchtvaartmaatschappijen promoten en hen steunen bij de uitvoering ervan.

We zullen een **langetermijnvisie** uitwerken voor de ontwikkeling van de burgerluchtvaart in België, rekening houdend met de veiligheid, de beveiliging, het economisch belang van de sector en de noodzaak om de ecologische voetafdruk drastisch te verkleinen.

We zullen (pro)actief bijdragen aan de uitrol van een beleid ter **vermindering van de geluidsoverlast** in Brussel, met name door de problematiek te analyseren of door adviezen en voorstellen te formuleren, door deel te nemen aan vergaderingen en door technische ondersteuning te bieden.

Het DGLV zal het toezicht op het gebruik van de luchthavenslots en op de exploitatiebeperkingen die van kracht zijn op de luchthaven van Brussel-Nationaal onder de leiding van het Parket van Halle-Vilvoorde blijven handhaven.

Het DGLV zal samen met de gewesten werken aan de herziening en uitvoering van het **systeem van emissiehandel of handel in uitstootrechten** van de Europese Unie voor de luchtvaart (EU-ETS) en van het CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation), aan de nodige aanpassingen aan de Europese en mondiale regelgeving en aan de herziening van het desbetreffende Belgische samenwerkingsakkoord.

Het DGLV zal de invoering van **nieuwe technologieën** in de luchtvaart ondersteunen.

We zullen het gebruik van **duurzame vliegtuigbrandstoffen** (Sustainable Aviation Fuels – SAF) op regelgevend niveau (Europees, federaal en, indien nodig, in samenwerking met de gewesten) voorbereiden en mogelijk maken, alsook de vernieuwing van het brandstofleveringscontract voor de luchthaven Brussel-Nationaal, met inbegrip van de voorbereiding, de eventuele wijziging van de regelgeving en de goedkeuring van de specificaties en de follow-up ervan.

Het DGLV zal bijdragen aan een **eerlijke concurrentie** in de luchtvaart door in het bijzonder over het sociale aspect te waken en door elke praktijk van discriminatie of sociale dumping te vermijden.

In overleg met de betrokken FOD's zullen we de Europese initiatieven inzake de Social Agenda voor de burgerluchtvaart steunen.



We zullen de financiering van skeyes onderzoeken en analyseren om de administratieve en politieke besluitvorming te documenteren en te ondersteunen.

In het belang van de Belgische Staat zullen we alles in het werk stellen voor de onderhandeling of actualisering van bilaterale overeenkomsten die bijdragen tot de ontwikkeling van onze luchtvaartmaatschappijen en luchthavens.

Het DGLV zal alles op zijn bevoegdheidsniveau in het werk stellen om **het aantal ongevallen** en ernstige incidenten in de burgerluchtvaart **te verminderen**.

Wij zullen het wettelijk kader voor de lichte luchtvaart harmoniseren.

We zullen het “Belgische Programma voor de veiligheid van de luchtvaart” herzien, met name om er het Europees risicoclassificatiesysteem (ERCS) in op te nemen.

Het DGLV zal alles op zijn bevoegdheidsniveau in het werk stellen **om de veiligheid** op de grond, in het luchtruim en in het luchtverkeer te **garanderen**.

We gaan door met de ontwikkeling van terreinprofielen, obstakelonderzoeken en benaderingskaarten in een complexe, veranderende omgeving (windturbines, gebieden met bijzondere statuten, ...).

We zullen het koninklijk besluit inzake het melden van obstakels (eTOD) moeten herzien om de inhoud ervan in de momenteel gebruikte omzendbrief GDF-03 op te nemen.

We zullen met onze partners werken aan de aanpassing van de Aeronautical Obstacle Evaluation Maps (AOEM) om de relevantie van de aanvragen beter te beheren.

We zullen (pro)actief bijdragen aan het sluiten van een nieuw beheerscontract tussen de Staat en skeyes, met inbegrip van de financieringswijze van skeyes, door adviezen te formuleren en technische bijstand te verlenen aan de regering.

We zullen samenwerken aan de implementatie van het gemeenschappelijk Europees luchtruim, het Benelux-luchtruim en de integratie van de civiele en militaire behoeften van de luchtvaart.

Het DGLV zal zich samen met zijn partners blijven inzetten voor de opmaak van een implementatieplan om de Belgian Airspace Vision 2030 te verwezenlijken. Het DGLV zal ook zorgen voor de afwerking van een geïntegreerde procedure voor de beveiligde, efficiënte, transparante en duurzame publicatie van vluchtprocedures volgens de performance based navigation (PBN) in het Belgische luchtruim.

We zullen een beleid van Just Culture binnen de FOD uitbouwen onder verwijzing naar de beginselen die in de luchtvaartsector al zijn verworven.

Het DGLV zal alles op zijn bevoegdheidsniveau in het werk stellen **om een hoog niveau van luchtvaartveiligheid te ontwikkelen**.

We moeten doorgaan met de ontwikkeling van NASP's in nauwe samenwerking met onze stakeholders en in overeenstemming met de ICAO-voorschriften.

We zullen de scenario's onderzoeken voor beveiligde platformen voor het delen van gegevens en informatie met de security managers van de luchthavens en de actoren in de toeleveringsketen (regulated agents, know consignators, regulated suppliers of inflight supplies, ...).

We zullen een archief- en monitoringsysteem voor inspecties, tests en audits ontwikkelen, om de samenwerking met de partnerautoriteiten op het gebied van burgerluchtvaartbeveiliging te versterken.

Het DGLV zal zijn externe **digitale dienstverlening** blijven verbeteren.

Ons Aviation Portal zal moeten worden uitgebreid met andere diensten, zoals de afgifte van vergunningen, beveiligingsverzoeken en nieuwe functionaliteiten (ARC online, geluidscertificaten, vliegvergunning, verlenging van ULM's, tijdelijke overvliegvergunning).

We zullen de mogelijkheden onderzoeken om de organisatie van de examens voor vergunningen in de beroepssector te standaardiseren.

## **3.2 Directoraat-generaal Wegvervoer en Verkeersveiligheid**

### **Opdrachten**

Het directoraat-generaal Wegvervoer en Verkeersveiligheid staat in voor de voorbereiding, uitvoering en evaluatie van het federale beleid inzake wegvervoer en wegverkeer, met dien verstande dat de uitoefening van deze bevoegdheid wordt gedeeld met de gefedereerde entiteiten.

In dit verband is het onze opdracht de ontwikkeling van verschillende verplaatsings- en vervoerswijzen te ondersteunen en een veiligere, duurzamere en vlottere multimodale mobiliteit tot stand te brengen door de keuze van de meest geschikte vervoerswijze aan te moedigen.

Onze opdracht bestaat er ook in om, gelet op de vervuiling en de hoge externe kosten die door de vervoerssector worden veroorzaakt, de impact van de verschillende vervoerswijzen op het milieu te beperken. Dit doel behalen vereist enerzijds dat er wordt gewerkt aan een vermindering van de uitstoot van vervuilende stoffen en van het door voertuigen veroorzaakte geluid, en anderzijds dat de uitrol van een fiscaal beleid dat gunstig is voor invoering van milieuvriendelijke voertuigen wordt ondersteund, zoals bepaald in het regeerakkoord.

Op het vlak van verkeersveiligheid bestaat onze opdracht erin om alles in het werk te stellen om bij te dragen tot de Europese doelstelling om het aantal doden en zwaargewonden tegen 2030 met 50% te verminderen, door zowel de actieve als de passieve veiligheid van de voertuigen te verbeteren en erop toe te zien dat de nodige maatregelen worden genomen om het gevaarlijk gedrag van de weggebruikers te terug te dringen.

### **Verslaggeving 2021**

1/ De publicatie in juli 2020 van de kaderverordening (EU) 2020/1056 van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2020 betreffende elektronische vrachtinformatie voor het wegvervoer en voor andere vervoerswijzen zoals het spoorvervoer en het luchtvervoer (de zogenoemde "eFTI"-verordening voor elektronische vracht- en vervoersinformatie) verplicht de lidstaten ertoe om vanaf augustus 2025 bepaalde vervoersinformatie onder bepaalde voorwaarden elektronisch te aanvaarden.

Voortbouwend op de ervaring die is opgedaan met het e-CMR-proefproject met de lidstaten van de Benelux, heeft DG WVVV zijn actieve deelname voortgezet aan de vergaderingen van het DTF, de comitologiegroep waarin vertegenwoordigers van de lidstaten de uitvoeringshandelingen en gedelegeerde handelingen van de bovengenoemde verordening voorbereiden. In dit verband werd de verplichte vervoersinformatie in de nationale wetgeving geanalyseerd en in oktober 2021 aan de Europese Commissie meegedeeld. Bovendien hebben de leden van de WG Benelux de Benelux-studie die in het kader van het e-CMR-proefproject is uitgevoerd, in juni 2021 voorgesteld aan het DTLF (Digital Transport and Logistic Forum - een forum dat vergaderingen van het DTLF voorbereidt) en vervolgens in december 2021 aan de DTF-groep, wat positieve reacties heeft opgeleverd, met name van de Commissie zelf.

Wat het Benelux-proefproject zelf betreft, heeft de gezamenlijke werkgroep zijn krachten gebundeld in de zoektocht naar een gemeenschappelijk toegangspunt. Deze zoektocht moet de ontwikkeling van een "proof of concept" van deze gemeenschappelijke toegang die gratis toegankelijk is voor de 3 landen, mogelijk maken. Daartoe is in het besluit van 27 oktober 2021 van de BENELUX-stuurgroep aan de werkgroep gevraagd de mogelijkheid te onderzoeken om een samenwerking met het FEDERATED-consortium op te zetten om dit gratis "proof of concept" tot stand te brengen. De volgende stap zal erin bestaan het FEDERATED-consortium en de leveranciers van e-CMR-software in de loop van 2022 samen te brengen om het "*proof of concept*" uit te voeren.

Wat ten slotte de toepassing van de elektronische vrachtbrief in de Benelux betreft, werden 703.573 e-CMR's gebruikt in 2021, wat neerkomt op een stijging met 69% ten opzichte van 2020. Drie jaar na de start van het project is het aantal e-CMR's dus gestegen van 16.963 in 2018 tot 703.573 in 2021.

2/ Met betrekking tot de herziening van Verordening (EG) nr. 715/2007[1] en de goedkeuring van een lagere conformiteitsfactor in de context van de testcycli voor reële rijomstandigheden[2] voor de goedkeuring van voertuigen, heeft het DG WVVV van meet af aan namens België een krachtig standpunt verdedigd om ervoor te zorgen dat alle nieuwe M1 (personenauto's) en N1 klasse 1 (lichte bedrijfsvoertuigen van klasse I) die op de weg worden gebracht zo spoedig mogelijk voldoen aan de vastgestelde maximumwaarden (Euro-emissienormen), ook wanneer deze voertuigen in reële rijomstandigheden worden gebracht (d.w.z. niet alleen in het laboratorium).

Dit standpunt is erop gericht de luchtkwaliteit te verbeteren, met name wat de uitstoot van stikstofoxiden (NOx) betreft, waarvan het wegvervoer de grootste vervuiler is.

Hoewel aanvankelijk werd verwacht dat de herziening van deze verordening (EG) nr. 715/2007 binnen een jaar na het arrest van het Europees Hof van Justitie zou zijn voltooid (d.w.z. in 2020, aangezien het arrest van 2019 dateert), hebben de Commissie en een aantal lidstaten echter beroep aangetekend tegen het arrest in eerste aanleg, waardoor een reeks onderhandelingen op Europees niveau op gang is gekomen die geruime tijd heeft stilgelegd.

Het arrest van het Hof van Beroep, dat was aangekondigd voor de zomer van 2021, is uiteindelijk gewezen in januari 2022, met als gevolg dat het arrest van het Gerecht van eerste aanleg is vernietigd. Concreet betekent dit dat de aanvankelijk vastgestelde conformiteitsfactoren gehandhaafd blijven en dat zij uit strikt juridisch oogpunt niet meer hoeven te worden herzien.

Los daarvan zou de Europese Commissie nog steeds kunnen besluiten de herzieningsprocedure van Verordening (EG) nr. 715/2007 voort te zetten, maar tot dusver bestaat hierover geen zekerheid. Het DG WVVV zal uiteraard blijven toezien op de follow-up van dit dossier en zal, indien nodig, blijven pleiten voor ambitieuze doelstellingen om de schadelijke emissies van het wegvervoer terug te dringen.

3/ Nog steeds in de context van de emissies van het wegvervoer, dient te worden gewezen op het voorstel voor een verordening tot herziening van de CO<sub>2</sub>-emissienormen voor nieuwe personenauto's en lichte

bedrijfsvoertuigen (bestelwagens), dat de Europese Commissie in 2021 heeft ingediend als onderdeel van het "Fit for 55"-pakket (ter herinnering: met de Fit for 55-doelstelling van de EU wordt beoogd de nettobroeikasgasemissies tegen 2030 met ten minste 55% te verminderen).

Dit voorstel voor een verordening (meer bepaald: voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Verordening (EU) 2019/631 wat betreft de aanscherping van de CO<sub>2</sub>-emissienormen voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen in overeenstemming met de verhoogde klimaatambitie van de Unie) heeft tot doel:

- bij te dragen tot de verwezenlijking van de klimaatdoelstellingen van de EU voor 2030 en 2050,
- voordelen voor de burger aan te bieden door de ruimere verspreiding van nulmissievoertuigen (betere luchtkwaliteit, energiebesparingen en lagere kosten voor het bezit van voertuigen) en
- innovatie in koolstofneutrale technologieën te stimuleren.

Het DG WVVV is betrokken bij de uitwerking van het Belgische standpunt in dit dossier.

4/ Ten slotte werd fase 2 van het project voor de doorlichting van het verkeersreglement, namelijk de formele raadpleging van de partners, in de loop van 2021 uitgevoerd door toezending van een vragenlijst aan de genoemde partners. Deze vragenlijst werd ook opgestuurd naar de leden van de Federale Commissie voor Verkeersveiligheid, die allen aan het onderzoek hebben deelgenomen.

Ter herinnering, de doorlichting bestaat erin een gerichte reflectie met de partners op gang te brengen om samen met hen na te gaan welke wijzigingen aan het verkeersreglement kunnen worden aangebracht om de invoering van alternatieve wijzen van goederenvervoer (goederenvervoer per fiets, elektrische wegvoertuigensleep, ...) mogelijk te maken en om actieve verplaatsingswijzen (te voet, per fiets, ...) en het openbaar vervoer te stimuleren. De doelstellingen zijn dus zowel de verbetering van de verkeersveiligheid als het promoten van duurzamere vervoerswijzen.

Na ontvangst van de ingevulde vragenlijsten werden de suggesties van de belanghebbenden verzameld, gerubriceerd en geanalyseerd. De verschillende voorstellen werden in een Excel-tabel opgenomen.

Uiteindelijk werden 260 voorstellen verzameld, waarvan er 166 werden geselecteerd. Daarvan zijn of worden er nog 74 met de gewestelijke partners besproken in het kader van de hervorming van het verkeersreglement (zij hebben echter niet allemaal betrekking op de actieve vervoersmodaliteiten; een groot deel is opgenomen in de besluiten die zijn gepubliceerd of in voorbereiding zijn; vele hebben reeds tot een aanpassing aan het hervormingsproject geleid).

Intussen werd op 8 juni 2021 een koninklijk besluit gepubliceerd (koninklijk besluit van 8 juni 2021 tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg) om de toepassingsregels in fietsstraten en gecombineerde fiets-voetgangerslichten te verduidelijken:

- om het aantal seinen te beperken, wordt de geldigheid van bord F111, dat een "eenvoudige" fietsstraat aanduidt, beperkt tot het volgende kruispunt. Op die manier wordt een bord dat het einde van een fietsstraat aangeeft, overbodig;
- het besluit biedt wegbeheerders de mogelijkheid verkeerslichten voor fietsers en voetgangers te combineren met de lichten van het tweekleurensysteem, zoals reeds het geval is met de lichten van het driekleurensysteem.

### 3.3 Directoraat-generaal Scheepvaart

Als gevolg van de COVID-19-crisis zijn de termijnen verlengd en hebben vele internationale processen vertraging opgelopen. Online vergaderingen; besprekingen die niet altijd evident zijn voor partijen op afstand ....

Op het niveau van het DGS werd besloten zich te focussen op digitalisering en op de Green Deal.

#### 3.3.1 Digitalisering - Projecten van het DG Scheepvaart

1. Het DG Scheepvaart zal het doorgedreven digitaliseringsbeleid van zijn diensten in de komende jaren voortzetten, in het kader van het nieuwe Belgisch Scheepvaartwetboek. Het doel is:
  - voor de klant: documenten in digitale vorm aanbieden en de dienstverlening aan de klant verbeteren door de digitalisering van de beheer- en aanvraagprocessen te ondersteunen. Dit zal leiden tot een aanzienlijke afname van het papiergebruik, kortere verwerkingstermijnen en minder verplaatsingen;
  - voor de overheid: de processen optimaliseren en de personele middelen efficiënter inzetten. Dus ook hier, minder papier en meer snelheid/verbetering en doeltreffendheid.

In 2021 werden de certificaten van koopvaardij schepen gedigitaliseerd. In 2022 zal hetzelfde gebeuren voor documenten met betrekking tot personen. Hetzelfde proces zal in de komende jaren ook op andere takken van de scheepvaart (visserij, pleziervaart, enz.) worden toegepast. De centrale databank of het éénloketsysteem van het DG Scheepvaart, die/dat de ruggengraat vormt van alle IT-toepassingen binnen het DGS, moet worden gemoderniseerd. Dit proces is ook in 2020 van start gegaan en zal de komende jaren worden uitgerold om de digitaliseringsprojecten en interne operaties beter te ondersteunen.

2. Er zal een samenwerkingsplatform worden opgericht om de havenbeveiliging te verbeteren. Gegevens- en processtromen zullen centraal via een IT-platform worden beheerd. In het jaar 2021 zullen de nodige rechtsgrondslagen worden gecreëerd om de ontwikkeling van dit platform in 2022-2025 mogelijk te maken. Gegevens zullen in digitale vorm worden uitgewisseld en beheerd. Ook hier zal papiergebruik worden vermeden en zullen processen efficiënter verlopen. In 2021 werd er trouwens een digitaal instrument ontwikkeld om informatie van schepen en havens digitaal te verkrijgen. Deze gegevens moeten het mogelijk maken risicoanalyses uit te voeren met het oog op de verbetering van de zwakke schakels in de beveiligingsketen. Ook hier weer, zonder papier en zonder verplaatsing.
3. Verordening (EU) 2019/1239 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2019 tot instelling van een Europees maritiem éénloketsysteem verplicht de Europese lidstaten om een nationaal maritiem éénloketsysteem op te zetten waarmee schepen die een haven van een lidstaat aandoen, in één keer elektronisch aan hun meldingsverplichtingen kunnen voldoen. Dit zijn meldingsverplichtingen die nodig zijn om het binnenvaren, het verblijf en het uitvaren van een schip in een zeehaven te verwerken. Het doel van dit systeem is de administratieve lasten in de scheepvaart te verminderen en de processen te digitaliseren en te optimaliseren. Voor België is het aan het DGS om dit proces te coördineren. Wij hopen tegen 2025 de nodige begrotingsmiddelen te ontvangen om samen met onze partners hiertoe de nodige infrastructuur en processen te ontwikkelen.
4. Er zal een “pleziervaartoepassing” worden ontwikkeld om watersporters en pleziervaarders beter te informeren teneinde de veiligheid te verbeteren en de activiteit te promoten. Alle aanvragen en afgiftes

van vergunningen, brevetten, registraties en certificaten zullen ook digitaal in een portaal gebeuren, zodat alles zonder papier en zonder verplaatsingen kan gebeuren. De registratiebrief is al in 2021 gedigitaliseerd en de digitalisering van de vaarbewijzen voor pleziervaartuigen is gepland voor 2022-2023. In de komende jaren zal dit portaal worden uitgebreid tot alle andere interacties tussen de pleziervaarders en de overheid en zullen documenten in digitale vorm beschikbaar zijn.

### 3.3.2 Project Green Deal door de FOD Mobiliteit en Vervoer

Elke sector moet zijn deel doen om de uitstoot van broeikasgassen terug te dringen. In de maritieme sector zal DGS de komende jaren meehelpen om de Green deal te implementeren.

In een eerste fase zal het voornamelijk over volgende stappen gaan:

- Coördineren en uitwerken van het Belgische standpunt rond EU ETS maritime en EU Mar Fuel in het Fit for 55 package (CCIM en BE4MOVE) samen met de sector. België neemt een constructieve houding aan in het debat over de geleidelijke afschaffing van subsidies voor fossiele brandstoffen en over fiscale aanpassingen. België wil in eerste instantie inzetten op operationele en technologische maatregelen die tot effectieve emissiereducties leiden.
- Het DGS sluit zich aan bij het gemonialiseerde kader dat kenmerkend is voor de maritieme sector, waar samenwerking met de minst ontwikkelde landen (LDC's) en kleine eilandstaten in ontwikkeling (SIDS) belangrijk is.
- België blijft pleiten voor een emissievrije zeevaart tegen 2050, in het kader van de COP en de IMO.

### 3.3.3. Juridische aangelegenheden

DGS is continue bezig om het juridisch kader te verbeteren, DGS wil namelijk op internationaal vlak een voortrekker zijn in milieudossiers, rekening houdend met het belang van de concurrentiepositie van de reders. Ook in 2021 werden er heel veel juridische projecten verwezenlijkt. Een aantal milieu gerelateerde projecten zijn:

- DGS heeft in 2021 veel voorbereidingswerk gedaan om een wettekst te maken over de ratificatie van het **HNS (Hazardous and Noxious Substances) verdrag** waarbij veel overleg met de buurlanden gedaan werd om o.a. het level playing field te garanderen. De ratificatiewet werd in september 2021 aan BuZa bezorgd. De implementatiewet werd goedgekeurd op de Ministerraad en aan de Raad van State voorgelegd.
- Voor Marpol Annex IV (afvalwater) en V (afval) werd de omzetting van de EU-richtlijn inzake de afgifte van afval door schepen en integratie van het KB van 2006 in KB milieuvriendelijke scheepvaart gedaan. In 2022 dienen de KB's nog gepubliceerd te worden.
- Er werd meegewerkt aan een modernisering van de Europese lijst met erkende Scheepsrecyclageinstellingen
- In samenspraak met KBRV werd de positie versterkt binnen de SHAC (Shipping High Ambition Coalition) Outreach-campagne voor versterkte ambities rond doelstelling GHG-emissies in aanloop naar MEPC

### 3.3.4 Noordzee

DGS is 1 van de partners die mee instaat voor de ordehandhaving op de Noordzee. Een aantal projecten waaraan DGS meegewerkt heeft in 2021 die een impact hebben op het milieu zijn:

- De sensoren om in de uitstoot Black carbon te meten werden geïnstalleerd in het vliegtuig van BMM en de metingen worden momenteel uitgevoerd.
- DGS helpt mee aan de handhaving op de NECA en SECA zone. De zwavelcontroles worden door BMM gedaan met het vliegtuig waarvan DGS de resultaten ontvangt. Er is een proefproject lopende voor de SOx metingen.
- DGS helpt mee aan de handhaving op de BWMC

### 3.3.5 Binnenvaart

België is bezig met de goedkeuring en invoering van het Verdrag van Straatsburg (het systeem voor de verzameling en verwijdering van de afvalstoffen in de binnenvaart in het kader van de bevordering van het duurzaam karakter van de binnenvaart). In 2021 werd het samenwerkingsakkoord opgesteld binnen België en de procedure voor de ratificatie van de verdragsuitbreiding (verbod van het lozen van dampen van vloeibare lading) is lopende.

## 3.4 Directoraat-generaal Duurzame Mobiliteit en Spoorbeleid

### Opdrachten

Onze doelstelling bij het DG Duurzame Mobiliteit en Spoorbeleid (DGDMS) is de voorbereiding en ondersteuning van een gecoördineerd federaal beleid inzake mobiliteit en spoorvervoer. Wij verzamelen en analyseren alle relevante gegevens over mobiliteit en de evolutie daarvan. Via onze studies formuleren wij voorstellen voor een duurzaam mobiliteitsbeleid. In partnerschap met Infrabel, de NMBS en particuliere exploitanten dragen wij ook bij tot de ontwikkeling van het reizigers- en goederenvervoer per spoor. Wij bereiden beheerscontracten en investeringsplannen van openbare spoorwegondernemingen voor en wij controleren en evalueren deze. Wij werken aan de opstelling van een reglementering die zorgt voor een spoorvervoer dat veilig, beveiligd en milieuvriendelijker is. Wij zetten ons in voor de ontwikkeling van een reizigersgerichte dienstverlening en zijn betrokken bij de ontwikkelingen in de spoorsector op internationaal en Europees niveau.

### Resultaten 2021

De acties die de het voorbije jaar werden ondernomen, zijn de voortzetting van de acties die in de vorige milieuverklaring werden beschreven en nieuwe initiatieven die eraan werden toegevoegd.

#### **1. *Bijdragen tot de modal shift van het wegvervoer naar het spoorvervoer door de aantrekkelijkheid van het goederenvervoer per spoor te verbeteren***

Deze bijdrage omvat 3 onderscheiden acties:

a. Bijdragen aan de ontwikkeling van de drie goederencorridors die België doorkruisen onder meer door de vertegenwoordiging van België in de bestuursstructuren van deze corridors.

De drie corridors die België doorkruisen, zijn de corridor Noordzee-Middellandse zee (RFC NSM), waarvan het DGDMS het voorzitterschap waarneemt, de corridor Rijn-Alpen (RFC RALP) en de corridor Noordzee-Oostzee (RFC NSB). Deze laatste heeft een roulerend voorzitterschap ingesteld, dat het DGDMS voor het jaar 2021 op zich heeft genomen.

De gevolgen van de COVID-19-pandemie op de goederencorridors bleven in 2021 aanhouden, met name op het corridorverkeer. De vertraging van de industriële productie heeft hierop een bijzondere impact gehad.

De RFC NSM is ook zwaar getroffen door twee internationale incidenten: de afsluiting van de Noordoostelijke verkeersader in Frankrijk na een treinontsporing in juni 2021 en de overstromingen in België. Deze overstromingen, evenals die in Duitsland, hebben ook de RFC NSB en de RFC RALP getroffen. Deze laatste heeft in 2021 niettemin een verkeersvolume bereikt dat vergelijkbaar is met dat van vóór de pandemie.

Als gevolg van de gedeeltelijke terugkeer van de volumes en de overstromingen in de zomer is de stiptheid van de drie corridors gedaald ten opzichte van 2020.

De RFC's hebben in de loop van 2021 ook hun beleid voortgezet om hun prestaties te verbeteren en hun aantrekkelijkheid te vergroten.

#### RFC NSM

De RFC NSM heeft zijn pilot tussen de terminals van Lyon en Bettembourg voortgezet teneinde de stiptheid van de treinen te verbeteren. Dit project, dat geen einddatum heeft, zal de stiptheid van vertrekkende en aankomende treinen tussen deze twee terminals verbeteren. Het zal in 2022 tot ander verkeer worden uitgebreid.

Bovendien werd het project voor de visualisering van de capaciteit op de as Antwerpen-Basel in januari 2021 afgerond. De RFC NSM heeft ook financiering aangevraagd voor de realisatie van deze volwaardige vertegenwoordiging van de RFC in de Europese oproep voor projecten die in december 2021 werd gelanceerd. Dit project is ook opgenomen in het TTR-project als "minimaal levensvatbaar product".

#### RFC RALP

De RFC RALP heeft op zijn beurt de studie afgerond om na te gaan hoe haalbaar het is om het luchtvaartmodel "Air-Collaborative Decision Making" op het spoorvervoer toe te passen. Deze werd met succes afgesloten en het project, genaamd "Rail-Collaborative Decision Making", werd op Europees niveau in de RNE-projecten geïntegreerd. De RFC RALP heeft ook een taskforce infrastructuur opgericht om de verenigbaarheid van de groeiprognoses voor het spoor tussen de aangesloten landen vast te stellen.

#### RFC NSB

Ten slotte is de RFC NSB uitgebreid naar Medyka (Polen) en naar Zeebrugge, Brugge en Terneuzen en heeft deze zijn werkzaamheden ter verbetering van de grensoverschrijdende processen aan de grensovergangen van Bad Bentheim, Frankfurt/Oder en Małaszewicze voortgezet. Het uitvoerend comité is begonnen met de omschrijving van de doelstellingen die op corridorniveau moeten worden ingevoerd.

In 2021 ging het DGDMS door met zijn actieve deelname aan de adviesgroep opgericht in het raam van het pilootproject TTR over de RFC NSM. Er zijn ook treinpaden aangeboden.

Op het niveau van het Netwerk van de uitvoerende comités van de RFC's, de informele entiteit van alle aan de RFC's deelnemende ministeries van vervoer, heeft het DGDMS het initiatief inzake regels voor de capaciteitsverdeling op de RFC-routes voortgezet. Er is een memo opgesteld voor alle ministeries. Op basis daarvan zullen de werkzaamheden in 2022 met een casestudy per goederencorridor worden voortgezet.

#### b. Behandeling van de subsidieaanvragen voor het gecombineerd vervoer en het verspreid vervoer

Om het vervoer per spoor van containers en wagons in België te ondersteunen, beheert de FOD Mobiliteit en Vervoer het steunstelsel voor het binnenlands gecombineerd vervoer per spoor en voor het verspreid vervoer per spoor.

De maatregelen die zijn vastgelegd in de wet van 5 mei 2017 betreffende de steun voor verspreid vervoer voor de periode van 2017-2020 en tot verlenging van de steun voor gecombineerd vervoer voor deze periode zijn opnieuw verlengd tot 31 december 2021 bij de wet van 20 mei 2020 om maatregelen te nemen in de strijd tegen de verspreiding van het coronavirus SARS-CoV-2 inzake spoorvervoer (II).



Deze verlenging is door de bevoegde Europese autoriteiten bij besluit van 11 september 2020 (SA 57556) goedgekeurd. Deze verlenging met een jaar is noodzakelijk om een eventuele nieuwe regeling te kunnen opstellen. Het federale steunmechanisme voor het gecombineerd en verspreid vervoer is op 31 december 2021 afgelopen. Een nieuwe steunregeling is in voorbereiding en moet op 1 januari 2022 ingaan.

In 2021 heeft de FOD Mobiliteit 6 subsidieaanvragen behandeld. De FOD heeft 13,3 miljoen euro aan subsidies aan de exploitanten van gecombineerd vervoer toegekend. Voor het gecombineerd vervoer werd er 4 miljoen euro vrijgemaakt voor een totaal van 138.680 intermodale transporteenheden; dit komt neer op een gemiddelde subsidie van ongeveer € 29 per eenheid. Wat het verspreid vervoer betreft, gaat het om 9,3 miljoen euro die werden toegekend voor een totaal van 119.019 wagons, wat neerkomt op ongeveer € 78 per wagon.

c) Een evaluatie maken van het huidige mechanisme voor de subsidiëring van verspreid en gecombineerd vervoer en voorstellen doen voor de herziening van het systeem

De FOD heeft een studie besteld over de evaluatie van de steunregeling voor gecombineerd vervoer en verspreid vervoer (april 2020). Sommige aanbevelingen, betreffende de invoering van een nieuwe steunregeling voor gecombineerd vervoer en verspreid vervoer, konden niet worden uitgevoerd omdat zij ingrijpende wijzigingen in de organisatie van de Staat (regels voor de verdeling van de bevoegdheden) of in de begrotingsregels met zich meebrachten. Daarentegen is de aanbeveling om de overheidssteun voor de sector te handhaven ten uitvoer gelegd door de ontwikkeling van een systeem van verlaagde infrastructuurheffingen voor aanvragers die actief zijn in het segment goederenvervoer per spoor. Momenteel onderzoekt de Europese Commissie dit mechanisme voor tariefverlaging, aangezien het om staatssteun gaat. Indien het wordt goedgekeurd, zou het met terugwerkende kracht op 1 januari 2022 ingaan en lopen tot 31 december 2025.

## ***2. Bijdragen tot de concretisering van een overlegd en gecoördineerd milieubeleid, dankzij een globaal en transversaal beraad***

Advisering van het beleidsniveau bij de ontwikkeling van een milieubeleid door middel van diverse initiatieven.

Deze bijdrage omvat 2 onderscheiden acties:

a. Een studie uitvoeren om een methode vast te stellen voor de beoordeling van de milieu-impact van spoorwegprojecten.

De studie "Vermindering van de uitstoot van verontreinigende stoffen door de vervoerssector in verband met spoorweginvesteringen" van Stratec is in juni 2021 afgerond.

Het doel van deze studie was een methodologie te ontwikkelen om de impact van spoorwegprojecten op de CO<sub>2</sub>-emissies te beoordelen.

Het eindverslag werd in augustus 2021 aangenomen.

b. Bijdragen aan de uitvoering van plannen die in overeenstemming zijn met onze verplichtingen (plan voor duurzame ontwikkeling, energie- en klimaatplan, plan voor aanpassing aan de klimaatverandering, plan ter promotie van de fiets "Be Cyclist").

## 1. FPDO

In 2021 heeft de FOD Mobiliteit actief deelgenomen aan de opstelling van het federaal plan voor duurzame ontwikkeling, dat op 1 oktober 2021 door de Ministerraad is goedgekeurd. De follow-up is aan de gang.

## 2. Fietsbeleid

In haar regeerakkoord heeft de federale regering zich ten doel gesteld een ambitieuze modal shift tot stand te brengen. Actieve mobiliteit en fietsen in het bijzonder spelen daarbij een centrale rol. Om het fietsen te bevorderen zijn in 2021 de volgende acties ondernomen of ondersteund.

### **Be Cyclist**

"Be Cyclist", het actieplan ter promotie van de fiets, bestaat uit maatregelen die uitsluitend gebaseerd zijn op federale bevoegdheden, elk binnen de bevoegdheid van zijn minister of staatssecretaris. Het plan zelf heeft het karakter van een intentieverklaring. De maatregelen zijn verzameld, gestructureerd en vastgelegd in een plan voor 2021-2024. Dit plan moet een schaa sprong mogelijk maken in de promotie van het fietsgedrag, aangezien er ook op federaal niveau veel mogelijkheden zijn om een versnelling hoger te schakelen. Daar elke minister en staatssecretaris binnen zijn/haar eigen bevoegdheid hefbo men heeft om het fietsen aan te moedigen, zijn deze hefbo men in de vorm van concrete, positieve en stimulerende maatregelen in het plan opgesomd en opgenomen. Fietsen moet voor iedereen mogelijk, toegankelijk, veilig en vanzelfsprekend zijn. De FOD Mobiliteit en Vervoer heeft geholpen bij het indienen van mogelijke maatregelen en draagt bij tot de uitvoering van de maatregelen die onder de bevoegdheid van de minister van Mobiliteit vallen.

#### Wereldfietsdag: webinar

Ter gelegenheid van de Wereldfietsdag op 3 juni 2021 organiseerde het DG Duurzame Mobiliteit en Spoorbeleid een webinar over het thema woon-werkverkeer per fiets. De verschillende aspecten van het woon-werkverkeer per fiets werden voorgesteld:

- Fietsgebruik in België in cijfers;
- De recente maatregelen ten voordele van fietsers in de Wegcode;
- Fiscaliteit en aspecten inzake sociale zekerheid van het woon-werkverkeer met de fiets ;
- Fietsongevallen;
- Uitwisseling van ervaringen m.b.t. het fietsbeleid binnen de onderneming;
- Regionaal beleid ter bevordering van de fiets binnen de onderneming.

#### Fietscommissie

De FOD Mobiliteit en Vervoer organiseert sinds enkele jaren op ad-hocbasis (2 tot 4 keer per jaar) federale vergaderingen over het "fietsbeleid". Voor deze bijeenkomsten zijn de gewestelijke fietsambtenaren, het Fietsberaad en de vertegenwoordigers van de belangrijkste fietsverenigingen (Gracq, Pro vélo, Fietsersbond) uitgenodigd. Het is vooral een plaats voor uitwisseling en communicatie over het fietsbeleid.

Voorbeelden van besproken onderwerpen: fiscaliteit m.b.t. de fiets, combinatie trein/fiets, fietsstatistieken, enz.

Na discussie binnen de directie Mobiliteit en met de vertegenwoordiger van de minister van Mobiliteit is besloten deze ad-hocbijeenkomsten om te vormen tot een Fietscommissie. De doelstellingen zijn:

- Communicatie en uitwisseling van informatie over het fietsbeleid;
- Aanbevelingen/adviezen uitbrengen aan de verschillende ministers van Mobiliteit op basis van een consensus over het fietsbeleid;
- Uitwisseling tussen de gewesten onderling en met de federale overheid.

In 2021 waren er drie reguliere vergaderingen en twee themaverzamelingen over gender (meer vrouwen op de fiets) en fietssnelwegen langs het spoor.

### 3. Bevorderen van intelligente vervoerssystemen en MaaS-toepassingen (MaaS = mobility as a service)

Intelligente vervoerssystemen (Intelligent Transport Systems, ITS) zijn het resultaat van de integratie van informatie- en communicatietechnologieën in het wegvervoer en de interfaces ervan met andere vervoerswijzen. Het doel is om innovatieve diensten voor duurzame mobiliteit te leveren.

#### NAP

De FOD Mobiliteit en Vervoer is, in samenwerking met de gewestelijke vervoersadministraties, verantwoordelijk voor een nationaal toegangspunt voor multimodale reisinformatiediensten. Dit toegangspunt vloeit voort uit de Gedelegeerde Verordening (EU) 2017/1926 van de Europese Commissie van 31 mei 2017. Zo wil de Europese Unie de ontwikkeling van multimodale reisplanners stimuleren, die traditionele vervoersvormen zoals trein, tram en bus combineren met nieuwe vormen van personenvervoer (deelfietsen, carpooling, enz.).

Het Belgische nationale toegangspunt centraliseert alle beschikbare datasets over het reizigersvervoer in België. Het gaat daarbij enerzijds om geregeld vervoer (zoals trein, bus, tram) en anderzijds om vervoer op aanvraag (zoals pendelbussen, taxi's, deelfietsen, carpooling), alsook om persoonlijk vervoer (eigen auto, eigen fiets, te voet, ...).

Dit centrale platform moet aanbieders van reisinformatiediensten en makers van digitale kaarten in staat stellen multimodale reisplanners te ontwerpen. Dit zal verplaatsingen van deur tot deur binnen de Europese Unie vergemakkelijken en zo de verschuiving naar een meer duurzame mobiliteit bevorderen. Het Nationaal Geografisch Instituut (NGI) is verantwoordelijk voor de voortgezette ontwikkeling en het beheer van dit toegangspunt, en heeft daartoe de website [www.transportdata.be](http://www.transportdata.be) ontwikkeld.

#### MaaS

MaaS staat voor het begrip van mobiliteit als dienstverlening (Mobility as a Service). Het doel is gebruikers mobiliteitsoplossingen aan te bieden die zijn afgestemd op hun behoeften. MaaS komt tot uiting in een smartphone-applicatie die de verschillende mobiliteitsaanbieders samenbrengt. Het doel is om onze gewoonten te doorbreken om het gebruik van de eigen auto te verminderen door andere duurzamere mobiliteitsoplossingen op een vlotte en gebruiksvriendelijke manier te combineren. MaaS kan dus leiden tot een modal shift, vooral in stedelijke gebieden, waar veel korte ritten worden gemaakt.

Voor de FOD Mobiliteit en Vervoer is MaaS een pijler van het toekomstige model van duurzame mobiliteit en een belangrijk instrument voor de verwezenlijking van de modal shift. Daarom willen wij de ontwikkeling en de toepassing van de MaaS-applicatie stimuleren aan de hand van onderzoek, beleidsvoorbereiding met adviezen en, op technische vlak, door ondersteuning van het platform Transportdata.

Wat de beleidsvoorbereiding betreft, zijn wij actief in de Belgische en internationale MaaS-alliantie (die respectievelijk door ITS.be en ERTICO-ITS Europe wordt geleid). Door onze deelname aan deze allianties willen we leren hoe het federale beleid hieraan kan bijdragen en hoe MaaS de verschuiving van het gebruik van de eigen wagen naar duurzamere vervoerswijzen maximaal kan stimuleren.

Wat onderzoek betreft, hebben we de belangstelling en de beweegredenen van werkgevers (B2B) en van het grote publiek (B2C) voor het gebruik van MaaS-oplossingen gemeten. De resultaten van de enquête bij de werkgevers werden voorgesteld tijdens een webinar georganiseerd door de FOD Mobiliteit en Vervoer in samenwerking met de Federale Raad voor Duurzame Ontwikkeling. Dit webinar met de titel "Mobility as a Service (MaaS) as a lever for sustainable mobility: Opportunities and challenges", vond plaats op 27 mei 2021 en kon op een ruime belangstelling rekenen. Het webinar en het onderzoeksrapport "Attractiveness of MaaS in a B2B context" zijn beschikbaar op onze website. Voor B2C hebben wij een enquête gehouden bij een representatieve groep van Belgen.

### ***3. De geluidsoverlast veroorzaakt door het rollend materieel dat goederen over het Belgische grondgebied vervoert, verminderen***

Maatregelen voorstellen aan de beleidsinstantie om de retrofitting van het rollend materieel te stimuleren, naar het voorbeeld van wat in de buurlanden gebeurt.

Het lawaai van het goederenvervoer per spoor wordt hoofdzakelijk veroorzaakt door het contact tussen spoor en wiel. Hoe groter de oppervlakteruwheid van de wielen en de spoorstaaf, hoe sterker het rolgeluid.

De vervanging van gietijzeren remblokken op goederenwagons door composietremblokken (zogenaamde retrofitting) kan het lawaai van goederentreinen aanzienlijk verminderen. Deze oplossing wordt unaniem erkend als zijnde de meest doeltreffende om de geluidshinder van het goederenvervoer per spoor op korte termijn te verminderen. Deze oplossing is echter duur voor de eigenaars van de wagons.

Om de retrofitting van goederenwagons die in België rijden te ondersteunen, heeft de FOD Mobiliteit en Vervoer een steunregeling opgezet om eigenaars van wagons en spoorwegondernemingen financieel te steunen.

Na de besprekingen in de werkgroep werd de laatste hand gelegd aan de tekst van het wetsontwerp tot instelling van een steunregeling voor de retrofitting van wagons. Het werd op 18/09/2020 door de Ministerraad goedgekeurd.

De tekst werd in december 2020 bij de Europese Commissie aangemeld en in juli 2021 door de Europese Commissie goedgekeurd. De wettekst werd vervolgens ter stemming aan het parlement voorgelegd en vervolgens op 20 mei 2022 door de koning ondertekend. De steunregeling is dan kunnen worden opgestart.

De subsidiebetalingen door de FOD vinden plaats in 2022 en 2023. (2,18 miljoen euro voor de periode 2022-2023). Zij zullen worden betaald aan de houders van de wagons of de spoorwegondernemingen die deze wagons trekken om de installatie van de retrofit te ondersteunen. Dit project is nu voltooid.

### ***4. Bijdragen aan de verschuiving van lucht- naar spoorvervoer***

Samen met de buurlanden de modaliteiten op het vlak van het lucht- en spoorvervoer transversaal onderzoeken om op termijn de korte vluchten door ritten met hogesnelheidstreinen te vervangen.

Rekening houdend met de klimaatverandering en de maatregelen die de Europese Commissie heeft genomen om deze klimaatopwarming tegen te gaan, met name via de European Green Deal, heeft het DG Duurzame Mobiliteit en Spoorbeleid een studie besteld om de mogelijkheden te onderzoeken om bepaalde (korteafstands)vluchten te vervangen door spoorverbindingen (substitutie), voor het verkeer van en naar de luchthaven van Brussel en vanuit de gewestelijke luchthavens. Onder substitutie verstaat men het totale aantal reizen dat van het vliegtuig naar het spoor overschakelt als gevolg van een wijziging in concurrentieverhouding in ruime zin tussen de (hogesnelheids)trein en het vliegtuig.

De studie begon in september 2020 en werd in samenwerking met het DG Luchtvaart uitgevoerd. Eind 2020 werd een tussentijds verslag uitgebracht met een analyse van de huidige situatie inzake vraag en aanbod voor lucht- en spoorvervoer, alsook een lijst van 15 internationale verbindingen (stedenparen) waarvoor een alternatieve spoordienst het luchtvaartaanbod geheel of gedeeltelijk zou kunnen vervangen. Voorts werd in de studie, op basis van hypothesen over het verloop van het aanbod tussen België en andere Europese landen, nagegaan welke concrete maatregelen de verschillende actoren zouden kunnen nemen om deze modal shift aan te moedigen. Het eindverslag met de resultaten van de modellering van de voorgestelde maatregelen tot 2030 werd in oktober 2021 opgeleverd. Een samenvattende nota met alle aanbevelingen van de studie werd begin november 2021 naar de minister gestuurd.

De promotie en het weer op gang brengen van de conventionele treinen en nachttreinen zal de komende jaren worden voortgezet door de actieve deelname van België aan de verschillende werkgroepen die op Europees niveau worden gecoördineerd om de belemmeringen voor het weer op gang brengen van dit type verkeer in een geliberaliseerde markt weg te nemen. Ook zal een project voor de implementatie van een subsidiemechanisme voor initiatieven op dit gebied worden voorbereid en ter goedkeuring worden voorgelegd aan de Europese autoriteiten in het kader van de staatssteun.

## **Nieuwe perspectieven**

### **Spoorvisie 2040**

De spoorvisie 2040 is een werk van de teams van het DG Duurzame Mobiliteit en Spoorbeleid, in nauwe samenwerking met het politieke niveau, de spoorwegondernemingen en het maatschappelijk middenveld. Deze visie moet het mogelijk maken de toekomst voor te bereiden en een kader te bieden voor het in de komende 20 jaar te voeren spoorbeleid, om, in overeenstemming met internationale, nationale en gewestelijke doelstellingen, een mobiliteit met een veel geringere CO<sub>2</sub>-uitstoot te definiëren en aldus ook mogelijk te maken.

Het is aan de FOD M&V om deze visie in fasen uit te voeren, te beginnen met een studie om het potentieel voor de verbetering van de capaciteit van het Belgische spoorwegnet op lange termijn te analyseren, met inbegrip van de operationele en economische haalbaarheid van het in het Belgische systeem geïntegreerde dienstregelingsmodel, met het oog op het bepalen van een strategie voor de migratie naar een performanter exploitatiemodel. Ook de geleidelijke toepassing van een cadancering op het spoorwegnet rond overstapknooppunten tegen 2040 zal worden bestudeerd. Het doel is onder meer verschillende scenario's voor te stellen en/of te bestuderen rond verschillende exploitatiemodellen/regelingen en/of de voor de uitvoering daarvan benodigde infrastructuur (omvang, netwerkprestaties, enz.), met inachtneming van het evenwicht tussen de beschikbare budgetten en de bijbehorende kosten.

Tegelijkertijd wil de FOD ook de gevolgen van de modal shift (met name zoals voorzien in de Visie) op het energieverbruik en de klimaateffecten van de toekomstige evolutie van het vervoer in België bestuderen en trachten te objectiveren.

Afgezien van deze doelstellingen is het duidelijk dat de verbetering van het spoorwegaanbod alleen niet volstaat om de sociale, maatschappelijke en milieu-uitdagingen van de mobiliteit van morgen aan te gaan. De modal shift kan alleen plaatsvinden door actieve mobiliteit aan te moedigen en het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken.

Deze aantrekkelijkheid vereist noodzakelijkerwijs een betere coördinatie tussen de trein en het regionale openbaar vervoer, ten behoeve van een beter georganiseerde en gecoördineerde mobiliteit. Door de intermodaliteit verder te vergemakkelijken, met name de complementariteit met andere openbare en private exploitanten en met verplaatsingen te voet en/of per fiets, zal het spoor zijn rol als ruggengraat van de mobiliteit in België kunnen vervullen.

Er zullen bijeenkomsten worden georganiseerd om de krachtlijnen van de Spoorvisie 2040 voor te stellen en een dialoog over samenwerking tussen openbaarvervoerexploitanten op gang te brengen.

#### EU- en internationale coördinatie

Het DGDMS blijft de werkzaamheden op Europees niveau met betrekking tot diverse kwesties volgen en coördineren:

- Herziening van de regelgeving betreffende de richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet (interne coördinatie met de andere betrokken directoraten-generaal van de FOD en externe coördinatie met de gefedereerde entiteiten via Be4Move om een Belgisch standpunt te bepalen en te verdedigen). Het werk van het DGDMS in het kader van het trans-Europese vervoersnetwerk en de geboden financieringsmogelijkheden is breder dan coördinatie, aangezien het ook de bekendmaking van deze mogelijkheid van financiële steun tijdens projectoproepen (intern en extern) omvat, de samenwerking bij de ontwikkeling van projecten met de NMBS en Infrabel, de analyse en validering van de aanvraagdossiers betreffende Belgische projecten; deelname aan het door de Europese Commissie opgezette overlegproces met de lidstaten tijdens de voorbereiding, uitvoering en evaluatie van haar CEF-Transport-programma, deelname aan het core network corridor forums, CEF-comités, TEN-T-comités, TENtec-comités, validering van de core network working plans, deelname aan TEN-T-dagen, enz.;
- Herziening van de regelgeving betreffende de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (interne coördinatie met de andere betrokken directoraten-generaal van de FOD en externe coördinatie met de gefedereerde entiteiten via Be4Move om een Belgisch standpunt te bepalen en te verdedigen) en follow-up van de Belgische verplichtingen ter zake in samenwerking met de gewesten.
- Herziening van Richtlijn 2003/96/EG van de Raad van 27 oktober 2003 tot herstructurering van de communautaire regeling voor de belasting van energieproducten en elektriciteit (interne coördinatie in de vorm van een werkgroep binnen de FOD Financiën).

#### **Studies-enquêtes**

Het DGDMS zal met zijn studies en enquêtes blijven bijdragen tot een duurzamere mobiliteit.

In het kader van de missie voor observatie en analyse van de mobiliteit houdt de directie Mobiliteit zich bezig met aspecten van mobiliteitsbeheer. Deze directie is ook verantwoordelijk voor de organisatie van de

enquête over de mobiliteit van de Belgen en de driejaarlijkse diagnostiek woon-werkverkeer. Zij werkt ook mee aan de ontwikkeling van vervoersindicatoren op nationale schaal in het kader van de overeenkomst met het Federaal Planbureau.

### **3.5 Directie Vervoersinfrastructuur - Beliris**

#### **DUURZAAMHEIDSBELEID**

Het duurzaamheidsbeleid is afgerond en werd in 2021 door de duurzaamheidscoördinator ten uitvoer gebracht. Het bestrijkt 5 thema's, waaronder die welke in de EMAS-cyclus 5 staan.

#### **1. Duurzame projecten:**

Het behandelt de uitvoering van Beliris-projecten waarbij duurzaamheid een bijzonder aandachtspunt moet zijn. Deze aandacht krijgt concreet gestalte door het gebruik van meetinstrumenten voor duurzaamheid, zoals de GRO-methode voor gebouwen. In ons bijzonder standaardbestek voor studies is de verplichting opgenomen om deze methode te gebruiken bij de opdracht van onze studiebureaus en er werden "Templates" aangemaakt die op ons B-share platform zijn geplaatst.

Er wordt ook onderzoek gedaan naar de toepassing van een soortgelijk instrument op wegen en openbare ruimten. In dit hoofdstuk worden verschillende specifieke aandachtspunten voor duurzame projecten behandeld, waaronder middelen/materialen. Dit aspect komt reeds aan bod in onze BB's, maar krijgt nog meer aandacht door een analyse van onze specifieke noden en hinderpalen, een vergelijking tussen wat voorzien is in onze verschillende instrumenten (BB en GRO) en een zo groot mogelijke deelname aan de initiatieven van de sector (Leefmilieu Brussel, WTCB, enz.).

Er zijn nog maar weinig acties die concreet voortvloeien uit de inventarisatie van het hergebruik in de studiefase, of uit de beheerplannen in de uitvoeringsfase. Zie meer concreet de betrokken projecten in punt 5 van dit verslag.

#### **2. Opleidingen:**

Het betreft de opleidingen van al de medewerkers die betrokken zijn bij de ontwikkeling en de follow-up van de initiatieven, met inbegrip uiteraard van de bouwteams.

Een opleiding over "duurzaamheid en het GRO-instrument" werd aan het integratietraject van de technische diensten toegevoegd. In 2021 hebben 20 medewerkers aan vijf externe opleidingscursussen deelgenomen.

Dit houdt in dat de actualiteit in de sector en de partners die bij duurzaam bouwen betrokken zijn, op de voet worden gevolgd.

#### **3. Het GreenTeam**

Het wil een klankbord zijn voor de vaardigheden en deskundigheid die bij Beliris zijn verworven. In de vorm van een cluster van referentiepunten zal het GreenTeam niet alleen als referentiepunt kunnen fungeren, maar ook als middel voor reflectie, uitwisseling en verspreiding van praktijken in verband met duurzaam bouwen, in de vele aspecten waaruit dit onderwerp bestaat.

De implementatie van dit GreenTeam is uitgesteld tot 2022.

De uitwisseling van kennis wordt via richtsnoeren en andere initiatieven (GRO) voortgezet. Het netwerk van "duurzame" partners (OCW, WTCB, Leefmilieu Brussel, Facilitair bedrijf, alliantie renolution, ...) groeit en wordt zich bewust van onze bedoelingen en middelen.

#### 4. Bewustmaking en communicatie

Deze stellen ons in staat zoveel mogelijk mensen te bereiken met onze intenties, onze middelen en onze resultaten. Ze zijn zowel intern als extern gericht, tot onze contractanten (studiebureaus, aannemers, ...), tot onze institutionele partners, maar ook tot onze "klanten" die de door Beliris opgeleverde projecten gebruiken en beheren, en tot het publiek.

##### COMMUNICATIE

- Het zoekstelsel op trefwoorden op de BELIRIS-website werd verbeterd. De communicatiedienst zal over elk project naarmate het vordert, informatie verstrekken.
- Er worden minstens wekelijks mededelingen op Facebook geplaatst, waarin duurzame acties en keuzes waar nodig worden belicht.
- Het is ook mogelijk om enkele van de werven van Beliris via een interactieve kaart virtueel te ontdekken. In de verschillende projecten stelt Beliris concrete oplossingen voor inzake toegankelijkheid voor personen met beperkte mobiliteit, respect voor het milieu en vermindering van het energieverbruik, actievere stedelijke mobiliteit, (her)aanleg van groene ruimten, verhoging van de levenskwaliteit in de stad, (her)waardering van materialen, enz.
- Tijdens de week van de duurzame mobiliteit werd een duurzaamheidschallenge gestart om eenieder bewust te maken van de impact, hoe klein ook, die hij/zij op een duurzamere samenleving, zowel thuis als op kantoor kan hebben.
- De newsletter over innovatie is in 2021 opgeschort.
- Door ons te abonneren op diverse externe newsletters over duurzaamheid blijven we op de hoogte van innovaties. Indien mogelijk proberen we hierover Qtimes in te plannen (Qtimes zijn maandelijkse presentaties, door een externe persoon tijdens de lunchpauze, over een thema dat verband houdt met de opdrachten van Beliris).
- Opvolging van de door de communicatiedienst genoteerde klachten, er waren slechts 5 klachten in verband met overlast in 2021.
  - **0 klachten** van zwakke gebruikers (voetgangers, fietsen, enz.):
  - **0 klachten** over mobiliteit en omleiding:
  - **5 klachten** over overlast (geluidsoverlast, stof, trillingen, enz.):
    - Voetgangersbrug Graaf van Vlaanderen - Geluidshinder tijdens de installatie van de voetgangersbrug
    - Primeurs - 's Morgens vroeg werklawaai
    - Zwembad van Elsene - Lawaai van drilboren tijdens afbraak
  - **0 klachten** over afval en illegaal storten
  - **0 klachten** over beplanting en groenvoorzieningen

##### BEWUSTMAKING IN DE STUDIEFASE

- In de wetenschap dat studiebureaus bestaande materialen nog niet echt integreren en evenmin systematisch gebruik maken van hergebruikinventarissen, wordt, om de toepassing van de GRO-methodologie en andere instrumenten te vergemakkelijken, in 2022 een raamovereenkomst gepland ter ondersteuning van het Bouwteam en de studiebureaus. Een van de doelstellingen hiervan is het "ruwe" hergebruikpotentieel van een site/gebouw - zo vroeg mogelijk in het tijdsbestek van het initiatief te identificeren.
- Er is een raamovereenkomst inzake "toegankelijkheid" ondertekend om ervoor te zorgen dat onze projecten aan de eisen op dit gebied voldoen en iedereen in staat stellen er vrij toegang tot te krijgen of er zich te verplaatsen. Dit is een aanvulling op de eisen van de GRO, die de



voorwaarde vormt voor een meer diepgaande advisering via de raamovereenkomst ter ondersteuning van het Bouwteam en de SB's bij hun concrete tenuitvoerlegging.

#### BEWUJSTMAKING IN DE UITVOERINGSFASE

- Op verzoek van de projectleider biedt de EMAS-coördinator ondersteuning en vergadert die met het bedrijf bij de start van elk project. Het betreft het afvalbeheersplan, het afvalstoffenregister en het waterbeheersplan. 10 projecten die in 2021 van start gingen, kregen begeleiding.
- Ondernemers zijn nog niet gewend om duurzaamheid in de praktijk te brengen. Zij blazen hun prijzen in hun offertes op bij gebrek aan kennis. Een raamovereenkomst voor adviesverlening ter ondersteuning van ondernemers is gepland voor 2022.

### **5. Monitoring**

Monitoring maakt het mogelijk bepaalde maatregelen aan te passen en/of te bevestigen en te zorgen voor aandacht voor en aansluiting bij de realiteit van de actieleiders op het terrein. Nieuw sinds 2020 zijn:

#### BEHEERSPLAN VOOR MATERIALEN EN MIDDELEN

Het aspect materialen en middelen wordt benadrukt in de GRO follow-ups - in de wens om de afvalproductie tot een minimum te beperken en aan te sluiten de beginselen van circulair bouwen.

- Zoals hierboven vermeld, vragen de projectleiders de EMAS-coördinator om advies over de verificatie van de beheersplannen, maar deze worden niet echt voltooid.
- De raamovereenkomst "bodemanalyse" met bijvoegsel voor de Tracimat-eisen is nog steeds van toepassing. Maar deze geeft alleen certificaten voor de afvoer naar Vlaanderen.
- Ingevulde afvalregisters en ophaalbonnen ontvangen we nog steeds niet. Maar we krijgen wel informatie over de verwijdering van gevaarlijk afval.
- Het is momenteel niet mogelijk te weten welke soorten materialen ter plaatse worden hergebruikt of via bepaalde kanalen worden afgevoerd.

#### BEHEERSPLANNEN

Er werd besloten deze punten niet langer te controleren. Er is weinig bewijskrachtige feedback gezien de specificatie van elke werf. Deze worden elders behandeld: via andere regelgevingsinstrumenten (klasse 3-vergunningen) of vrijwillige instrumenten (GRO enz.).

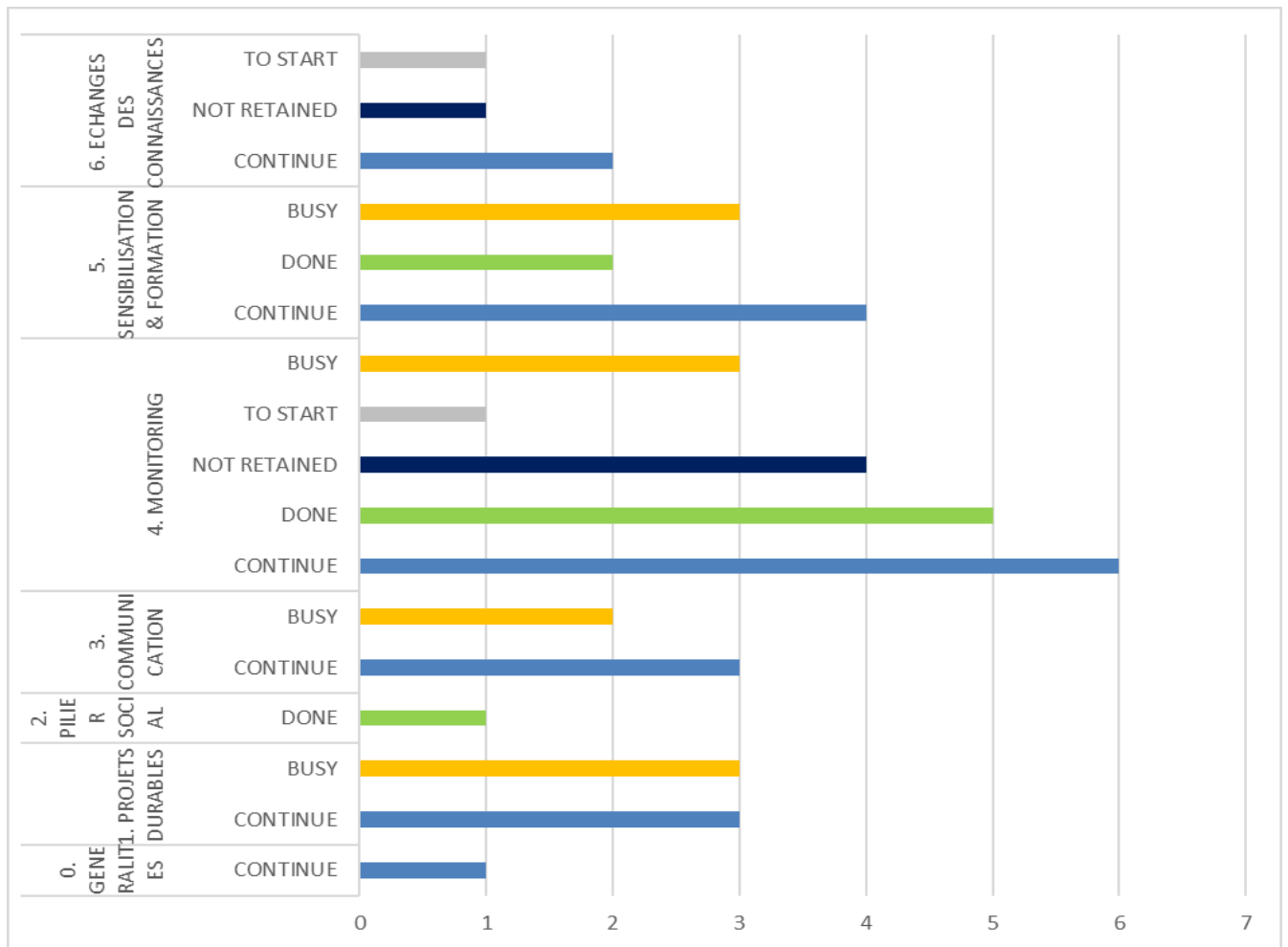
- Het mobiliteitsplan inzake de toegang tot de werf is niet langer nodig. De auditeur heeft deze wijziging in 2021 aanvaard.
- Het beheersplan voor het onderhoud van de aanplantingen is opgenomen in het beheersplan dat vóór de uitvoering van de werken door het studie bureau is opgesteld. De maandelijkse administratieve follow-up wordt verzorgd door de CPO (coördinator projectoplevering);
- Het afvalbeheersplan wordt onderzocht via het regelgevingsinstrument van de klasse 3-vergunning en via GRO;
- Het plan voor huishoudelijk afval (toezicht op de afvalbakken op de werf) wordt uitgevoerd via de preventieadviseur bij het toezicht op de naleving van de voorschriften in de lokalen van de werf;
- De waterbeheersplannen worden momenteel niet meer gecontroleerd. Uit het gebruik en de monitoring van de GRO zal feedback over mogelijke acties naar voren komen.

## DE RAPPORTERINGS- EN OVERZICHTSTABELLEN

De hoofddoelstelling, namelijk de monitoring van onze opdrachten via onze initiatieven (bouw- en/of renovatieprojecten), krijgt gestalte in 45 acties verdeeld over 6 pijlers die dit overzicht vormen: Er is een actie meer:

0. Algemeen	1			
1. Duurzame projecten	6			
2. Sociale pijler	1			
3. Communicatie	5			
4. Monitoring	19			
5. Sensibilisering en opleiding	9			
6. Kennisuitwisseling	4			
		<b>BUSY</b>	<b>11</b>	<b>24%</b>
		<b>CONTINUE</b>	<b>19</b>	<b>42%</b>
		<b>DONE</b>	<b>8</b>	<b>18%</b>
		<b>NOT RETAINED</b>	<b>5</b>	<b>11%</b>
		<b>TO START</b>	<b>2</b>	<b>4%</b>

Dit levert de volgende resultaten op:



## VII. Communicatie – sensibilisering

Communicatie vormt een belangrijk onderdeel in het leven van het milieubeheersysteem (MBS). Zoals tijdens de voorgaande jaren hebben we in 2021 dan ook veel acties ten uitvoer gebracht en dit ondanks de bijzondere omstandigheden als gevolg van COVID 19.

Zo was er onder meer:

- Organisatie van een week van duurzame ontwikkeling en mobiliteit: schoonmaken van het Brusselse kanaal in kajaks, veilige initiatie tot het gebruik van steps in het verkeer door VIAS, conferentie georganiseerd door Beliris: Urban Mining - case studies ZIN (beheer van sloopafval);
- Mededelingen via “flashberichten” en artikelen op intranet over verschillende thema’s zoals de resultaten, het smogalarm, de ozonpieken, het label "Ecodynamische onderneming”, voorstelling en bereikte resultaten, ... ;
- Conferentie "In het hart van de klimaatuitdaging: de rol van de mobiliteitssector", met deelname van Jean-Pascal Van Ypersele.
- Een adventskalender met één activiteit per dag gekoppeld aan één of meer duurzame ontwikkelingsdoelstellingen

Het jaarlijkse EMAS-communicatieplan is in het **communicatieplan Duurzame ontwikkeling** opgenomen. Het houdt vooral verband met het ecobeheerplan. Het kaart dus dezelfde onderwerpen aan: duurzame aankopen, afval en energie. Het is een van onze tools om de resultaten van dit plan te halen.

We hebben ook over de SDG’s en andere mobiliteitsthema’s gecommuniceerd. Als FOD Mobiliteit en Vervoer moet dit thema inderdaad een van onze prioriteiten blijven.

In 2022 liggen de verschillende communicatieacties in het verlengde van 2021, maar met enkele aanpassingen gelinkt aan de actualiteit:

- Organisatie van een week van duurzame ontwikkeling en mobiliteit met als thema: "Betere verbindingen tussen de verschillende actoren die pleiten voor (zich bezighouden met) duurzame mobiliteit en het publiek ...”
- Mededelingen via “flashberichten” en artikelen op intranet over verschillende thema’s zoals de resultaten, het smogalarm, de ozonpieken, de SDG’s (Sustainable Development Goals - Doelstellingen van duurzame ontwikkeling die door de VN zijn gevalideerd), ...; ;
- Publicatie van de vorige milieuverklaring op de website;

## VIII. Opleiding

Het EMAS-reglement bepaalt dat het personeel de juiste competenties moet hebben om de werking ervan te garanderen. De FOD Mobiliteit heeft niet gewacht op dit reglement om haar personeel de kans te geven goed opgeleid en geïnformeerd te zijn voor de uitvoering van de geplande opdrachten. De evaluatiecycli van “Crescendo” voorzien een onderdeel ontwikkeling van competenties.

Het personeel is dus ook gevormd m.b.t. verschillende materies die direct of indirect verband houden met het milieu. Een volledige lijst van de gevolgde opleidingen is in onze documentatie terug te vinden.

Er is een specifieke informatiesessie voorzien voor nieuwe medewerkers. Wij stellen hen de duurzame ontwikkeling in het algemeen en EMAS in het bijzonder voor. Deze sessies vinden regelmatig (gemiddeld 6 keer per jaar) plaats.

Alles is gedocumenteerd in een opleidingsplan. Het personeel zal zich blijven bijscholen wanneer nodig of wanneer mogelijk.

## **IX. Mobiliteit**

In 2021 hebben we hard gewerkt om alle gegevens te verzamelen die nodig zijn voor ons BVP (bedrijfsvervoersplan). De enquête over het woon-werkverkeer voor het City Atrium vond plaats tussen eind augustus en begin oktober. We hebben de werknemers in het City Atrium uitgenodigd om eraan deel te nemen. Daartoe werden verschillende mededelingen op het intranet en op Yammer gepubliceerd. 481 werknemers hebben de tijd genomen om de enquête in te vullen.

Er zijn al veel maatregelen genomen om zachte en duurzame mobiliteit aan te moedigen en wij zijn van plan deze te blijven verbeteren. Als Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer is duurzame mobiliteit een centraal thema en moeten wij het goede voorbeeld geven.

De sterke punten van onze FOD zijn in de eerste plaats de ideale ligging, waardoor het gemakkelijk is om gebruik te maken van het openbaar vervoer. Gratis openbaar vervoer voor werknemers en variabele werktijden zijn ook een troef. Wij bieden een fietsvergoeding voor het woon-werkverkeer en voor beroepsverplaatsingen. Het is mogelijk om te telewerken en gebruik te maken van de satellietkantoren (die op 3 november 2021 weer opengaan na een lange sluitingsperiode in verband met COVID).

Voor dienstverplaatsingen proberen we zowel zachte mobiliteit als micromobiliteit aan te moedigen. Bij het onthaal van het City Atrium vindt u een hele reeks actieve en alternatieve vervoersmiddelen. Wij stellen het volgende ter beschikking van het personeel: 7 stadsfietsen, een vouwfiets, 2 elektrische fietsen en 2 elektrische steps. In 2021 werden de fietsen 100 keer gebruikt en de steps 180 keer.

Voor beroepsverplaatsingen met het openbaar vervoer kunnen bij elk DG of bij de personeelsdienst treinkaartjes en/of MIVB Mobib-kaarten worden aangevraagd. Voor andere verplaatsingen met het openbaar vervoer is ook altijd terugbetaling mogelijk.

In 2015 werd er gestart met de rationalisering en vergroening van ons voertuigenpark. Wij hebben momenteel 156 auto's, waaronder 32 hybrides, 9 CNG-auto's, 94 benzineauto's en 21 dieselauto's.

We werken ook mee aan de projecten van steden die een lage-emissiezone (LEZ) wensen in te voeren, zoals het reeds het geval is in Antwerpen sedert 1 februari 2017. Dankzij gegevens uit de databank van de DIV kan voortaan onmiddellijk worden vastgesteld of de voertuigen die het grondgebied binnenkomen aan de milieucriteria voldoen. Dit gebeurt via een snelle controle door camera's.

In september 2021 werd de Week van de Mobiliteit en Duurzame Ontwikkeling georganiseerd met een hele reeks leuke activiteiten zoals een cursus e-step, het schoonmaken van het Brusselse kanaal in kajaks, een ontbijt voor de fietsers van de FOD, ...

Eind december 2021 hebben wij, na verschillende contacten met de MIVB, ons multimodaal ontsluitingsplan vernieuwd. Het bevat informatie over openbaar vervoer. Het is beschikbaar op internet en is ook terug te vinden in de elektronische handtekeningen van al onze medewerkers.

Er waren ook veel mededelingen over zachte en actieve mobiliteit, zoals: "Fietsen maakt je happy", "Zin om jouw mobiliteitsgewoonten in Brussel te veranderen? Een coach biedt gratis toelichting!", "Onderzoek naar fietsinfrastructuur FOD BOSA", ...

Enkele cijfers uit ons bedrijfsvervoersplan (BVP), verzameld in 2021:

## Mode de déplacements principal Voornaamste verplaatsingsmiddel

### Benchmarking

	Service public fédéral Mobilité et Transports Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer	Zone d'accessibilité similaire Gelijkwaardige bereikbaarheidszone *	Région de Bruxelles-Capitale Brussels Hoofdstedelijk Gewest *
Voiture Wagen	6,24%	21,81%	35,41%
Covoiturage Carpool	0,21%	0,56%	1,24%
Moto Motor	0,00%	0,96%	1,15%
Train Trein	76,51%	49,58%	35,96%
STIB MIVB	10,60%	18,65%	17,30%
De Lijn De Lijn	0,83%	1,41%	1,22%
TEC TEC	0,21%	0,22%	0,33%
Navette Shuttle	0,00%	0,07%	0,30%
Vélo Fiets	3,95%	3,10%	3,23%
Trottinette Step	0,62%	0,00%	0,00%
Marche Te voet	0,83%	3,65%	3,87%
Aucun Geen	0,00%	0,00%	0,00%

« SPF Mobilité et Transport - Site city atrium / FOD Mobiliteit en Vervoer - site city atrium » se trouve en zone A : très bonne accessibilité en transports publics.

We kunnen dus vaststellen dat ons personeel veel minder gebruik maakt van de auto om naar het werk te gaan dan andere werknemers in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De trein is het favoriete vervoermiddel voor meer dan 75% van onze collega's en ander openbaar vervoer vertegenwoordigt ongeveer 11,64%.

## X. Wettelijke eisen inzake milieu (beheer van non-conformiteiten, preventieve en verbeteracties)

Het is een deel van onze activiteiten waaraan we tijdens de 2 laatste cycli hard hebben gewerkt. We hebben een bepaald aantal procedures uitgewerkt om 2 belangrijke punten op het terrein te inspecteren, namelijk:

- De wettelijke conformiteit;
- De preventie van risico's en incidenten.

Vroeger gebeurden de bijwerkingen van het wettelijk register door het FIDO. Vanaf 2018 hebben 4 vrijwilligers van het EMAS-netwerk deze taak overgenomen. In 2021 werd het EMAS-netwerk overgenomen

door de FOD BOSA en werd overeengekomen vaker voor een follow-up te zorgen. In 2022 zullen 6 vrijwilligers om de 2 maanden de reglementaire follow-up uitvoeren. Dit gedeelte is onder controle.

We nemen ook deel aan de “Facility Management”-vergaderingen samen met de dienst Preventie, de Logistieke dienst, het onderhoudsbedrijf en de eigenaar. Zo winnen we veel tijd bij het oplossen van de problemen en de follow-up van de vaststellingen.

Het register van de non-conformiteiten werd aangepast om te waken over het toezicht op de doeltreffendheid van de genomen maatregelen.

Momenteel is dit register bijgewerkt en voldoet onze site aan de eisen inzake de wettelijke conformiteit.

Zoals uitgelegd in de EMAS-documentatie, is elke DG verantwoordelijk voor de wettelijke conformiteit van zijn (al dan niet milieugerelateerde) opdrachten.

## **XI. Aankopen & Overheidsopdrachten**

Doelstelling 2020-2022: Verbetering van de inachtneming van duurzaamheid bij aankopen in het algemeen en bij overheidsopdrachten in het bijzonder. De dienst Overheidsopdrachten moedigt via de nota aan de ordonnateur aan om in alle aankoopprocedures en ongeacht het bedrag ervan, rekening te houden met de duurzaamheid.

Bovendien let de dienst Overheidsopdrachten erop om, als de overheidsopdracht zich hiertoe leent, duurzaamheidscriteria in de bestekken op te nemen. In voorkomend geval stelt de dienst de beherende diensten voor om na te denken over de concrete formulering van de duurzaamheidscriteria en bepaalt hij samen met hen de beste plaats om deze in te lassen (in het voorwerp van de opdracht, in de beschrijving van de opdracht, in de selectie- en gunningscriteria of in de technische specificaties). Indien de beherende dienst moeilijkheden ondervindt bij de uitvoering van deze oefening, adviseert de dienst Overheidsopdrachten de beherende dienst contact op te nemen met de EMAS-cel voor ondersteuning.

Tijdens de vergaderingen over de inventaris van de contracten moedigt de dienst Overheidsopdrachten de beherende diensten ook aan om vooraf na te denken over de plaatsing van hun toekomstige opdrachten en over de mogelijkheid om er duurzaamheidselementen in op te nemen.

Tot slot vervult de dienst Overheidsopdrachten een sensibiliseringsrol met betrekking tot de duurzame aard van overheidsopdrachten of procedures voor de toekenning van subsidies aan diensten die opdrachten plaatsen.

In 2021 werkte de dienst Overheidsopdrachten volledig digitaal met een 100% digitale verwerking van de dossiers, zoals in 2020. Dit enerzijds om ervoor te zorgen dat er beter rekening werd gehouden met de duurzaamheidscriteria en anderzijds door omstandigheden in verband met de gezondheids crisis. Gelet op de goede resultaten van de afgelopen 2 jaar is een van de doelstellingen van de dienst Overheidsopdrachten om deze werkwijze voort te zetten en voortdurend te verbeteren om van het digitale de norm en niet langer de uitzondering te maken.

De dienst Overheidsopdrachten maakt deel uit van en neemt actief deel aan de werkgroep “kopers” die de EMAS-cel van de FOD Mobiliteit op het einde van het jaar 2020 heeft opgericht. Dit werk is nog steeds bezig en leidt de deelnemende partijen tot een allesomvattende denkoefening over duurzaamheid bij overheidsopdrachten.

## XII. Begrippen en afkortingen

ADR	Europese Overeenkomst betreffende het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de weg.
Algemene EMAS-coördinator	Persoon belast met de centrale coördinatie van het EMAS-project op de FOD Mobiliteit en Vervoer en met het verslag in het Directiecomité als hoogste beslissingsinstantie.
BELIRIS	BELIRIS is een samenwerkingsakkoord tussen de Federale Staat en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.
B-ERRU	Nationaal register van de vergunningen afgegeven aan ondernemingen voor wegvervoer.
Bike-to-Work	Organisatie opgericht door de fietsersverenigingen Fietsersbond en GRACQ. Deze organisatie wil het gebruik van de fiets bij woon-werkverplaatsingen promoten.
CDO	Cel Duurzame Ontwikkeling
DG	Directoraat-generaal
DG MOVE	De diensten van de Europese Commissie bevoegd voor het vervoer
DG TAX4D	De diensten van de Europese Commissie bevoegd voor belastingen en douane.
DGDMS	Directoraat-generaal Duurzame Mobiliteit en Spoorbeleid
DGLV	Directoraat-generaal Luchtvaart
DGS	Directoraat-generaal Scheepvaart
DGWVVV	Directoraat-generaal Wegvervoer en Verkeersveiligheid
DIRCOM	Directiecomité
DOS	Directie Overheidsbedrijven en Spoorbeleid
DVI	Directie Vervoersinfrastructuur (DVI)
Ecobeheer	Milieubeheer van de FOD MV
EMAS	Eco-Management and Audit Scheme
ERTMS	European Rail Traffic Management System (ERTMS)
EU	Europese Unie
FIT	Internationaal Forum van de Ministers van Vervoer
FOD MV	Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer
FPDO	Federaal Plan inzake Duurzame Ontwikkeling
FRDO	Federale Raad voor Duurzame Ontwikkeling
GIS-kaarten	Geografisch informatiesysteem
GOCA	Groepering van erkende ondernemingen voor autokeuring en rijbewijs
IATA	International Air Transport Association
ICDO	Interdepartementale Commissie voor Duurzame Ontwikkeling
IMO	International Maritime Organization
KBO	Kruispuntbank van Ondernemingen
MW	Megawatt
NECA (Nox emission Controlled Area)	Een gebied in de Noordzee en het Engelse Kanaal met beperkingen inzake stikstofoxidenemissies.
Opdrachten	Activiteiten die deel hebben in de voorbereiding en implementatie van het mobiliteits- en vervoersbeleid (en dit met inbegrip van de activiteiten ter ondersteuning van de diensten) Hier: indirecte aspecten van EMAS van de FOD MV
P&O	Personeel & Organisatie
RE Eco-gestion	Milieuverantwoordelijke voor het ecologisch beheer van de FOD MV
SDG's	Sustainable Development Goals = Duurzame Ontwikkelingsdoelstellingen is de naam die wordt gebruikt om te verwijzen naar de zeventien doelen die door de VN-lidstaten zijn vastgelegd en gebundeld in de Agenda 2030.

SECA	SOx Emission Control Area = gebied in de Noordzee en in het Kanaal met beperkingen voor de emissie van zwaveldioxide
SRD	Sectoraal Referentiedocument
Teamroom	Een intern platform voor het delen van documenten.
TSI NOISE	EU-Technical Specifications for Interoperability NOISE
UNECE	Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties
Verantwoordelijke Opdrachten	Milieuverantwoordelijke voor de integratie van het milieu in de opdrachten van de FOD M&V
Vergunningen CEMT	Het internationale wegvervoer in Europa wordt opgedeeld in CEMT-klassen (CEMT staat voor Conferentie van Europese Ministers voor Transport, de voorganger van het internationale transportforum (FIT)).
VTE	Voltijds equivalent
WEB TEUV	Informaticatoepassing die het mogelijk maakt de vergunningsaanvragen voor uitzonderlijk vervoer te beheren
WEB-DIV	Informaticatoepassing die de verzekeringsmakelaars in staat stelt de inschrijvingsaanvragen voor voertuigen bij de DIV in te dienen

### **XIII. Volgende Milieuverklaring**

De volgende milieuverklaring zal in juli 2023 worden gepubliceerd.

### **XIV. Adressen en contactpersonen**

Ivan Freeman  
EMAS-coördinator van de  
FOD Mobiliteit en Vervoer  
Vooruitgangstraat 56  
1210 Brussel  
Tel. 02 277 31 11  
Algemeen contactadres: [emas@mobilit.fgov.be](mailto:emas@mobilit.fgov.be)