



FEDERALE OVERHEIDSDIENST
MOBILITEIT EN VERVOER



EMAS

Geverifieerd
milieuzorgsysteem
REG. NO. BE-BXL-000012

Milieuverklaring 2020

Gegevens 2019

Dit document is een vertaling van de Franstalige versie van de Milieuverklaring die op 14 december 2020 is geverifieerd.

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

Inhoudsopgave

| | |
|--|----|
| Milieuverklaring 2020..... | 1 |
| Gegevens 2019 | 1 |
| I. Woord van de Voorzitter | 3 |
| 1.Organigram..... | 4 |
| 2.Locatie | 4 |
| 3.Opdracht..... | 4 |
| II. Toepassingsgebied / Reikwijdte van het Milieubeheersysteem (MBS) | 5 |
| III. Beschrijving van ons MBS | 6 |
| V. Milieubeleid..... | 7 |
| VI. Resultaten - Significante aspecten - Planning..... | 8 |
| 1.Ecobeheer – City Atrium..... | 8 |
| 2.Biodiversiteit..... | 19 |
| 3.Opdrachten: Resultaten en perspectieven..... | 19 |
| VII. Communicatie – sensibilisering..... | 42 |
| VIII. Opleiding | 43 |
| IX. Mobiliteit..... | 43 |
| X. Wettelijke eisen inzake milieu (beheer van non-conformiteiten, preventieve en verbeteracties). 44 | |
| XI. Aankopen en overheidsopdrachten..... | 44 |
| XII. Begrippen en afkortingen..... | 46 |
| XIII. Volgende Milieuverklaring..... | 48 |
| XIV. Adressen en contactpersonen | 48 |
| XV. Verklaring van de milieuverificateur met betrekking tot de controle- en valideringsactiviteiten | 49 |

I. Woord van de Voorzitster

Sedert zijn EMAS-registratie in juli 2007 heeft de FOD Mobiliteit en Vervoer onafgebroken maatregelen genomen om de impact van zijn werking op het milieu te beperken.

Deze laatste cyclus werd gekenmerkt door verschillende wijzigingen die zowel structureel als functioneel van aard zijn.

De structurele wijzigingen die aan het gebouw werden aangebracht zoals een gecentraliseerd technisch beheer (GTB), hebben de voorbije jaren grote voordelen opgeleverd.

De resultaten inzake ecobeheer voor 2017 waren trouwens indrukwekkend. In 2018 was de tendens voor de meeste indicatoren nog goed, maar er werden enkele problemen in verband met het waterverbruik vastgesteld. In 2019 werden alle vastgestelde problemen opgelost en de resultaten lieten zich voelen zoals u in dit verslag zal kunnen vaststellen. Ons beheersysteem heeft zijn belang aangetoond bij de monitoring van een goed ecobeheer.

Terwijl we in de vorige cyclus op functioneel niveau nog twee geregistreerde sites hadden, hebben we dit in april 2017 teruggebracht naar 1 met de integratie van het personeel van de directie Vervoersinfrastructuur, ook wel Beliris genoemd, in onze lokalen.

Graag bedank ik elk personeelslid dat zijn steentje bijdraagt aan de verwezenlijking van de doelstellingen van onze FOD. Het is dankzij het werk en de inspanningen van allen dat we het doorheen deze jaren steeds beter hebben gedaan.

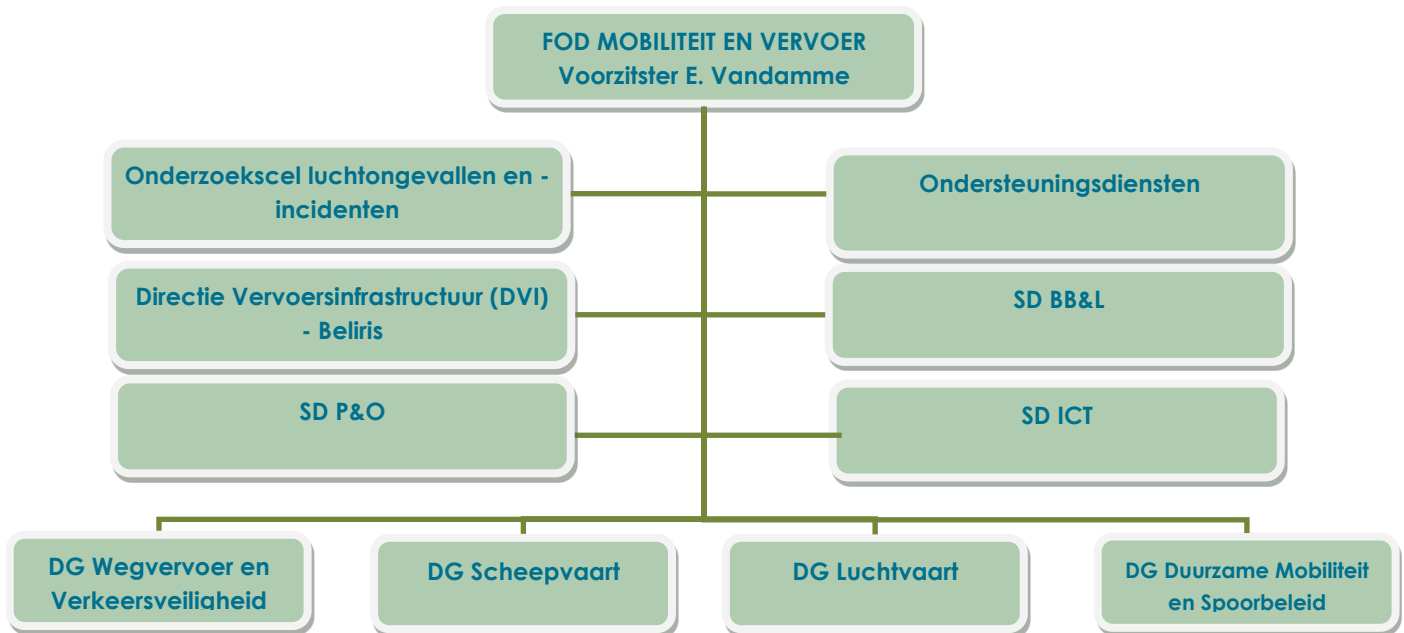
In de nieuwe cyclus (2020-2022) gaan we het beheer en de vermindering van ons afval voortzetten, ons energieverbruik terugschroeven en nog meer inzetten op duurzame aankopen. Hiertoe zullen we in samenwerking met onze experts regelmatig verschillende stappen zetten om het personeel te informeren, te sensibiliseren en hun bewustzijn ter zake aan te scherpen. De instandhouding van het milieubeheersysteem zal een van de uitmuntendheidsdoelstellingen van het beheer van de FOD zijn.

Ik zal mijn uiterste best doen om het in de komende jaren te stimuleren.

De Voorzitster van het Directiecomité

Emmanuelle Vandamme

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).

II. 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: 881,18 VTE waarvan 41,65 VTE van buiten onze FOD.

Kenmerken van het gebouw: Ongeveer 25.000 m², verdeeld over 10 verdiepingen die hoofdzakelijk worden bezet door de medewerkers van de FOD. Vooral kantoren en vergaderzalen, maar ook een cafetaria, een schoonmaakdienst, een sportzaal, een verpleegpost, een dienst Reprografie en archieflokalen.

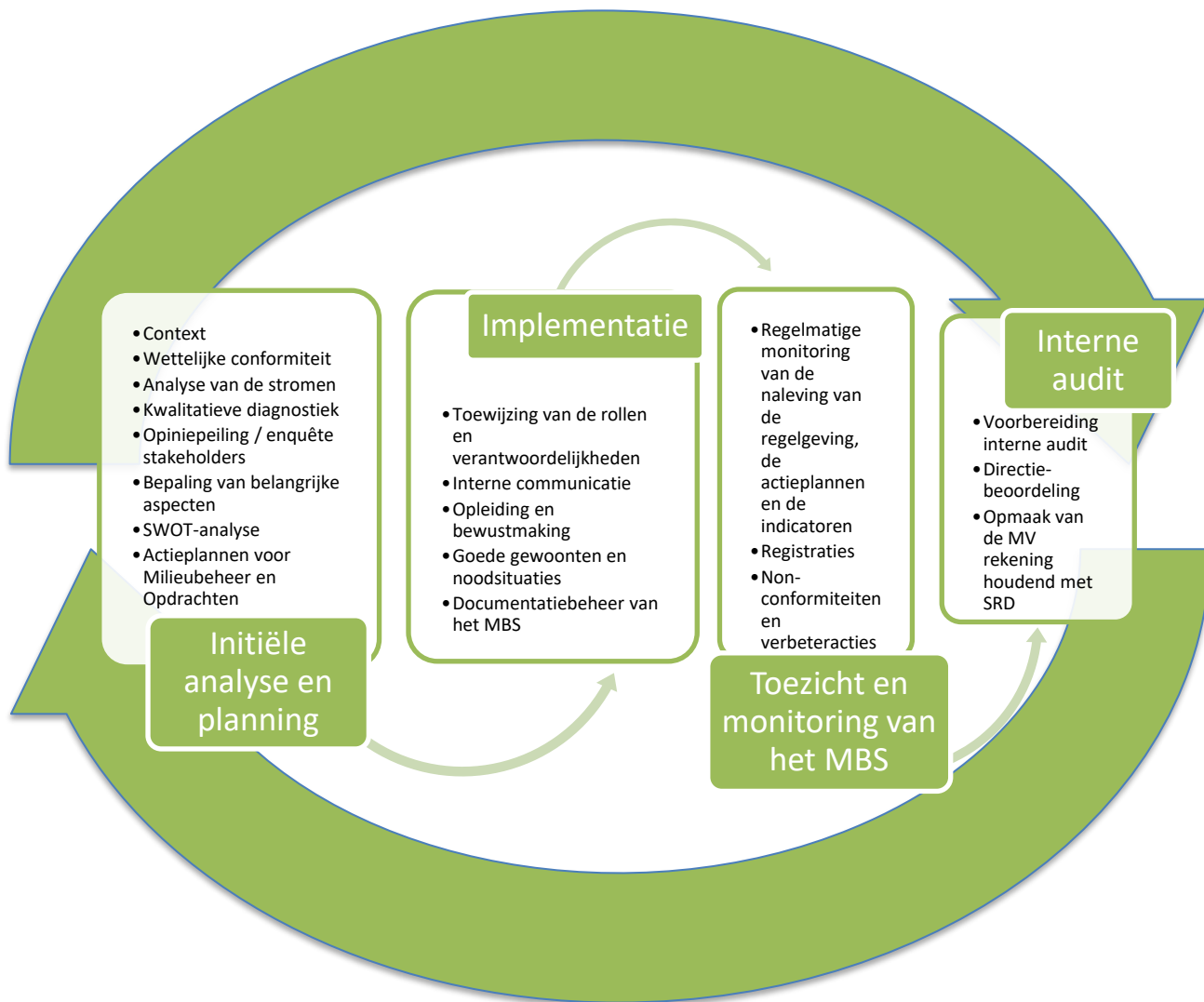
Een bewaakte parking met 86 staanplaatsen voor auto's (waarvan 2 gehandicaptenplaatsen) verdeeld over 2 verdiepingen, 1 staanplaats voor motorfietsen en een fietsenstalling met 76 plaatsen die gedeeltelijk onder het door de FOD Economie gebruikte gebouw is gelegen. Het aantal plaatsen voor fietsen beantwoordt 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.

III. 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.

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 inspanningen inzake handstreaming, armoedebestrijding en gendermainstreaming 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 milieuregelgeving 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 enerzijds 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.

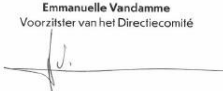
Gendermainstreaming bestaat in een strategie die ernaar streeft de gelijkheid tussen mannen en vrouwen in de maatschappij te versterken door de genderdimensie in de inhoud van het overheidsbeleid te integreren. Het directiecomité heeft een verantwoordelijke aangesteld die meer bepaald de volgende opdrachten 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 Veiligheidsbeleid




Bart Heylbroeck
Directeur-generaal a.i. Scheepvaart




Valérie Verzele
Directeur-generaal
Duurzame mobiliteit en Spoorbeleid




Koen Millis
Directeur-generaal Luchvaart




Benoît Defroyennes
Directeur stafdienst Budget, Beheerscontrole en Logistiek
Directeur a.i. stafdienst Personeel en Organisatie



Jorgen Colsoul
Directeur stafdienst HET





www.mobiliteit.belgium.be

VI. Resultaten - Significante aspecten - Planning

1. Ecobeheer – City Atrium

1.1. Samenvattende tabel van de indicatoren en doelstellingen (januari 2019 tot december 2019)

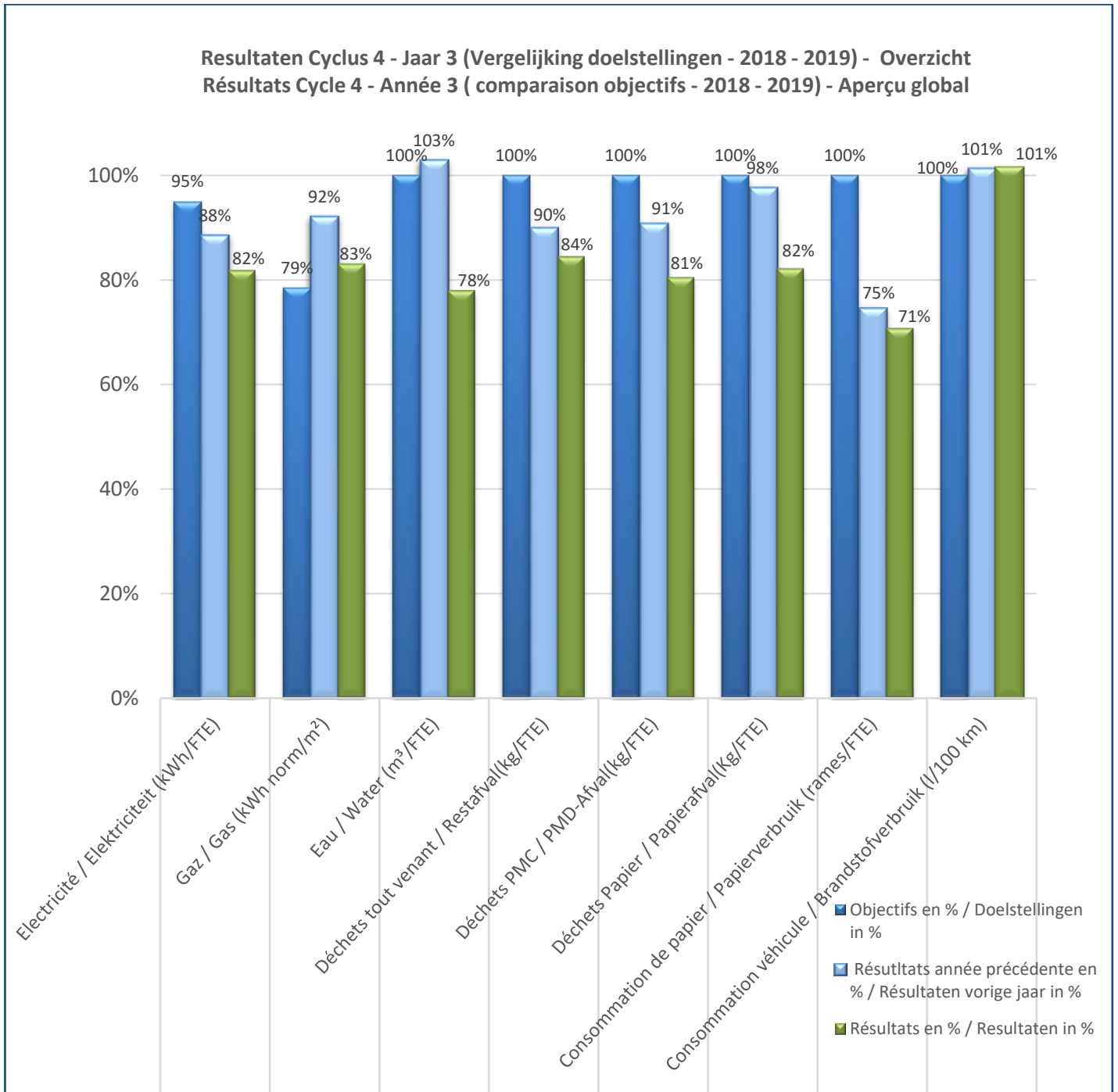
| <i>Site 1 (Referentiejaar 2016)</i> | | | |
|---|-----------------|---------------------------|---------------|
| Indicatoren | 2016 | 2019 | |
| | Resultaten | Doel | Resultaten |
| Elektriciteitsverbruik in kWh/VTE/jaar* | 3.476,61 (100%) | Verminderen | 2845,45 (82%) |
| Gasverbruik (genormaliseerd) in kWh/m ² /jaar* | 79,87 (100%) | Verminderen | 66,37 (83%) |
| Waterverbruik in m ³ /VTE* | 9,16 (100%) | Ons resultaat bestendigen | 7,15 (78%) |
| Hoeveelheid restafval in kg/VTE/jaar* | 21,71 (100%) | Ons resultaat bestendigen | 18,34 (84%) |
| Hoeveelheid pmd-afval in kg/VTE/jaar* | 2,38 (100%) | Ons resultaat bestendigen | 1,92 (81%) |
| Hoeveelheid papierafval in kg/VTE/jaar* | 25,60 (100%) | Ons resultaat bestendigen | 21,04 (82%) |
| Papierverbruik in het City Atrium in kg/VTE | 18,33 (100%) | Ons resultaat bestendigen | 12,98** (77%) |
| Gemiddeld brandstofverbruik van ons wagenpark in liter per 100 km | 6,48 (100%) | Verminderen | 6,56 (101%) |

* = indicator opgenomen in SRD

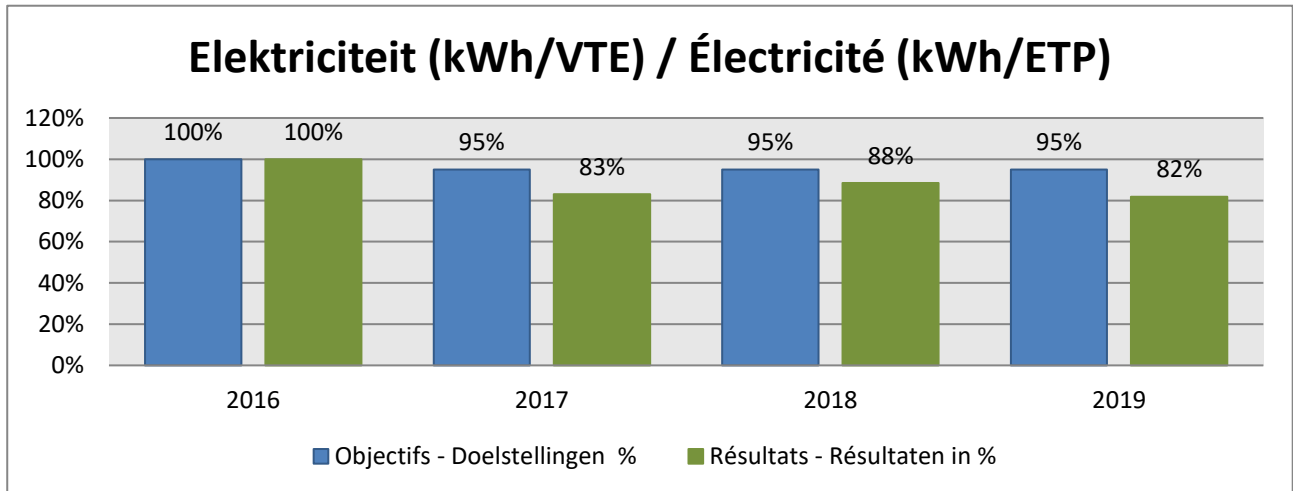
** = dit resultaat geeft het totale papierverbruik in het City Atrium weer. Daar moet men nog de verschillende documenten bijtellen die extern werden afgedrukt bij FedoPress (brochures, folders, verslagen, ...) en die goed waren voor enkele 900 kg papier in 2019. Indien men dit over de VTE verdeelt, komt men aan ongeveer 14 kg/VTE in het totaal.

1.2 Grafieken, details en uitleg

Algemeen overzicht van de resultaten 2019 ten opzichte van de doelstellingen en ten opzichte van de resultaten van 2018.



1.2.1 Elektriciteit

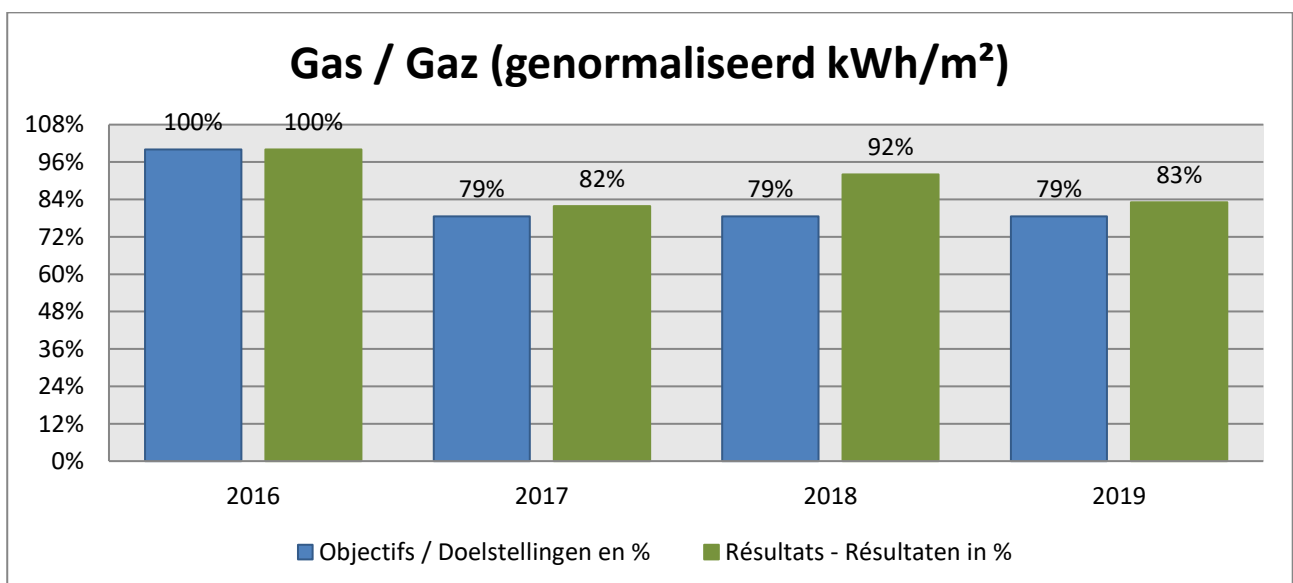


Conform onze nieuwe milieuvergunning moesten we tegen december 2019 ons elektriciteitsverbruik met 5% verminderen ten opzichte van dat van 2016.

We moeten echter vaststellen dat we deze doelstelling in 2017 al gehaald en zelfs overtroffen hebben. In 2018 bleven we onder de 5%-drempel, maar we tekenden een toename van ons verbruik ten opzichte van 2017 op. In 2019 begonnen we echter weer te dalen. Ons elektriciteitsverbruik/VTE bedraagt in feite 2845,45 kWh/VTE of 82% van ons referentieverbruik, wat overeenkomt met het beste resultaat dat tijdens de 3 jaar van onze cyclus 4 werd verkregen.

Deze resultaten zijn bemoedigend voor de toekomst en we zullen ons verbruik moeten blijven monitoren. Voor volgend jaar gaan we de sensibiliseringsacties voortzetten en de best mogelijke programmering van het GTB (Gecentraliseerd Technisch Beheer) behouden.

1.2.2 Gasverbruik

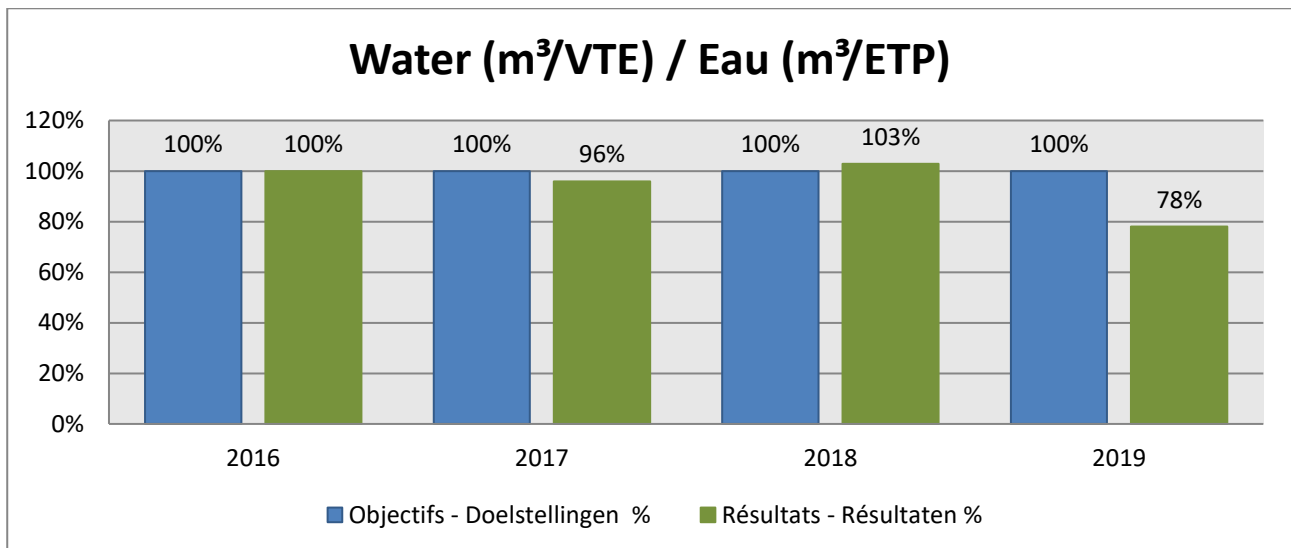


Conform onze milieuvergunning moesten we tegen december 2019 ons gasverbruik met 21,48% verminderen ten opzichte van dat van 2016.

Dankzij de vervanging van het GTB (Gecentraliseerd Technisch Beheer) door de eigenaar van het gebouw, konden we ons gasverbruik in 2017 met 18% verminderen. Spijtig genoeg ging dit in 2018 weer de hoogte in, maar we bleven toch 8% onder het verbruik van het referentiejaar. In 2019 voerden we sensibiliseringsactiviteiten uit en zorgden we ervoor dat de programmering van het GTB-systeem werd geoptimaliseerd. Onze resultaten voor dit laatste jaar van de cyclus zijn dus opnieuw gedaald en zijn vergelijkbaar met 2017, ons beste jaar, met een afname van het verbruik met 17% ten opzichte van ons referentiejaar.

Deze resultaten zijn bemoedigend voor de toekomst en we zullen ons verbruik moeten blijven monitoren. Voor volgend jaar gaan we de sensibiliseringsacties voortzetten en de best mogelijke programmering van het GTB (Gecentraliseerd Technisch Beheer) behouden.

1.2.3 Waterverbruik



In 2017 stelden we een goed waterbeheer vast. Spijtig genoeg is deze tendens in 2018 omgekeerd. Bij de beoordeling van de resultaten hebben we verschillende mogelijke verklaringen geanalyseerd en we hebben verschillende lekken vastgesteld. Een van deze lekken, het grootste, werd onmiddellijk hersteld en nog een ander lek iets later.

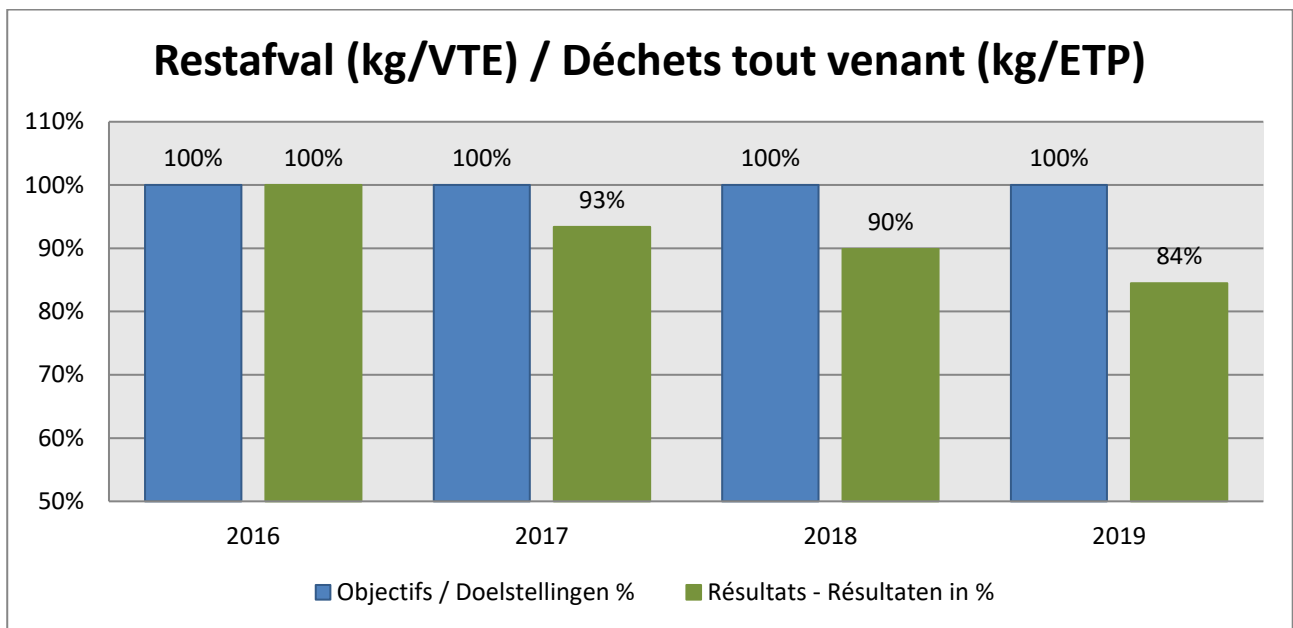
Al deze acties hebben geleid tot een bijzonder sterke vermindering van ons waterverbruik in 2019. Dit jaar hebben we dus ons waterverbruik ten opzichte van 2016 met meer dan 2m³/VTE/jaar verminderd, dit is een daling van maar liefst 22%. Deze problematiek zal een zeer belangrijk thema blijven dat we zullen blijven monitoren om op koers te blijven.

Becijferd overzicht voor de monitoring van het waterverbruik in de FOD:

| | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2018 / 2019 |
|---------------|---|---|---|---|-------------|
| Elektriciteit | 3.477 kWh/VTE | 2.889 kWh /VTE | 3.075 kWh /VTE | 2.845 kWh /VTE | -12% / -18% |
| Gas | 79,87 genormaliseerd kWh/m ² | 65,34 genormaliseerd kWh/m ² | 73,53 genormaliseerd kWh/m ² | 66,37 genormaliseerd kWh/m ² | - 8% / -17% |
| Water | 9,16 m ³ /VTE | 8,79 m ³ /VTE | 9,42 m ³ /VTE | 7,15 m ³ /VTE | + 3% / -22% |

1.2.4 Afvalbeheer

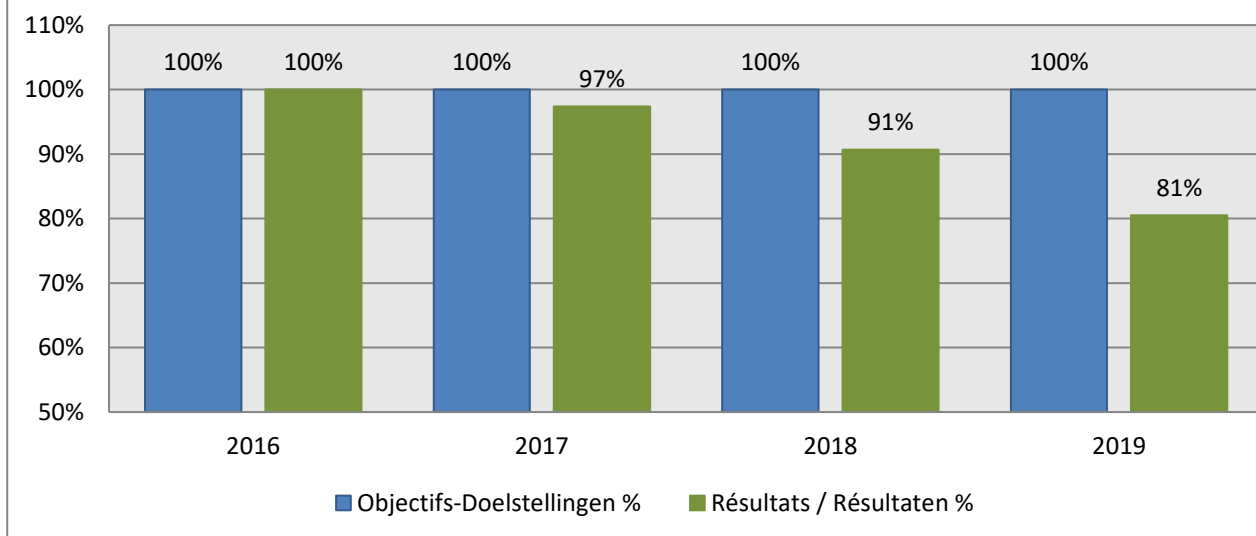
a. Restafval



We stellen vast dat onze inspanningen vruchten blijven afwerpen. Elk jaar hebben we het afvalgewicht per VTE verminderd. In 2019, het beste jaar in de cyclus, hebben we onze restafvalproductie met meer dan 3 kg/VTE/jaar verminderd ten opzichte van 2016. Dit komt neer op een vermindering van 16%.

b. pmd-afval

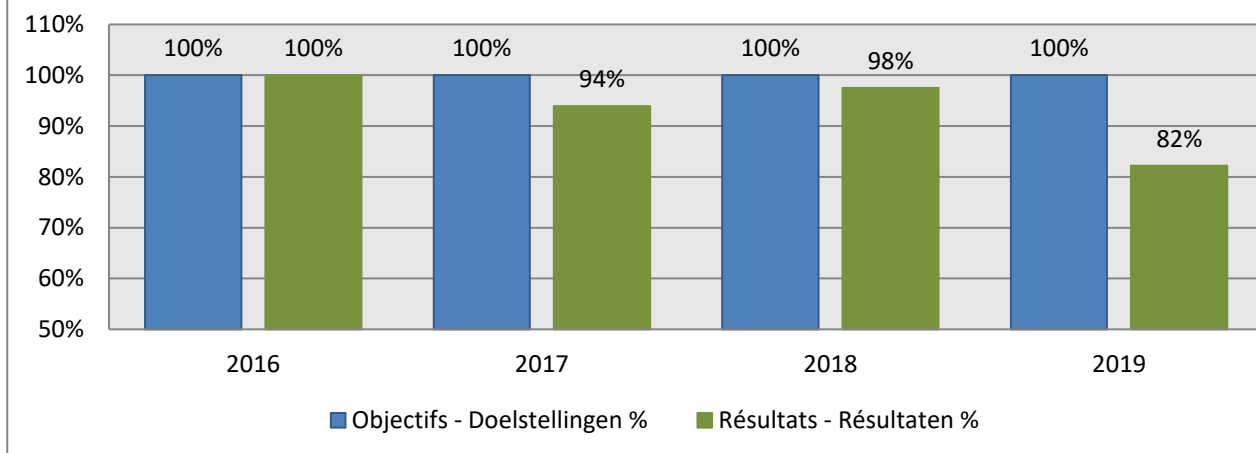
PMD-afval (kg/VTE) / Déchets PMC (kg/ETP)



We stellen vast dat onze inspanningen met betrekking tot het pmd-afval ook hun vruchten blijven afwerpen. Elk jaar hebben we het afvalgewicht per VTE verminderd. In 2019, het beste jaar in de cyclus, hebben we onze pmd-afvalproductie met meer dan 450 g/VTE/jaar verminderd ten opzichte van 2016. Dit komt neer op een vermindering van 19%.

c. Papierafval

Papierafval (kg/VTE) / Déchets Papier (kg/ETP)



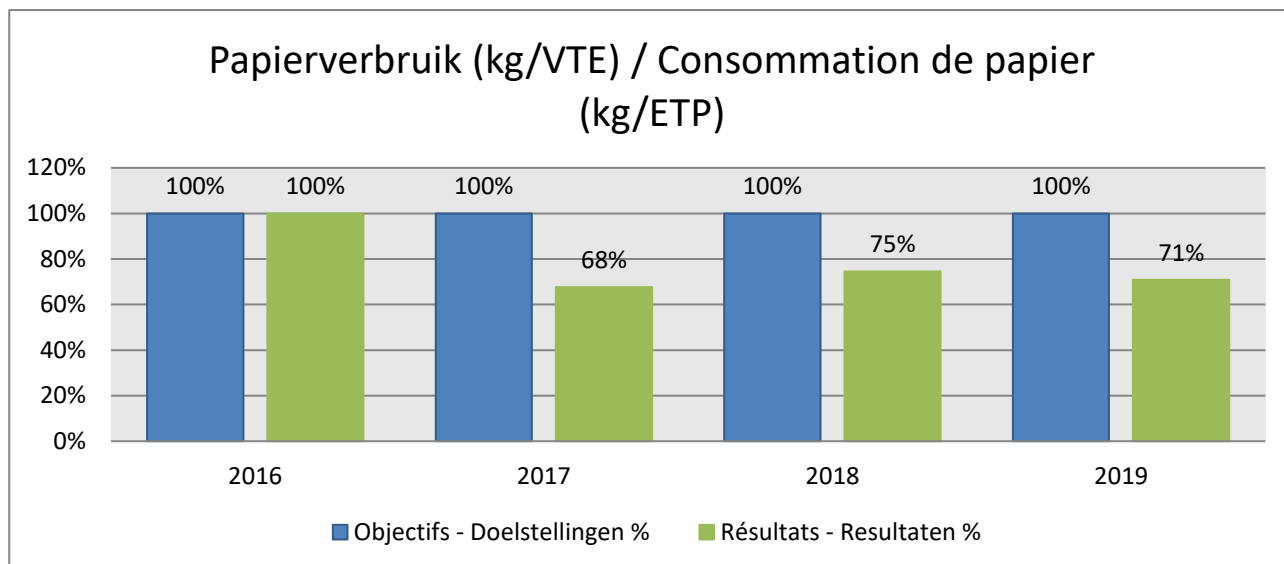
Ook met betrekking tot het papierafval hebben we zeer goede resultaten geboekt. In 2018 steeg de afvalhoeveelheid weer, maar dankzij goed printbeheer liggen we in 2019 weer op koers. Dit jaar is immers het beste jaar van de cyclus. We hebben onze papierafvalproductie met meer dan 4,5 kg/VTE/jaar verminderd ten opzichte van 2016. Dit komt neer op een vermindering van 18%.

Becijferde overzichtstabel:

| | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2018 / 2019 |
|-----------|--------------|--------------|--------------|--------------|-------------|
| Restafval | 21,71 kg/VTE | 20,27 kg/VTE | 19,51 kg/VTE | 18,34 kg/VTE | -10% / -16% |
| Pmd | 2,38 kg/VTE | 2,32 kg/VTE | 2,16 kg/VTE | 1,92 kg/VTE | -9% / -19% |
| Papier | 25,60 kg/VTE | 24,04 kg/VTE | 24,97 kg/VTE | 21,04 kg/VTE | -2% / -18% |

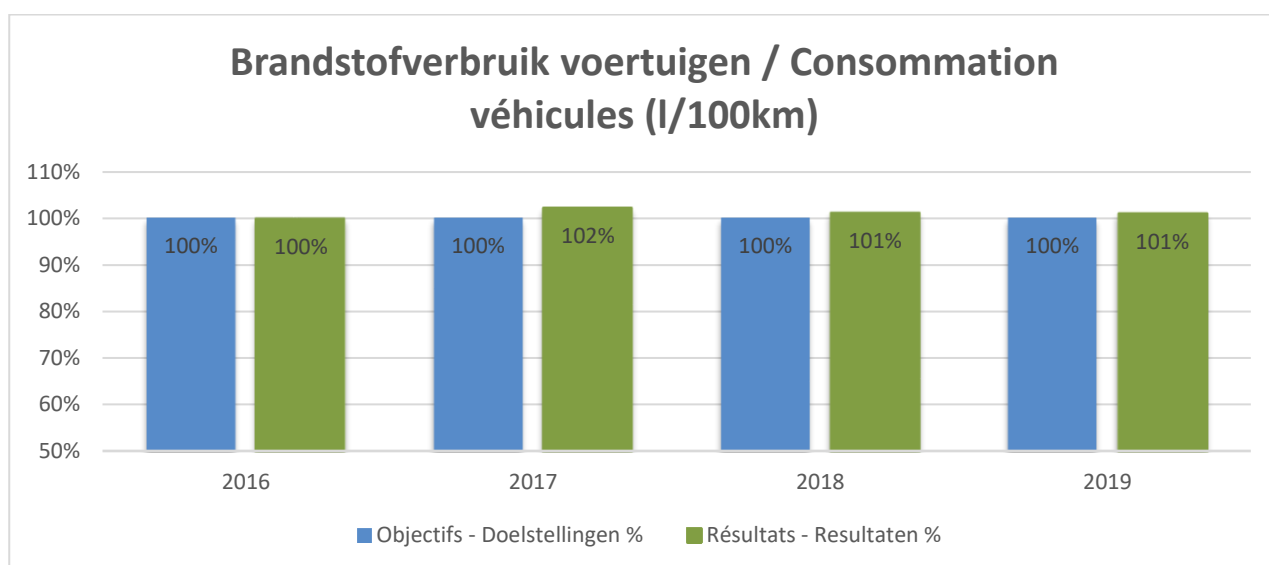
In 2018 hebben we deelgenomen aan de voorbereiding van de overheidsopdracht voor het nieuwe afvalophalingscontract. Dit contract had in juli 2018 van start moeten gaan, maar liep vertraging op bij de verantwoordelijke FOD. Op dit moment wordt de start ervan uitgesteld tot eind 2020.

1.2.5 Papierverbruik in het City Atrium



De tussen 2017 en 2019 behaalde resultaten laten een grote daling zien ten opzichte van het referentiejaar 2016. We zijn van een papierverbruik van 18,33 kg/VTE/jaar naar een gemiddelde van 12,98 kg/VTE/jaar in 2019 gegaan. Voor de volgende cyclus zijn sensibiliseringsacties gepland.

1.2.6 Brandstofverbruik van de voertuigen



De percentages zijn niet erg markant. We gaan namelijk van een verbruik van 6,49 l/100 km in 2016 naar 6,57 l/100 km in 2018 (en tussenin met 6,63 l/100 km in 2017). Voor 2019 kwamen we op 6,56 l/100 km. Deze score blijft meer dan eervol als we weten dat ons wagenpark aan het verouderen was en dat het

gedurende deze 3 jaar voornamelijk bestond uit diesel- en benzineauto's. We hebben ook een groot aantal verschillende chauffeurs met uiteenlopend rijgedrag.

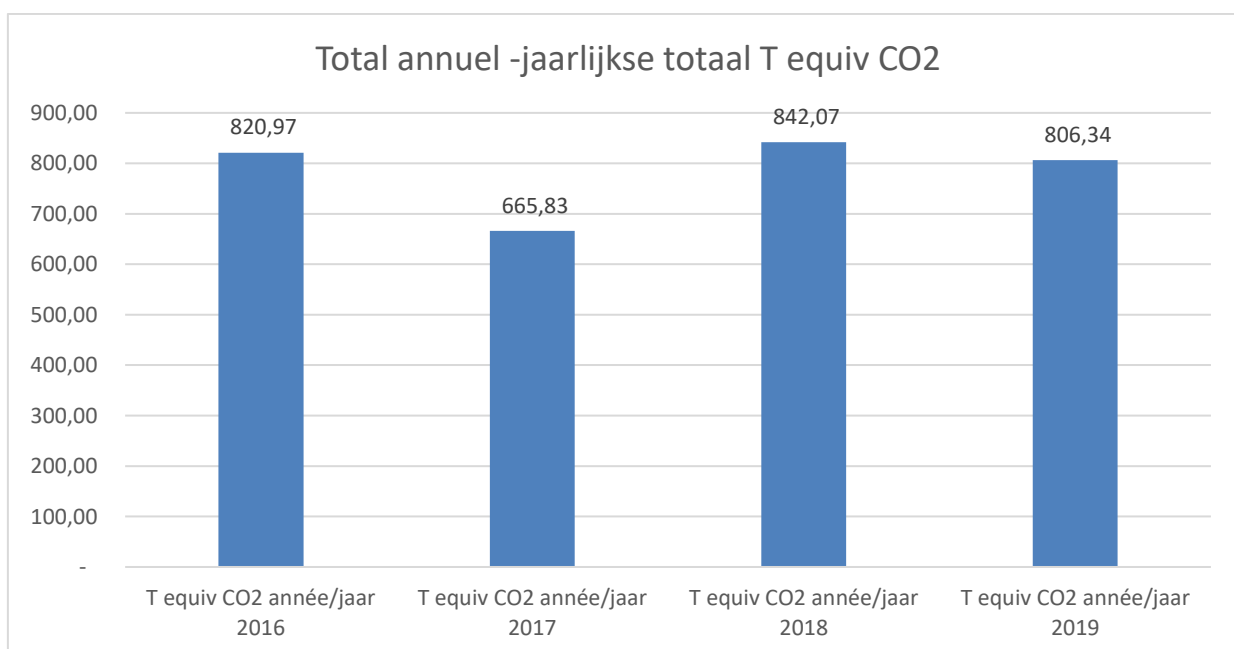
In 2019 hebben we een groot deel van ons wagenpark vernieuwd, wat het mogelijk moet maken om het gemiddelde verbruik voor de komende jaren te verlagen. Daarnaast zullen er in 2020 nieuwe cursussen ecodrijving worden aangeboden aan de verschillende chauffeurs.

1.2.7 CO₂-balans

De volgende balans heeft betrekking op de CO₂-uitstoot als gevolg van ons verbruik van elektriciteit, gas, het verbruik van de voertuigen en onze zendingen in het buitenland. De jaarlijkse uitstoot van andere gassen (SO₂, NO_x 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 CO₂, die wordt verkregen door de uitstoot die binnen ons gebouw en tijdens dienstreizen 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 m³ gas worden omgezet in hun CO₂-equivalent¹. Wat de verplaatsingen betreft, wordt de CO₂-uitstoot berekend per type vervoermiddel en naargelang van de tijdens de verschillende zendingen afgelegde kilometers.

In 2017 konden we een sterke vermindering van onze uitstoot vaststellen. De verklaring hiervoor was een sterke afname van ons gas- en elektriciteitsverbruik. In 2018 ging dit verbruik weer in stijgende lijn en dat had gevolgen voor onze CO₂-balans. In 2019 hebben we op gebouwniveau minder verbruikt dan het jaar ervoor en zijn we relatief stabiel gebleven op het vlak van de zendingen. Deze resultaten verklaren dus de daling van de CO₂-uitstoot ten opzichte van het jaar 2018.



¹ De bron die voor de omrekeningsfactor wordt gebruikt is: <https://energieplus-lesite.be/>

Maar om het grote verschil in onze ecologische voetafdruk tussen 2017 en de 2 daaropvolgende jaren te verklaren, moeten we naar de sterke toename van het aantal dienstreizen per vliegtuig kijken. In 2016 en 2017 zaten we voor dit vervoermiddel immers aan respectievelijk 320 en 321 reizen, terwijl we in 2018 en 2019 om en bij 70 reizen meer tellen (389 en 393). De impact van deze aanwas is een toename van het aantal afgelegde kilometers: van 1.340.000 km in 2017 kwamen we in 2019 op 1.900.000 km uit.

In 2019 hebben we dus, ten opzichte van ons referentiejaar, onze CO₂-uitstoot verbeterd door ons gas- en elektriciteitsverbruik te verminderen, maar we hadden het nog beter kunnen doen door onze impact op het vlak van de verste dienstreizen te beperken.

De technologische ontwikkelingen en het gebruik ervan moeten ons in staat stellen om onze verplaatsingen naar het buitenland te verminderen en zo ook onze ecologische voetafdruk te verkleinen. Het treingebruik voor reizen binnen de Europese Unie wordt gehandhaafd.

Om onze resultaten te verbeteren, zullen we ook ons verbruik op gebouwniveau moeten blijven beheren. Dit kan aan de hand van sensibiliseringsacties en door toe te zien op een optimalisering van de programmering van het GTB (Gecentraliseerd Technisch Beheer).

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

In de vorige cyclus hebben we structurele maatregelen in het gebouw genomen, met name via het systeem van Gecentraliseerd Technisch Beheer. Beliris heeft zich bij ons gevoegd en we hebben het milieubeheersysteem aangepast aan de veranderende regelgeving.

Voor deze nieuwe cyclus hebben we onze doelstellingen vastgesteld 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;
- De 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 komende 3 jaar kunnen vastleggen.

Daarom hebben we ons voor de volgende cyclus tot doel gesteld onze prestaties te blijven verbeteren op basis van de beste resultaten die we in onze 4^e cyclus hebben behaald.

Op het vlak van:

- energie, komt het erop aan om het elektriciteitsverbruik met 18,15% en het gasverbruik met 18,20% te verminderen ten opzichte van 2016;
- CO₂, komt het erop aan om de uitstoot met 18,90% te verminderen ten opzichte van het referentiejaar;

- water, komt het erop aan dit te verminderen met 21,99% ten opzichte van 2016;
- papier, komt het erop aan dit te verminderen met 32,41% ten opzichte van het referentiejaar;
- onze afvalproductie, noopt dit tot een afname met 15,51% voor het restafval, met 19,49% voor pmd en met 17,82% voor papier ten opzichte van 2016;
- de afvalsortering, komt het erop aan om het aandeel van de afvalsortering te verbeteren door voortaan ook gft als categorie op te nemen.

Om onze doelstellingen te bereiken, zullen we ons verbruik nauwlettend blijven monitoren en zullen we verschillende werkgroepen opzetten om de actieplannen op een doeltreffende en doordachte manier op te volgen.

1.3.1 Streefcijfers

| Site 1 (Referentiejaar 2016) | | | |
|---|-----------------|---------------------------|--------------------|
| Indicatoren | 2016 | 2020-2022 | |
| | Referentie | Doel | Streefcijfers in % |
| Elektriciteitsverbruik in kWh/VTE/jaar* | 3.476,61 (100%) | Verminderen | -18,15% |
| Gasverbruik in genormaliseerd kWh /m ² /jaar* | 79,87 (100%) | Verminderen | -18,20% |
| Waternutverbruik in m ³ /VTE/jaar* | 9,16 (100%) | Verminderen | -21,99% |
| Hoeveelheid restafval in kg/VTE/jaar* | 21,71 (100%) | Verminderen | -15,51% |
| Hoeveelheid pmd-afval in kg/VTE/jaar* | 2,38 (100%) | Verminderen | -19,49% |
| Hoeveelheid papierafval in kg/VTE/jaar* | 25,60 (100%) | Verminderen | -17,82% |
| Papierverbruik in het City Atrium in kg/VTE/jaar | 18,33 (100%) | Verminderen | -32,41% |
| Gemiddeld brandstofverbruik van ons wagenpark in liter per 100 km | 6,48 (100%) | Ons resultaat bestendigen | -0% |

* = indicator opgenomen in SRD

1.3.2. Onze toekomstige actieplannen

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

a) Verbruik

Wat energie betreft, zijn wij van plan om in samenwerking met de eigenaar en het onderhoudsbedrijf alle in de milieuvergunning voorziene werkzaamheden af te ronden. We zullen ook sensibiliseringscampagnes voeren over het rationeel gebruik van energie, onze monitoring verbeteren en beter gebruik maken van ons GTB (Gecentraliseerd Technisch Beheer).

Ook de invoering van een Plan voor Lokale Actie voor het Gebruik van Energie (PLAGE) is gepland.

Er zal een sensibiliseringscampagne worden georganiseerd om te herinneren aan de regels en procedures bij de keuze van een vervoermiddel bij dienstreizen.

Wat het water betreft, zullen alle kranen in de sanitaire voorzieningen worden vervangen, evenals de toiletspoelingen in de damestoiletten. Deze zullen nu worden uitgerust met een dubbele drukknop.

Er zullen ook verschillende acties worden ondernomen om kalkafzettingproblemen te verminderen: de vervanging van urinoirdrukknoppen door automatische sensoren en de installatie van een waterontharder voor het hele gebouw.

Het papierverbruik zal tot een minimum worden beperkt door de sensibilisering van het personeel. Een vermindering zal mogelijk zijn naargelang van de evolutie van de digitalisering.

b) Afval

We zullen de verschillende afvalsoorten, zoals restafval, pmd en papier blijven monitoren. De sorteerregels zullen worden geactualiseerd en er zal een sensibiliseringscampagne worden gevoerd. Dankzij het toekomstige contract zullen we onze afvalsortering diversifiëren door er gft-afval aan toe te voegen.

c) Aankopen en overheidsopdrachten

Dit punt wordt verderop in het document uitgewerkt (XI. Aankopen en overheidsopdrachten)

1.4 Inachtneming van de best practices op het gebied van milieubeheer en SRD

De door de FOD gebruikte methodologie voor dit punt was 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 de goede praktijken betreft, zijn we al meer dan 12 jaar geregistreerd, we zijn dus flink opgeschoten op het gebied van monitoring, met name voor wat betreft 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). Wij brengen dit jaar geen verslag uit over dit onderwerp,

maar na de actualisering van het BVP in 2021 zullen wij deze resultaten in onze milieuverklaring kunnen opnemen.

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 werknemers 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.

2. Biodiversiteit

Onze site beslaat een totale oppervlakte van 2.609 m². 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 m² er zijn geen groengebieden.

3. Opdrachten: Resultaten en perspectieven

3.1 Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV)

Opdracht

Het directoraat-generaal Luchtvaart heeft de opdracht om het federale beleid, de internationale regelgeving en de Belgische wetgeving inzake luchtvaart voor te bereiden, uit te voeren en te volgen.

Dit directoraat-generaal ondersteunt de Belgische, Europese en wereldwijde luchtvaart en is belast met de toepassing van dit beleid ten dienste van de maatschappij in het algemeen en het land in het bijzonder. Deze opdrachten worden vervuld in een geest van duurzame ontwikkeling teneinde de mobiliteitsnoden te lenigen en de omslag te maken naar een optimaal, veilig en beveiligd luchtvaartbeleid dat zo min mogelijk schade toebrengt aan het milieu en tegelijkertijd in staat is zijn competitiviteit te bewaren.

Resultaten 2019

In het kader van de implementatie van de federale bevoegdheden inzake de uitstoot van broeikasgassen door de internationale burgerluchtvaart, stond het DGLV in voor de uitvoering van het samenwerkingsakkoord van 2 september 2013 betreffende de opnemings van luchtvaartactiviteiten in de regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten (ETS) en van het eraan verbonden werkprotocol. Het DGLV ging door met de samenwerking met het Coördinatiecomité Internationaal Milieubeleid (CCIM) voor de implementatie van het Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA) van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO), en voor de wijziging van de bestaande verordening inzake monitoring, rapportage en verificatie van de CO₂-uitstoot ter voorbereiding van de 40^{ste} algemene vergadering de ICAO. Het DGLV heeft ook de antwoorden op de staatsbrieven en de lijst van CORSIA-exploitanten aan de ICAO toegezonden.

Met het oog op de toekomstige ontwikkeling van ons luchtruim heeft het DGLV in samenwerking met skeyes, EUROCONTROL MUAC en Landsverdediging ook deelgenomen aan de goedkeuring van een *Belgian Airspace*

Vision 2030, een referentiedocument voor de planning en uitvoering van specifieke projecten, acties of activiteiten ter verbetering van de structuur, het beheer en de levering van diensten in het Belgische luchtruim. Deze visie moet een geleidelijke verandering mogelijk maken om in te spelen op veranderende gebruikers en om op samenhangende wijze te kunnen profiteren van nieuwe technische behoeften.

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. In dit verband werden er 86 dossiers behandeld.

Om de dienstverlening aan de burgers in het raam van het digitaliseringsproces te verbeteren, heeft het DGLV op 4 september 2019 het [Aviation portal](#) opgestart. Dit is een dienstverlening waarmee men online aanvragen tot inschrijving van luchtvaartuigen kan uitvoeren. Vanaf 13 september 2019 is het digitale platform [droneguide.be](#) dat het DGLV in samenwerking met skeyes ontwikkelde, verrijkt met een nieuwe toepassing die het mogelijk maakt de verzoeken van de drone-exploitanten te centraliseren.

De toegang tot deze toepassingen is beveiligd via CSAM, het officiële registratieportaal van de federale overheid.

Vooruitzichten 2020-2022

Het DGLV zal met de gewesten blijven werken aan de implementatie van de ETS-richtlijn en het CORSIA, aan de nodige aanpassingen aan de Europese en mondiale regelgeving en aan de herziening van het desbetreffende Belgische samenwerkingsakkoord.

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

Het DGLV zal zijn steun en expertise ten dienste blijven stellen van de minister van Mobiliteit en Vervoer in het dossier van de geluidshinder rond : de luchthaven van Brussel-Nationaal om een stabiele toekomst op te bouwen, een evenwicht te vinden tussen de economische activiteiten en de milieudimensie op basis van een geobjectieerde situatie en een traject dat rekening houdt met ieders bekommernissen door middel van overleg en dialoog.

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.

Tot slot zal het DGLV zich blijven inspannen om de dienstverlening aan de burgers te digitaliseren en voortdurend te verbeteren. Het DGLV werkt momenteel aan de uitbreiding van het Aviation Portal naar vliegvergunningsaanvragen voor paramotors.

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 tussen de verschillende machtsniveaus wordt gedeeld.

In dit verband bestaat onze opdracht erin om de ontwikkeling van de verschillende verplaatsings- en vervoersvormen alsook de invoering ervan te ondersteunen door de keuze voor de meest aangewezen vervoersmodus en voor een veiligere, duurzamere en comfortabelere multimodale mobiliteit aan te moedigen. Onze opdracht bestaat er tevens in om, gelet op de vervuiling en de hoge externe kosten die door de vervoerssector worden veroorzaakt, de impact van de verschillende vervoermiddelen op het milieu te beperken. Dit verloopt enerzijds via een vermindering van de uitstoot van vervuilende stoffen en van het door voertuigen veroorzaakte geluid, en anderzijds via de ondersteuning van een fiscaal beleid dat gunstig is voor invoering van milieuvriendelijke voertuigen. 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.

Resultaten 2019

De inschrijving via WebDIV van ingevoerde tweedehandsvoertuigen werd operationeel op 1 april 2019 na de voltooiing van de IT-testontwikkelingen binnen de FOD en bij de verschillende stakeholders, waarvan de IT-toepassingen eveneens moesten worden aangepast.

Hoewel de nieuwe procedure bij het begin van de uitrol ervan te lijden had onder enkele vertragingen als gevolg van een belangrijke wijziging in de werking (preregistratie van voertuigen door de invoerders en de professionele verkopers bij de Kruispuntbank voor Voertuigen vóór de inschrijving), wordt de toepassing ervan nu door onze partners geïntegreerd.

Op milieugebied biedt dit project voor administratieve vereenvoudiging het voordeel dat het aantal verplaatsingen naar de DIV-loketten door burgers die een ingevoerd tweedehandsvoertuig willen inschrijven (15% van de inschrijvingen), wordt verminderd.

Wat de elektronische vrachtbrief (e-CMR) betreft, liep het Belgische proefproject op 30 juni 2019 af. Ondanks een lage participatie van de transportbedrijven (grondgebied beperkt tot België + softwaretest) werden er verschillende nuttige lessen uit getrokken, vooral op het vlak van de geavanceerde elektronische handtekening (die de authenticiteit, betrouwbaarheid en veiligheid van het elektronische document moet garanderen).

Bovendien heeft de uitvoering van dit proefproject een dubbele interesse gewekt:

- bij onze partners in de Benelux, met wie een grensoverschrijdende toepassing van het proefproject is opgezet om te bepalen of de e-CMR net zo betrouwbaar en veilig is als de papieren versie van dit monitoringinstrument;
- bij de internationale (VN/ECE) en Europese instanties: de ontwerpkaderverordening voor eFTI (Electronic Freight and Transport Information) die door de Europese Commissie is ingevoerd in het

kader van het 3^{de} Mobility Package en die betrekking heeft op elektronische gegevens over het vervoer van goederen (zowel voor het wegvervoer als voor andere vervoerswijzen zoals het spoor- en luchtvervoer) is immers volledig complementair met wat is vastgelegd in de verordeningen die van toepassing zijn op de Belgische en Benelux-proefprojecten.

Hoewel de digitalisering van de vervoersdocumenten vooral bedoeld is om het goederenvervoer doeltreffender te maken, aanzienlijke besparingen te realiseren en toe te zien op de naleving van de regels in de vervoerssector, zal dit ook bijdragen aan het behalen van de milieudoelstellingen door een aanzienlijke vermindering van het papier- en inktverbruik doordat er aanzienlijk minder vervoersdocumenten zouden moeten worden gedrukt (in ons land worden er jaarlijks ongeveer 30.000.000 vrachtbrieven in papiervorm uitgegeven).

Tot slot heeft in de loop van 2019 het DG Wegvervoer en Verkeersveiligheid actief deelgenomen aan de werkzaamheden die hebben geleid tot de publicatie van Verordening (EU) nr. 2019/2144 van het Europees Parlement en de Raad van 27 november 2019 betreffende de voorschriften voor de typegoedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd wat de algemene veiligheid ervan en de bescherming van de inzittenden van voertuigen en kwetsbare weggebruikers betreft, ook wel de "General Safety Regulation" genoemd.

Deze Europese verordening bepaalt dat vanaf 2022 de nieuwe voertuigmodellen geleidelijk aan moeten worden uitgerust met geavanceerde veiligheidsvoorzieningen. Met de goedkeuring van deze maatregelen wil men tegen 2038 meer dan 25.000 levens redden en ten minste 140.000 ernstige verwondingen voorkomen. Zo wil men bijdragen tot de langetermijndoelstelling om het aantal doden en zwaargewonden op de weg tegen 2050 tot bijna nul te herleiden ("Vision Zero").

Wat de aangenomen voorzieningen betreft, bepaalt de Europese verordening dat alle nieuwe types M- en N-voertuigen (auto's, bestelwagens, vrachtwagens en autobussen) vanaf juli 2022 met ISA-technologie (Intelligent Speed Adaptation) moeten zijn uitgerust en vanaf juli 2024 geldt dit voor alle nieuwe M- en N-voertuigen. Specifieke technische voorschriften zullen worden vastgelegd in een uitvoeringsbesluit dat in de loop van 2020 in een ad hoc-werkgroep zou moeten worden besproken. Het systeem zal van het open type zijn en uitschakelbaar, maar standaard actief ("switch on"), wat overeenstemt met het standpunt dat België verdedigt.

Door de bestuurder te helpen bij het aanhouden van een aan de wegomgeving aangepaste snelheid, heeft dit systeem zijn voordelen bewezen, zowel op het vlak van de verkeersveiligheid (vermindering van de snelheid van de voertuigen, vermindering van het aantal ongevallen en de ernst ervan, in een context waarin een te hoge of onaangepaste snelheid een belangrijke oorzakelijke factor is voor ongevallen), als op het vlak van milieubescherming (vermindering van het brandstofverbruik en van de uitstoot van CO₂ en van andere luchtverontreinigende stoffen als gevolg van het rijden met een constantere snelheid + de impact op de verkeerscongestie, aangezien de doorstroming van het verkeer met name wordt bepaald door de gemiddelde snelheid van de verkeersstroom).

Vooruitzichten 2020-2022

Voor de volgende EMAS-cyclus zullen de milieu-ambities van het DG WVVV aan de hand van de onderstaande 3 acties worden gerealiseerd:

- Voortzetten van de werkzaamheden met het oog op de goedkeuring van de huidige de ontwerpkaderverordening voor eFTI (Electronic Freight and Transport Information) van de Europese

Commissie betreffende de elektronische informatie over het goederenvervoer (zie *supra*). In januari 2020 zijn de onderhandelingen tussen de Raad en het Europees Parlement over een voorlopige overeenkomst afgerond, zodat de publicatie van de verordening in de loop van 2020 wordt verwacht. Na de inwerkingtreding van de Verordening zal de Commissie 30 maanden de tijd hebben om het uitvoerings- en handavingsbesluit, waarin de technische voorschriften worden gespecificeerd, op te stellen en goed te keuren, en vervolgens beschikt ze nog over een bijkomende termijn van 30 maanden voor de praktische en doeltreffende implementatie van de aangenomen bepalingen. De technische voorschriften moeten dus nog worden besproken in een comité van deskundigen van de Raad, waaraan het DG WVVV actief zal deelnemen. Momenteel wordt geschat dat de eFTI-verordening tegen 2024-2026 van toepassing zou moeten zijn, d.w.z. binnen 4 tot 6 jaar na de goedkeuring ervan.

- Goedkeuren van een lagere conformiteitsfactorwaarde in het raam van de testcycli voor de emissies in reële rijomstandigheden (Real Driving Emissions) bij de typegoedkeuring van voertuigen ondersteunen, en dit om ervoor te zorgen dat de luchtkwaliteit wordt verbeterd, met name wat betreft de uitstoot van stikstofdioxide (NO_x), waarvoor het wegvervoer de belangrijkste veroorzaker van de uitstoot is. In dit verband is het onze ambitie om ervoor te zorgen dat alle nieuwe voertuigen M1 (auto's) en N1 klasse 1 (lichte bedrijfsvoertuigen van klasse 1) die vanaf 2021 op de weg worden gebracht, voldoen aan de vastgestelde maximumwaarden (emissienormen), zelfs wanneer ze in reële rijomstandigheden worden gebracht (dus niet enkel in het laboratorium). Daartoe zal België bij monde van het DG WVVV pleiten voor een herziening van Verordening 715/2007 (emissienormen) die de waarde van de laagste conformiteitsfactorwaarde zal aannemen, conform de aanbevelingen van het Joint Research Centre (JRC) (het doel is om van een conformiteitsfactor van 1,43 naar 1,32 te gaan).
- Samen met onze verschillende partners en stakeholders het Verkeersreglement doorlichten om de verschillende opties op het vlak van de inzet van alternatieve vervoerswijzen (goederenvervoer per fiets, elektrische wegtreinen, ...) te identificeren en te bestuderen en om het Verkeersreglement zo te herdenken dat de actieve vervoerswijzen (voetgangers, fietsers, elektrische fietsen, ...) en het openbaar vervoer worden gestimuleerd.

3.3 Directoraat-generaal Scheepvaart

A. Internationale scheepvaart

Het plan voor mariene ruimtelijke planning

Het doel is om menselijke activiteiten op zee op te starten en te plannen. Het plan voor mariene ruimtelijke planning zal bijdragen tot een samenhangende ontwikkeling van de "Blue Economy" en van de samenwerkingsverbanden op zee. Een grensoverschrijdende samenwerking tussen de lidstaten zal het mogelijk maken om de ontwikkeling van hernieuwbare energieën te doen vooruitgaan, om de investeringen in gas en petroleum te promoten en om een duurzame bescherming van de zeegebieden op poten te zetten, en dit met waarborg op een veilig en vlot maritiem verkeer. De uitwerking van het plan met de doelstellingen voor de ontwikkeling van de economie, voor investeringen en milieubescherming maakt het mogelijk de druk op het milieu in te dijken door de menselijke activiteiten bij de prille aanvang ervan te identificeren en de voordelen van de exploitatie van de mariene ruimte voor diverse gebruiken naar voren te schuiven. Het eerste plan werd in 2014 goedgekeurd en het volgende plan zal in 2020 worden goedgekeurd.

De FOSO

Federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen: op 2 juni 2012 werd er een wet gestemd voor de oprichting van een onafhankelijke federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen. De FOSO is operationeel sedert 2016 en doet onderzoek naar ernstige ongevallen en zware vervuiling in de Belgische territoriale wateren, of waarbij een Belgisch schip in het buitenland betrokken is. Het gaat om ongevallen die belangrijke schade aan het schip, de bemanning of aan het milieu toebrengen.

Verdragen over de duurzame maritieme ontwikkeling en het toezicht erop: Het HNS-Verdrag betreffende gevaarlijke en schadelijke stoffen

Naar het voorbeeld van de oorspronkelijke regeling voor de vergoeding van schade door olieverontreiniging heeft het HNS-Verdrag tot doel een tweeledig stelsel in te voeren voor de uitkering van schadevergoedingen voor incidenten op zee waarbij schadelijke en potentieel gevaarlijke stoffen, zoals chemische stoffen, betrokken zijn.

Zodra het HNS-protocol van 2010 in werking treedt, zal het Verdrag van 1996, zoals gewijzigd bij het genoemde protocol, het "Internationaal Verdrag van 2010 inzake aansprakelijkheid en vergoeding van schade in verband met het vervoer van gevaarlijke en schadelijke stoffen over zee" heten. De ratificering door België is nagenoeg rond, maar hangt af van de ratificering door de omliggende staten. Het DG Scheepvaart is in gesprek met Nederland om te zorgen voor een gelijktijdige implementatie. Het DG staat in voor de afgifte van de certificaten.

De oprichting van een operationele kustwacht - wetgeving met het oog op het beheer van noodsituaties op zee

Dit nood- en interventieplan laat toe om de remediëring van noodsituaties in de Noordzee te organiseren. In dit plan wordt voorrang gegeven aan de coördinatie op zee. Echter is wel voorzien om, in de mate waarin dit gevolgen kan hebben tot in het binnenland, alle nood- en interventieplannen te activeren, zowel op gemeentelijk als op provinciaal niveau. Het gaat om algemene en bijzondere nood- en interventieplannen (ANIP en BNIP). Dit plan werd in 2016 afgerond. Het heeft ook betrekking op het beheer van vervuiling zoals olierampen.

Recycling van schepen

Ook al is de Europese verordening nauw afgestemd op het Verdrag van Hong Kong van 2009, toch wijkt het op bepaalde punten af. De erkende scheepswerven, de enige die gemachtigd zijn om schepen onder Europese vlag te recyclen, zullen in een Europese lijst worden opgenomen. Deze erkenningsprocedure zou de scheepswerven moeten aanmoedigen om te moderniseren en zo hun werknemers en het milieu beter te beschermen. De verordening bepaalt dat alle schepen die onder Europese vlag varen, alsook die welke in Europese havens aanmeren, aan boord een inventaris van de gevaarlijke stoffen (asbest, olie, enz.) moeten meevoeren. Op basis van deze inventaris wordt een veilige ontmanteling van de schepen mogelijk. De verordening is op 31 december 2018 van kracht geworden.

Het Internationale Verdrag inzake ballastwaterbeheer

Het Internationale Verdrag voor de controle en het beheer van ballastwater en sedimenten van schepen (Ballastwaterverdrag) werd goedgekeurd op 13 februari 2004 teneinde de overdracht van schadelijke in het water levende organismen en pathogene agentia door controle en door het beheer van ballastwater en sedimenten van schepen te voorkomen, tot het minimum te herleiden en in laatste instantie, te elimineren. De opzettelijke of onbedoelde introductie van uitheemse of nieuwe soorten in een bepaald deel van het mariene milieu, kan daarin daadwerkelijk aanmerkelijke en schadelijke veranderingen teweegbrengen, zowel op het vlak van ecosystemen als op het vlak van infrastructuur. Het Verdrag is van toepassing op alle schepen die ballastwater vervoeren en onder de vlag van de bij het Verdrag aangesloten staten varen, waar ook ter wereld. Het Verdrag is in september 2017 in werking getreden en werd in de

Belgische wetgeving geïmplementeerd. De FOD Mobiliteit en Vervoer zal in de komende jaren toezien op de uitvoering en naleving van de wetgeving.

Verdrag inzake de beperking van schadelijke aangroeiwerende verfsystemen op schepen

Sedert de ratificatie van het Verdrag in 2009, werden er met betrekking tot schadelijke aangroeiwerende verfsystemen controles uitgevoerd op schepen die onder Belgische vlag varen en op buitenlandse schepen in Belgische havens.

Bunkerolieverdrag (Bunker Oil Treaty)

Met het oog op de bescherming van het mariene milieu werden de aansprakelijkheid voor en de schadeloosstelling van de schade door verontreiniging van de zeewateren door bunkerolie vastgelegd in een internationaal verdrag. Het wetsontwerp dat dit internationaal verdrag in Belgisch recht omzet, werd op 13 december 2012 gestemd.

Afname van de verontreinigende stoffen

a) Uitstoot van verontreinigende stoffen: Zwavel

België bevindt zich volledig in de SECA (beheersgebied voor SO_x-emissie) Noordzee. Om de luchtkwaliteit in de nabijheid van havens en de kust te verbeteren, zijn schepen verplicht om binnen de SECA scheepsbrandstoffen met een maximumzwavelgehalte van 1% gebruiken. Vanaf 1 januari 2015 zijn nog striktere normen van toepassing (0.1% in de SECA). In dit verband werden er controles gedaan om de naleving van deze verplichting te controleren. Vanaf 1 januari 2020 zal het maximale zwavelgehalte buiten de SECA naar 0,5% gaan.

b) Uitstoot van verontreinigende stoffen: Stikstofmonoxide

In 2016 werden de Noordzee en de Baltische zee door de Internationale Maritieme Organisatie aangewezen als beheersgebieden voor de uitstoot van stikstofoxiden (NECA's) om de NO_x-uitstoot van het vervoer over zee te verminderen. Een Tier II norm is al van toepassing op internationaal niveau. De Tier III norm zal enkel van toepassing zijn in de NECA-zones op schepen gebouwd vanaf 2021. De FOD Mobiliteit en Vervoer zal toezien op de uitvoering en naleving van de wetgeving. Het DG Scheepvaart heeft al verschillende certificeringen van motoren volgens Tier III-normen uitgevoerd.

c) Energie-efficiëntie

De Internationale Maritieme Organisatie (IMO) heeft in 2011 maatregelen aangenomen om de energieprestaties van de schepen te verbeteren en hun koolstofdioxide-uitstoot (CO₂) te verminderen. De ene maatregel streeft ernaar de energieprestaties van schepen op te voeren door hun ontwerp, de Energy Efficiency Design Index ([EEDI](#)) te verbeteren en de andere maatregel streeft naar een betere exploitatie van de schepen, het Ship Energy Efficiency Management Plan ([SEEMP](#)). Deze maatregelen zijn in werking getreden op 1 januari 2013. Het SEEMP is een plan ter verbetering van de prestatie van schepen, maar er is geen enkel bindend doel of bindende methode vereist. België blijft documenten indienen bij de IMO om meer internationaal bindende maatregelen te nemen voor bestaande schepen teneinde hun energieprestaties verder te verbeteren.

d) Vermindering van broeikasgassen

In 2015 heeft de Europese Unie een verordening aangenomen die een systeem verplicht stelt voor de monitoring, rapportage en verificatie (MRV) van de CO₂-uitstoot van schepen. Deze verordening verplicht schepen die aankomen in of vertrekken uit een Europese haven om onder andere hun

brandstofverbruik voor elke afzonderlijke reis te meten. Het Europese systeem is sinds 1 januari 2018 van kracht. De IMO heeft in 2016 een gelijkaardig, minder ambitieus systeem goedgekeurd dat echter op internationaal niveau van toepassing is. De inzameling van gegevens ging van start op 1 januari 2019. Het DG Scheepvaart staat in voor de goede toepassing van de maatregelen.

Men dient op te merken dat een dergelijk systeem de sokkel is waarop elke toekomstige maatregel ter vermindering van broeikasgassen van de scheepvaartsector kan worden uitgewerkt. België heeft bovendien samen met andere landen voorstellen voor maatregelen ontwikkeld en voorgelegd om schepen te verplichten hun efficiëntie te verhogen en bijgevolg minder broeikasgassen uit te stoten.

In 2018 heeft de IMO onder druk van een coalitie van landen, die onder meer door België werd aangestuurd, een internationaal beleid ter vermindering van de uitstoot van BKG voor het vervoer over zee goedgekeurd tegen 2030 en 2050. Het DG Scheepvaart zal voort ijveren voor de goedkeuring van concrete maatregelen op internationaal niveau om de BKG te verminderen.

B. Binnenvaart

Beleidsdoelstellingen in verband met milieubescherming

De bestuurlijke en economische aspecten van de binnenvaart: toezien op de goede werking van de binnenvaart; op het vlak van milieubeheer een ecologische binnenvaart stimuleren.

Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart (CDNI)

Dit verdrag werd door zes landen geratificeerd (België, Duitsland, Frankrijk, Groothertogdom Luxemburg, Nederland en Zwitserland). De Conferentie van Verdragsluitende Partijen (CVP) heeft het CDNI aangepast om de behandeling van gasvormige residuen van vloeibare ladingen op te nemen, naar het voorbeeld van de regels die van toepassing zijn op de behandeling van vast en vloeibaar afval. Het belang van dit initiatief werd door alle Verdragsluitende staten benadrukt. De ratificatie door België van deze aanvullende wetgeving is lopend.

Een van de belangrijkste punten waarop toezicht moet worden gehouden, is de creatie van een algemeen kader met het oog op het gebruik van alternatieve brandstoffen (onder andere vloeibaar aardgas) door binnenschepen.

Voor de periode 2018 en 2019 is België voorzitter van de CVP.

Visie 2018 "voor een duurzame binnenvaart"

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR¹) heeft het initiatief genomen om een visie voor de komende vijf jaar te ontwikkelen. Zo wil ze zichzelf ambitieuze doelstellingen opleggen die moeten bijdragen tot de duurzame ontwikkeling van de binnenvaart en de Rijnvaart, van ecologische, sociale en economische standpunten.

C. Vooruitzichten 2020-2022

1. Internationale scheepvaart

Studie over de broeikasgassen door het zeevervoer in België:

Studie met het oog op de identificatie van de initiatieven die men kan nemen om de scheepvaartsector in België en schepen van minder dan 5000 GT tegen het jaar 2050 koolstofvrij te maken, de identificatie van de samenwerkingseffecten met andere sectoren en de identificatie van initiatieven die men op federaal niveau kan nemen.

In vergelijking met de uitstoot van andere sectoren in België, vormt die afkomstig van de zeevaartsector (baggerwerk, pleziervaart, hulpschepen voor offshore-activiteiten, sleepboten, zeewaardige aken,

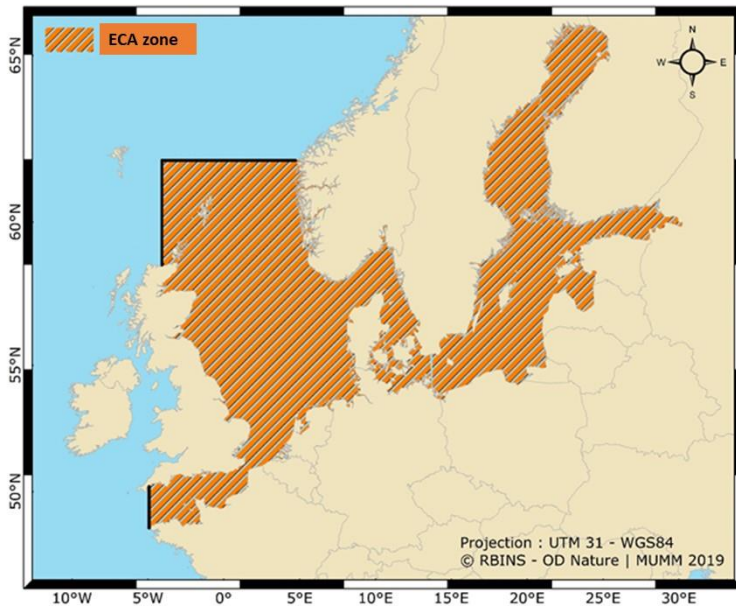
vissersschepen, bunkerschepen, ...) vermoedelijk geen aanzienlijk aandeel van de uitstoot van broeikasgassen, maar deze moeten op middellange tot lange termijn ook koolstofvrij worden gemaakt. Rekening houdend met het belang van deze sectoren voor de Belgische economie is het aangewezen om vooraf al na te denken teneinde een strategie ter vermindering vast te leggen en de invoering van realistische en duurzame oplossingen te garanderen. Voor deze sectoren vormen nieuwe verplichtingen vaak een uitdaging, zowel op technisch als op financieel vlak. Voorts is het ongetwijfeld ook aangewezen om de bemanningen en de mensen op de wal die instaan voor de brandstofbevoorrading op te leiden. Bovendien werden deze schepen gebouwd om 25 tot 30 jaar of zelfs nog langer mee te gaan. Het is dus belangrijk voor zowel private als publieke actoren die schepen laten bouwen en in dergelijke schepen of infrastructuur investeren, dat er duidelijke doelstellingen inzake de vermindering van de uitstoot van BKG worden vastgelegd. Een duidelijke visie zorgt ervoor dat de investeerders de goede keuzes kunnen maken en niet meer investeren in schepen die binnen 20 jaar niet meer zullen varen of in verouderde infrastructuur ("stranded assets"). Dit zal de regeringen, de maatschappijen die dergelijke technologieën ontwikkelen en installeren, alsook de energieleveranciers tevens het nodige signaal geven voor investeringen in onderzoek, vernieuwing en ontwikkeling. België is het dus aan zichzelf verschuldigd om op voorhand een beleid vast te leggen om, in partnerschap met de verschillende actoren, de verschillende bestuursniveaus, en eventueel andere staten, de uitstoot van de sector te verminderen.

Deze studie zal worden uitgevoerd om de technische mogelijkheden voor het koolstofvrij maken van schepen van de korte vaart te achterhalen, en om te bepalen welke initiatieven de federale regering kan nemen om bij te dragen tot de ontwikkeling van technologieën, brandstoffen of energiebronnen en tot het gebruik van geschikte bevoorradinginfrastructuur. Deze studie zal een eerste stap zijn in de ontwikkeling van een beleid om de scheepvaart voor de korte vaart op lange termijn koolstofvrij te maken.

De studie zal ook de ontwikkeling van Belgische beleidslijnen faciliteren die op verschillende bestuursniveaus (internationaal, Europees, Belgisch of gewestelijk) kunnen worden ondersteund. De start ervan is gepland voor de tweede jaarhelft van 2020.

Verskillende initiatieven voor het opsporen van zwarte koolstof, SO_x en NO_x en voor het opsporen van zwavel in stookolie:

Vanaf 1 januari 2020 is het maximaal toegestane zwavelgehalte in scheepsbrandstoffen verlaagd van 3,5 naar 0,5 procent. In de SECA-zone (Sulphur Emission Control Area - zwavelemissiecontrolegebied), waartoe België sinds 2015 behoort, is de norm nog strenger en hier is slechts 0,1% toegestaan.



Op 1 januari 2021 wordt ook in de Noordzee en de Baltische zee een emissiebeheersingsgebied voor stikstofoxiden van kracht: het NECA (Nitrogen Emission Control Area). Voorschrift 13 van bijlage VI bij MARPOL legt de NO_x-emissiegrenswaarden voor scheepsdieselmotoren vast. Schepen die vanaf 2021 worden gebouwd, moeten in de NECA-zone aan de strengste NO_x-normen voldoen. Het doel is om tegen 2040 een geleidelijke vermindering van de NO_x-emissies door de in dit en andere NECA-gebieden varende schepen te bereiken. Voor oudere schepen gelden andere normen, waaraan ook moet

worden voldaan.

Voor de Noordzee en de Baltische zee valt het NECA-gebied geografisch samen met het SECA-gebied. Vanaf 2021 wordt het dus gewoon de ECA-zone voor de Noordzee en de Baltische zee genoemd (zie kaart).

NO_x-emissies spelen een belangrijke rol bij de vorming van fijne deeltjes en bij de eutrofiëring van het mariene en terrestrische milieu. In de buurt van het aardoppervlak spelen ze een rol bij de vorming van ozon, een broeikasgas dat bijdraagt aan de klimaatopwarming en ook kan leiden tot aanzienlijke ademhalingsproblemen. Zowel SO_x als NO_x van schepen dragen ook bij aan de verzuring van drukbevaren kustgebieden.

Luchtvervuiling op zee heeft niet alleen gevolgen voor ons mariene milieu, maar schaadt ook de gezondheid van onze bevolking. Daarom blijven we investeren in de beste meetinstrumenten om de luchtvervuiling op te sporen.

Tot voor kort was er echter geen duidelijk handhavingsmechanisme voor NO_x-voorschriften dat de opsporing van niet-conforme schepen mogelijk maakte. Het toezicht kon enkel gebeuren door na te gaan of men in het bezit was van een geldig internationaal certificaat ter voorkoming van luchtverontreiniging en was dus niet gebaseerd op metingen of staalnames. Om het toezicht op scheepsemisies op zee naar de meting van stikstofverbindingen uit te breiden, werd een aangepaste NO_x-sensor aangekocht en ingebouwd in het luchtsnuffelsysteem en ter beschikking gesteld van het Federaal Wetenschapsbeleid (Belpo) - Beheerseenheid Mathematisch Model van de Noordzee (BMM). De nieuwe sensor verhoogt ook de nauwkeurigheid van onze zwavelmetingen. De lage gevoeligheid van de zwavelsensor voor stikstofmonoxide kan worden gecorrigeerd door middel van stikstofmetingen. Ons aantal monsters kan dus op hetzelfde niveau blijven, maar zal van betere kwaliteit zijn.

Studie over de NO_x

Vanaf 2021 is er een verplichting voor nieuwe schepen om te voldoen aan de Tier III-norm in de Noordzee. Daarom zullen onze inspecteurs vanaf 1 januari 2021 ook controleren of alle nieuwe of omgebouwde schepen wel degelijk zijn uitgerust met een Tier III-motor, waardoor een verminderde hoeveelheid stikstofoxiden vrijkomt in de atmosfeer.

Controles kunnen leiden tot financiële sancties na doorverwijzing naar en beslissing van het territoriaal bevoegde parket. Er kunnen ook maatregelen worden genomen voor het aanhouden en verbannen uit de haven.

Deze controles, die worden uitgevoerd conform de bepalingen van Richtlijn 2016/802, staan onder toezicht van de Europese Commissie en het EMSA en worden geregistreerd in de THETYS-EU-databank, waartoe alle Europese inspecteurs toegang hebben, net zoals tot de wereldwijde THETYS-databank. Deze informatie-uitwisseling maakt het mogelijk om de schepen doelgericht te inspecteren en een waarschuwing uit te sturen naar de volgende haven in geval van schorsing van het schip na het vertrek.

Samenwerking aan de studie over geluidshinder onder zee onder leiding van de FOD Leefmilieu:

Lawaai is ook alomtegenwoordig in het mariene milieu. Onderwatergeluid kan afkomstig zijn van natuurlijke (golven, weer, dieren) of antropogene (transport, bouw) bronnen. Ons begrip van de effecten van deze geluiden op de zeedieren is echter nog steeds beperkt. De voorbije jaren is de invoering van onderwatergeluid in zo'n omgeving politieke en wetenschappelijke aandacht gaan krijgen en worden er monitoringsystemen geïnstalleerd. We zullen gedeeltelijk bij de studie van de FOD Leefmilieu worden betrokken.

Publicatie van de studie over waswater van scrubbers besteld bij het Belgisch Instituut voor Natuurwetenschappen:

Op verzoek van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer heeft het Koninklijk Belgisch Instituut voor Natuurwetenschappen (KBIN) een studie uitgevoerd met behulp van een geavanceerd biogeochemisch model om de potentiële impact van de SO_x-emissies van het scheepvaartverkeer op de verzuring van de zuidelijke Noordzee te kwantificeren. "In het Engelse Kanaal en de zuidelijke Noordzee laten de resultaten voor verschillende maritieme verkeersscenario's een pH-daling tussen 0,004 en 0,010 pH-eenheden zien (op een schaal van slechts 14 eenheden). In gebieden met een hoge verkeersdichtheid, zoals de scheepvaartroutes langs de Belgische en Nederlandse kusten en in de nabijheid van grote havens, kan de pH-verandering 5 tot 12 keer groter zijn dan gemiddeld. De gemodelleerde veranderingen wijzen op een potentieel negatief effect op de waterkwaliteit in havens, estuaria en kustwateren".

De geschatte pH-daling die wordt toegeschreven aan de scheepvaartsector is ook significant in vergelijking met de voortgaande verzuring als gevolg van de klimaatverandering (0,0017-0,0027 pH-eenheden per jaar). De pH-verandering als gevolg van SO_x-vervuiling door de scheepvaart met open scrubbers is 2 tot 4 keer groter dan de bijdrage van de klimaatverandering wanneer deze gemiddeld over het hele studiegebied wordt berekend, en tot 10 tot 50 keer groter in meer lokale gebieden. De gevolgen van de verzuring van de oceanen als gevolg van het zeeverkeer moeten daarom samen met de klimaatverandering worden meegenomen in de beoordeling van het ecosysteem.

Op basis van de belangrijke conclusies van de modellering wordt een voorzorgsaanpak aanbevolen. Beleid, wetenschap en industrie blijven samenwerken om manieren te vinden om het effect van zwavelverbindingen in de gasuitstoot en waswaterlozingen van schepen te verminderen.

Er kan gevolg worden gegeven aan deze studie om zware metalen op te sporen.

2. Binnenvaart

Voortzetten van de Visie 2018 "voor een duurzame binnenvaart" De Verklaring van Mannheim van 17 oktober 2018 volgen die het richtsnoer bevat voor de 5 lidstaten van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR), waaronder België:

https://www.ccr-zkr.org/files/documents/dmannheim/Mannheimer_Erklaerung_nl.pdf

Wij benadrukken de nood aan moderne, praktische en geharmoniseerde milieu- en veiligheidsvoorschriften voor de Rijn- en de binnenvaart.

Om de milieuduurzaamheid van de binnenvaart verder te verbeteren, belasten wij de CCR met de opmaak van een stappenplan om:

- de broeikasgassen ten opzichte van 2015 met 35% te verminderen;
- tegen 2035 de uitstoot van verontreinigende stoffen ten opzichte van 2015 met ten minste 35% te verminderen;
- waar mogelijk, de uitstoot van broeikasgassen en andere verontreinigende stoffen tegen 2050 een halt toe te roepen.

Wij benadrukken de behoefte aan nieuwe financiële instrumenten om deze ecologische doelstellingen te bereiken en vertrouwen de CCR de taak toe om het initiatief te nemen voor de ontwikkeling ervan.

3.4 Directoraat-generaal Duurzame Mobiliteit en Spoorbeleid

Het DG Duurzame Mobiliteit en Spoorbeleid werkt een transversaal en milieuvriendelijk mobiliteitsbeleid uit. Hiervoor voert het mobiliteitsanalyses uit en reikt het relevante indicatoren alsook de nodige juridische instrumenten aan voor de ontwikkeling van een duurzaam vervoersbeleid.

Meer in het bijzonder is dit DG ook belast met de uitwerking en toepassing van het federale beleid op het vlak van het spoorvervoer.

Resultaten

De 3 acties die de het voorbije jaar werden ondernomen, zijn de voortzetting van de acties die in de vorige milieuverklaring werden beschreven.

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 2 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 DG DMS het voorzitterschap waarneemt, de corridor Rijn-Alpen (RFC RALP) en de corridor Noordzee-Baltische zee (RFC NSB).

In 2019 heeft de RFC NSM voor het eerst sinds de oprichting ervan in 2013 de doelstelling van 80% stiptheid gehaald. Bovendien werkt de corridor elk jaar aan de verbetering van het voorgestelde aanbod, op basis van de voorgestelde strategische oriëntaties, onder meer door de FOD.

In 2019 heeft de RFC NSM ook verschillende procedures ingevoerd om de prestaties van de corridor in de komende jaren te verbeteren. Enerzijds werkt de RFC NSM aan een verdere versterking van de stiptheid door de introductie van een pilot in samenwerking met de terminals. De RFC NSM is van plan om kritieke punten vóór het vertrek te identificeren en toe te zien op een vlot verloop, zodat de treinen op tijd kunnen vertrekken. Anderzijds wil de RFC NSM het coördinatieproces van de werkzaamheden verbeteren. Daarom heeft hij een coördinatieproces tussen de verschillende infrastructuurbeheerders en de RFC opgezet.

De inspanningen om de aantrekkelijkheid van de corridors te verbeteren worden ook voortgezet op het niveau van de RFC RALP en de RFC NSB, die zich inspannen om verschillende producten aan te bieden die beantwoorden aan de wensen van de spoorwegondernemingen. De RFC RALP werkt bijvoorbeeld aan een standaardisatie van flexibele treinpaden tussen Mannheim en Bazel. De RFC NSB van zijn kant heeft eind 2019 langeafstandstreinpaden geïntroduceerd.

In 2019 ging het DG DMS door met zijn actieve deelname aan de adviesgroep opgericht in het raam van het pilootproject TTR over de RFC NSM. In het raam van dit pilootproject werden ook treinpaden aangeboden tussen Rotterdam en Antwerpen.

In de loop van dit jaar is de Europese Commissie begonnen met een evaluatieprocedure van de verordening inzake het Europese spoorwegnet voor concurrerend goederenvervoer, waarbij vrachtcorridors per spoor worden aangelegd. In dit verband heeft DG DMS aan de Europese Commissie een advies verstrekt over de implementatie van de verordening en volgt het de geboekte vooruitgang op de voet.

- b. Behandelen van de subsidieaanvragen voor het gecombineerd vervoer en het verspreid vervoer voor de periode 2017-2020

Om het vervoer van containers en wagons per spoor in België te ondersteunen, beheert de FOD Mobiliteit en Vervoer het subsidiesysteem voor het gecombineerd binnenlands vervoer per spoor/over de weg en het verspreid vervoer per spoor/over de weg

Opmerking: 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 de periode 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 die tot doel heeft maatregelen te nemen om de verspreiding van het SARS-CoV-2-coronavirus in het spoorvervoer tegen

te gaan (II). Deze verlenging is door de bevoegde Europese autoriteiten goedgekeurd bij besluit van 11 september 2020 (SA 57556). Deze verlenging met een jaar is noodzakelijk om een eventuele nieuwe regeling te kunnen vastleggen.

In 2019 werden 112.139 wagons gesubsidieerd voor het verspreid vervoer, terwijl er voor het gecombineerd vervoer 165.966 ITE werden gesubsidieerd.

Subsidies voor het goederenvervoer per trein

In 2019 heeft de FOD Mobiliteit 13,5 miljoen euro subsidies toegekend aan spoorwegondernemingen. Voor het gecombineerd vervoer werd er 4 miljoen euro vrijgemaakt voor een totaal van 165.966 intermodale transporteenheden; dit komt neer op een gemiddelde subsidie van ongeveer € 25 per eenheid. Wat het verspreid vervoer betreft, gaat het om 9,5 miljoen euro die werden toegekend voor een totaal van 112.139 wagons, wat neerkomt op ongeveer € 84 per wagon.

Deze steun is vooral bedoeld om het aandeel van het spoor in het goederenvervoer vanuit milieuoogpunt in stand te houden of te vergroten. Een grotere benutting van het spoor vermindert immers het aantal vrachtwagens op onze wegen en heeft dus een positief effect op de files en de vervuiling.

De modal shift, dat is de verschuiving van het goederenvervoer over de weg naar andere vervoersmodi, is een belangrijke stap naar een duurzamere mobiliteit. De verschillende vervoersmodi staan momenteel nog niet op gelijke voet, vooral dan wat de externe kosten betreft. Om het nadeel dat de spoorwegsector nog ondervindt, te milderen, heeft de Belgische Staat sedert 2005 een ondersteuningsprogramma voor het gecombineerd vervoer lopen en sedert 2013 ook een voor het verspreid vervoer.

Gecombineerd vervoer

Het gecombineerd vervoer per spoor is het vervoer van intermodale transporteenheden. Het gaat om containers, wissellaadbakken en opleggers die op verschillende transportmiddelen kunnen worden geladen, maar die het grootste deel van het traject per spoor afleggen. Tussen de verschillende vervoersmodi zijn het de transporteenheden die worden overgeslagen en niet de goederen zelf.

Het merendeel van deze containers komen het land binnen via de havens van Antwerpen of Zeebrugge.

Verspreid vervoer

Verspreid vervoer is het vervoer van een of meer spoorwagons, die bij een of meer bedrijven worden opgehaald en vervolgens een grotere trein vormen en naar een andere binnen- of buitenlandse bestemming rijden, waar de spoorwagons meestal naar verschillende bedrijven gaan.

Het voordeel van deze transporttypes is de vermindering van het aantal vrachtwagens op de Belgische wegen, wat weer zorgt voor minder files en dus minder vervuiling. Daarom moedigt de FOD Mobiliteit en Vervoer het gebruik ervan aan via de toekenning van subsidies. Deze zijn nodig voor de

transportfirma's door de bijkomende kosten die ontstaan door de specifieke hantering die bij de overdrachten op de wagons moeten gebeuren.

Het federale steunmechanisme voor het gecombineerd en verspreid vervoer loopt af op 31 december 2021.

De FOD heeft in november 2019 een studie besteld voor de evaluatie van de bestaande steunregeling. Door de coronacrisis (Covid-19) zou het eindrapport van deze studie eind april 2020 beschikbaar moeten zijn.

Op basis van de aanbevelingen van deze studie zal de FOD Mobiliteit en Vervoer een nieuwe steunregeling voorstellen aan de regering.

Opmerking: Deze evaluatie en de wenselijkheid van de ontwikkeling van een nieuwe regeling is opgenomen in het regeerakkoord van 1 oktober 2020.

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

De beleidsmakers adviseren bij de uitwerking van een mobiliteitsbudget en soortgelijke initiatieven

Op verzoek van de Commissie Binnenlandse Zaken van de Kamer heeft de FOD twee adviezen aan het Parlement bezorgd over wetsvoorstellen en voorstellen van resoluties ter bevordering van het fietsgebruik. Deze parlementaire teksten beogen enerzijds de harmonisatie en veralgemening van de fietsvergoeding voor het woon-werkverkeer en anderzijds de toekenning van een fietsvergoeding voor federale ambtenaren die per speedpedelec naar en van het werk reizen.

De resultaten van de fiets-/micro-mobiliteitsenquête die eind 2019 in opdracht van de FOD werd uitgevoerd, werden geanalyseerd en het verslag zal in de zomer van 2020 worden gepubliceerd.

De FOD heeft ook verschillende keren de stakeholders (fietsverenigingen/gewesten) samengebracht om voorstellen te bespreken voor maatregelen ter bevordering van het fietsen, waaronder de fiscaliteit, de regelgeving (verkeersreglement), de statistieken, de intermodaliteit van het spoor/de fiets en de strijd tegen fietsdiefstal.

Door deelname aan verschillende workshops over de fiets op Benelux-niveau bereidt de FOD M&V aanbevelingen/actieplannen voor met het oog op een mogelijke (nog te bevestigen) ministeriële conferentie van de Benelux-ministers begin oktober.

3. Verminderen van de geluidsoverlast veroorzaakt door het rollend materieel dat goederen over het Belgische grondgebied vervoert

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

In 2017 vonden in een ad-hocwerkgroep met de verschillende interveniënten de besprekingen plaats over hoe de retrofitting van de wagons moet worden ondersteund.

Uit het werk dat deze groep heeft verzet, bleek dat een subsidiesysteem de meest aangewezen oplossing was voor de ondersteuning van de retrofitting van wagons die in België rijden.

Een nota met het voorstel om dit systeem in te voeren werd voorgelegd aan de minister van Mobiliteit die het voorstel heeft goedgekeurd.

In de loop van 2019 heeft het DG DMS het in te voeren subsidiesysteem in detail vastgelegd.

Momenteel legt men de laatste hand aan de wettekst tot instelling van deze steunregeling.

Vervolgens moeten de noodzakelijke budgetten ter beschikking worden gesteld opdat dit systeem zou kunnen worden ingevoerd.

Op 16 juni 2019 is de Uitvoeringsverordening (EU) 2019/774 in werking getreden. Dit houdt in dat lawaaiërende wagons vanaf december 2024 niet meer mogen rijden op bepaalde gedeelten van het Europese spoorwegnet die als "*Stillere routes*" ("*Quieter routes*") bekend staan. Het DG DMS heeft in samenwerking met Infrabel de baanvakken van het Belgische spoorwegnet geïdentificeerd die als minder lawaaiërende routes moeten worden beschouwd op basis van de op Europees niveau vastgestelde methodologie. De lijst van deze minder lawaaiërende routes is formeel ter kennis gebracht van het Europese Spoorwegbureau en aan de Europese Commissie overeenkomstig de bepalingen van de uitvoeringsverordening.

Deze lijst² evenals een kaart³ van de stillere routes in België zijn beschikbaar op de website van het Europees Spoorwegbureau.

Vooruitzichten nieuwe cyclus:

De voor het EMAS-plan 2020 geplande acties liggen in de lijn met de voortzetting van de acties van het vorige EMAS-plan.

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

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

In 2020 zal het DG DMS de invoering van de verklaring van Leipzig voortzetten en ernaar streven om de obstakels voor het grensoverschrijdend verkeer van goederentreinen weg te nemen.

Het DG DMS zal ook toezien op het goede verloop van de verschillende processen die op de goederencorridors worden ingevoerd, ter verbetering van de kwaliteit van de geleverde producten en in het bijzonder van het goede verloop van de door de RFC NSM opgestarte pilots.

Het DG zal ook zijn werkzaamheden voortzetten in de adviesgroep van het pilootproject TTR op de NSM RFC, dat is opgestart ter voorbereiding van de volledige uitrol van het TTR-project in 2025.

² https://www.era.europa.eu/sites/default/files/activities/docs/quieter_routes_list_be.pdf

³ https://www.era.europa.eu/sites/default/files/activities/docs/quieter_routes_map_be.pdf

Ten slotte zal het DG DMS zijn samenwerking met de Europese Commissie betreffende de evaluatie en eventuele herziening van de verordening inzake het Europese spoorwegnet voor concurrerend goederenvervoer voortzetten.

- *De huidige steunregeling voor het verspreid vervoer en gecombineerd vervoer evalueren en voorstellen doen ter herziening van het systeem.*

De steunregeling voor verspreid vervoer en gecombineerd vervoer loopt af op 31 december 2021. De FOD heeft in 2019 een studie besteld om de werking en de effecten van het huidige systeem te evalueren. In deze studie zal ook moeten worden bepaald of de steun aan het goederenvervoer per spoor na die datum moet worden voortgezet. De conclusies ervan worden eind april 2020 verwacht.

Verwacht wordt dat deze studie aanbevelingen zal geven aan de FOD over een mogelijke steunregeling voor de komende jaren, over de belangrijkste principes en praktische uitvoering ervan, op basis van de evaluatie en de vergelijking van de steunregelingen die in sommige Europese staten worden toegepast.

- *De subsidieaanvragen voor het verspreid en het gecombineerd vervoer behandelen*

Einde van de actie in december 2021, rekening houdend met de verlenging van de bestaande regeling met een bijkomend jaar (zie hierboven).

Start van de actie in januari 2022 in de veronderstelling dat de federale regering het voorstel van de FOD Mobiliteit en Vervoer aanvaardt om een nieuw meerjarensteunprogramma te lanceren vanaf 1 januari 2022.

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

- *Een studie doen om een methode vast te stellen voor de beoordeling van de milieu-impact van spoorwegprojecten*

De overheidsopdracht voor de uitvoering van deze studie is in het laatste kwartaal van 2019 gegund. De studie zal naar verwachting in het eerste kwartaal van 2021 worden afgerond.

- *Voor de mobiliteitssectoren bijdragen aan de uitvoering van de plannen in verband met onze verplichtingen*

Een duurzaam ontwikkelingsplan zal worden opgenomen in het volgende beheerscontract, het zal 3 jaar geldig zijn en zal doelstellingen met betrekking tot SDG's bevatten. De FOD zal actief deelnemen aan de opmaak van het toekomstige federale plan voor duurzame ontwikkeling. Naargelang van de doelstellingen die de toekomstige regering kiest, kan hij het voortouw nemen bij de uitvoering van en het toezicht op een of meer acties.

3. Verminderen van de geluidsoverlast veroorzaakt door het rollend materieel dat goederen over het Belgische grondgebied vervoert

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

Een wet tot instelling van een steunregeling ter ondersteuning van de retrofitting van goederenwagens die in België rijden, werd door de Ministerraad ingediend en gevalideerd⁴. De tekst moet nu naar het parlement worden gestuurd. De steunregeling moet ook aan de Europese Commissie ter kennis worden gebracht (staatssteunregeling). Als de laatste goedkeuringen met betrekking tot de wettekst zijn verkregen en het benodigde budget is bevestigd, zal het DG DMS dit systeem opzetten.

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, zal de FOD MV een studie bestellen om de mogelijkheden te onderzoeken om bepaalde (korteafstands)vluchten te vervangen door spoorverbindingen (substitutie). 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. In dit verband zal het DG Duurzame Mobiliteit en Spoorbeleid van de FOD MV nauw samenwerken met het DG Luchtvaart.

Wat de planning betreft, is het de bedoeling om het bestek voor de zomer te publiceren en de opdracht in het najaar te gunnen. Een eerste tussentijds verslag wordt voor het einde van dit jaar verwacht. De studie zal tegen de zomer van 2021 worden afgerond, waarna een eindverslag zal worden gepresenteerd.

3.5 Directie Vervoersinfrastructuur - Beliris

Cyclus 4 - 2019

1. Herinnering

Sedert meerdere jaren al is Beliris het pad van de duurzaamheid ingeslagen. En sinds begin 2018 heeft Beliris in al zijn nieuwe bestekken (studies en werken) nieuwe artikelen in verband met duurzaamheid ingevoerd waarvan enkele gepaard gaan met een toezicht en actieplannen ter verhoging van de duurzaamheid van zijn projecten:

- **Het plan voor het onderhoud van de aanplantingen is een aanmoediging voor** de instandhouding en de versterking van de natuur in de tijd, voor een duurzaam beheer van de investeringen, voor het beheer van het onderhoud van gazons, hagen, struiken tijdens en na de werf, voor de strijd tegen invasieve soorten, voor de inperking van ziekten. Het is een stimulans voor ondernemers om de aanplantingen veeleer te onderhouden dan deze na de 2 jaar garantie te vervangen, ...
- **Het afvalbeheerplan stimuleert** de kringlooeconomie, de afvalscheiding en het hergebruik van materialen die al aanwezig zijn in het project. Door voor de start van het project samen met de

⁴ <https://news.belgium.be/nl/financiele-steun-voor-de-reductie-van-geluidsoverlast-door-goederenverkeer-spoor>

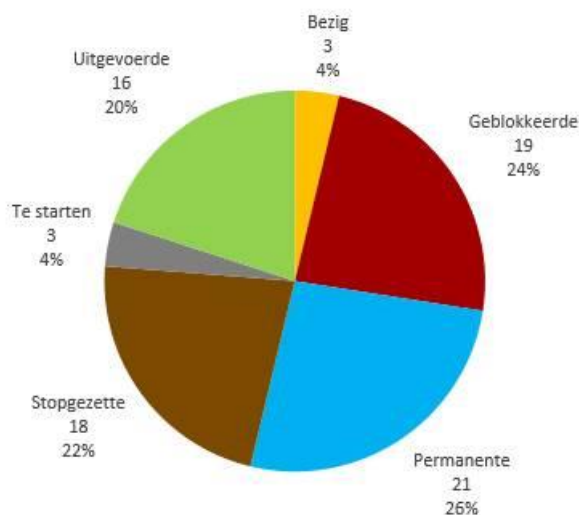
studiebureaus een afbraak- en sloopinventaris op te stellen, is het mogelijk om een deel van de materialen voor het nieuwe project te hergebruiken of het restant opnieuw te verkopen of te recyclen. De invoering van een afvaltraceerbaarheidsprocedure (Tracimat-procedure) laat ook toe om een onderscheid te maken tussen gevaarlijk en overig afval, om de afvalhoeveelheden te meten en de afvoer ervan naar specifieke afvalverwerkingsbedrijven in alle transparantie te beheren.

- **Het mobiliteitsplan werken heeft tot doel** het aantal verplaatsingen te beperken door diverse middelen zoals Skype, Webex ... op de werf ter beschikking te stellen. Vergaderingen worden belegd op plaatsen die bereikbaar zijn met het openbaar vervoer en buiten de spitsuren. Verplaatsingen met het openbaar vervoer, carpooling, zachte vervoersmodi worden aangemoedigd voor de werfarbeiders, leveranciers ... En de werf moet minimaal met 2 plaatsen voor fietsen en met 1 motorfietsplaats worden uitgerust.

2. Conclusies cyclus 4

1. Analyse van de acties

De belangrijkste doelstelling is de concrete uitwerking van de acties in de projecten, dit werd opgedeeld in 80 te volgen acties. Dit levert de volgende statussen op:



- **19 geblokkeerde ("uitgestelde") acties** die voornamelijk betrekking hebben op "de selectie van de relevante indicatoren die het meest haalbaar lijken (SMART)" en op de "monitoring"

Deze acties zijn afhankelijk van de kennisgeving van studies of werken met bijzondere bestekken waarin de nieuwe duurzaamheidseisen van toepassing zijn. Ze konden niet worden uitgevoerd tijdens deze 4^{de} cyclus. De eerste kennisgeving werd eind november 2019 gedaan.

- **18 stopgezette acties** die hoofdzakelijk betrekking hebben op de "Uitwerking van een referentiekader"

De ontwikkeling van **een referentiekader** voor het toezicht op de verschillende plannen werd overwogen om de geboekte vooruitgang te kwantificeren aan de hand van verschillende **indicatoren**. Het blijkt dat de opmaak van dit referentiekader met de indicatoren niet relevant is voor het toezicht op de duurzaamheidsacties van de projecten. Dit is enerzijds omslachtig omdat er weinig vergelijkbare projecten tegelijkertijd lopen en de acties moeilijk te kwantificeren zijn, en anderzijds omdat de nieuwe artikelen pas sinds begin 2020 van kracht zijn.

Men stelde vast dat het onmogelijk was om gegevens te verzamelen over lopende of reeds voltooide projecten, omdat er geen verplichting was en het moeilijk is om deze informatie, die soms twee jaar oud is, te verzamelen.

Er werd **monitoring** voorgesteld, maar dit hing af van de dossiers die met de nieuwe vereisten werden aangemeld.

Deze 18 acties zullen niet worden opgenomen in de nieuwe cyclus 5 omdat ze geen meerwaarde bieden bij de uitvoering van duurzame acties, noch voor het toezicht op het verloop ervan.

- **21 permanente acties** die hoofdzakelijk betrekking hebben op de "Uitwerking van een referentiekader"

Een deel zal tijdens de garantieperiode worden gecontroleerd door de nieuwe Coördinator Projectoplevering. Dit zijn acties die verband houden met de aanplantingen en de bestendiging van wat is bereikt (via het kwaliteitsmanagementplan dat verschillende aspecten omvat, waaronder duurzaamheid).

Een ander deel is te vinden in de communicatiestrategie, die in 2020 van toepassing zal zijn, met betrekking tot het hele scala aan duurzaamheidsgerelateerde acties (breder dan EMAS).

De rest maakt deel uit van de werking van Beliris, die werd geïntegreerd in instrumenten en procedures.

- **16 uitgevoerde acties** die voornamelijk betrekking hebben op het "toezicht op algemene acties" en bepaalde monitoringactiviteiten
- **3 op te starten acties** in verband met communicatie die in het beleid staan dat vanaf 2020 van toepassing zal zijn
- **3 lopende acties**

2. Monitoring van geselecteerde acties

- Lopende studieprojecten of projecten die later zullen starten, maar nog geen nieuw bestek hebben.

Geen significante veranderingen ten opzichte van vorig jaar. Met de studiebureaus (SB) worden bijakten opgemaakt met betrekking tot het afvalbeheer, het onderhoud van de aanplantingen en de mobiliteit.

In het raam van het afvalbeheer en het hergebruik op 3 proefprojecten in de bouw (Helmet, Relais II en Potiers), werden de sloopinventarissen in samenwerking met het WTCB opgemaakt.

- **Helmet:** het aanbestedingsbericht van de studie werd gepubliceerd op 13/12/2019, opening van de offertes in maart 2020.
- **Relais II:** het aanbestedingsbericht van de opdracht voor werken werd in januari 2020 gepubliceerd, de opening van de offertes vond plaats in april 2020. Het studiebureau heeft de elementen en materialen die mogelijk waren, behouden. Er zal een bijzonder toezicht zijn op de documenten die de aannemer bij het begin van de werken heeft toegezonden.

- **Potiers:** opening van de offertes voor dienstverlening van een SB, eind 2019. Kennisgeving aan het SB van de start van de opdracht tot uitvoering van een voorontwerp in februari 2020.
- Lopende werven of werven die later van start zullen gaan, maar nog niet het nieuwe bestek hebben:
- **Afval:** de aanwezigheid van afvalbakken voor afvalsortering in de werflokalen wordt gemonitord. Op in totaal 11 werven in uitvoering sorteren 2 werven hun afval niet ter plaatse. Alle controleurs hebben een foto gestuurd die de aanwezigheid van deze vuilnisbakken bewijst.

| Samenvatting | OK | NOK | %OK/NOK |
|--------------|----|-----|---------|
| WEEK 1 | 11 | 3 | 86% |
| WEEK 2 | 9 | 2 | 82% |

Dit jaar kunnen we concluderen dat we ons staande houden, maar dat dit ondanks de wettelijke verplichting nog steeds niet spontaan op de werf wordt toegepast.

Over de weegbonnen en de bonnen voor afvalscheiding krijgen we geen informatie. In overleg met Leefmilieu Brussel en de Confederatie Bouw is besloten om deze niet aan te vragen zolang onze bijzondere bestekken niet van kracht zijn en zolang Leefmilieu Brussel deze niet heeft gecontroleerd.

Om te voldoen aan de eisen van Tracimat, en aangezien de onderneming BDB is goedgekeurd om afvalbeheerplannen voor openbare ruimten uit te voeren, werd ons raamcontract met BDB uitgebreid en kunnen we bij hen bestellingen plaatsen voor de initiatieven die onder de term "infrastructuren" zijn vermeld. Via dit raamcontract werden er 9 bestellingen geplaatst.

Anderzijds werden voor de initiatieven voor "gebouwen" 3 bestellingen geplaatst via een specifieke overheidsopdracht voor elk ervan.

- **Mobiliteitsplan:** nog niet verplicht voor de aannemer om dit uit te hangen. Op 21/06/2019 werd een friendly e-mail (opstart van de werf) gestuurd naar het Bouwteam van de enige werf die in de tweede helft van 2019 is gestart (kennisgeving gedaan en in uitvoering). Het mobiliteitsplan is een document dat door de aannemer moet worden opgesteld.
- **Onderhoudsplan van aanplantingen:** voor projecten waar er op basis van het bestek aanplantingen zijn voorzien, wordt er een bijakte opgemaakt met het SB opdat laatstgenoemde een plan voor het onderhoud van de aanplantingen zou opstellen. Dit plan is geïntegreerd in een algemeen beheersplan dat ook alle andere specificaties voor projectbeheer omvat.
- **Projecten/werven die de nieuwe bijzondere bestekken hebben:** Eind 2019 is er voor vijf initiatieven een kennisgeving gedaan, maar deze zullen pas in 2020 worden uitgevoerd, het zijn dezelfde die voor de mobiliteitsplannen worden genoemd.
- **Mobiliteitsplan:** Eind 2019 is er voor vijf initiatieven een kennisgeving gedaan, maar deze zullen pas in 2020 worden uitgevoerd:
 - Asbestverwijdering en sloop van het Medical Center
 - WC 2009 – Vroege Groenten – Luttrebrug in Vorst
 - Verlichting van het Jubelpark (verlichting van de gebouwen)
 - Bouw van een extra stockageruimte voor de kostuums op het dak van de ateliers van de Muntchouwburgtheater
 - WC Albert – Vanden Corput

- Er is een begeleiding opgezet om het Bouwteam te ondersteunen bij het verkrijgen van de documenten van de aannemer en de verificatie van de volledigheid en relevantie ervan.

3. Permanente acties

Beliris heeft verschillende strategieën ingevoerd:

- tot **consolidering** van de nieuwe artikelen aan de hand van ontmoetingen en uitwisseling van ervaringen met de medewerkers van Beliris, maar ook met de externen van de verschillende betrokken sectoren.
- voor de **sensibilisering en begeleiding** van de medewerkers betreffende de naleving van de 3 bovenvermelde acties. Dit wordt geconcretiseerd door een monitoring van de verschillende fases van het project door 2 medewerkers van de dienst Kwaliteit & Intern Toezicht, presentaties op de vergaderingen bij de opstart van de werf, gepersonaliseerde ontmoetingen en het versturen van een standaardmail die naargelang de fase herinnert aan wat mogelijk is en wat er wordt verwacht.
- Een sensibiliseringsactie werd opgezet via een **B-News** en enkele Quality Time conferenties die eenmaal per maand werden gegeven. Aangezien Quality Time niet in de zomer plaatsvindt, hebben we van deze periode gebruik gemaakt om twee "Summer Durability Time" te organiseren. Tijdens deze twee ontmoetingen werden er twee documentaires over duurzaamheid getoond.
 - Thema juli "Lichtvervuiling in stedelijke gebieden"
 - Thema augustus "Eco-wijken"

De onderwerpen die op QualityTime in 2019 aan bod kwamen, waren:

- Januari Fietsers - laten we het er over hebben! (GRACQ)
- Mei COPRO / Onpartijdige instelling voor de controle van bouwproducten. Normering en technische oplevering van materialen / Inspectie en certificering
- Juni VIVAQUA Waterbeheer in Brussel
- September Good Move: Nieuw gewestelijk mobiliteitsplan van het BHG
- November Circulaire economie in Brussel: Van een alliantie naar een programma
- In het raam van onze werven wordt er een overzicht van klachten van buurtbewoners of anderen bijgehouden. In 2019 waren er **93 milieuklachten** die als volgt zijn verdeeld:
 - **10** klachten in verband met **afval** dat de weg versperde, containers die slecht tegen de wind waren beschermd, ...
 - **1** klacht in verband met de **groenruimtes**
 - **82** klachten in verband met **mobiliteit** (slechte bewegwijzering van de omleiding, versperde fietspaden, onderbroken trottoir, ...)

Wat betreft het project om een **CO2-schaalsysteem** op te zetten, is het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest nog steeds terughoudend. Er loopt een diepgaandere analyse en een jurist van Beliris houdt hier toezicht op. Het Waalse en het Vlaamse Gewest van hun kant hebben proefprojecten opgestart.

Cyclus 5 - 2020-2022

1. Monitoringgegevens ingezameld voor de PROJECTEN

2. Doelstellingen per thema

1. THEMA 1: DUURZAME PROJECTEN

- Gebruik maken van sensibiliseringstools in het raam van onze projecten (bijv. GRO, TOTEM, Leefmilieu Brussel Tools en begeleiding, enz.). Deze instrumenten zullen het ook mogelijk maken om de beoogde duurzame acties te monitoren (zie het volgende punt voor de identificatie van acties) en ze zullen in 2020 project per project moeten worden gespecificeerd.
- Voor elk project:
 - *De reglementair verplichte duurzame acties uitvoeren.*
 - *Een of meer acties uitvoeren die van toepassing zijn op alle Beliris-projecten zoals beschreven in het modelbestek voor studies of werken.*
 - *Ten minste 3 specifieke duurzame acties identificeren. Een monitoring gedurende de volledige duur van het project, waarvan de modaliteiten nog moeten worden bepaald, zal tegen eind 2020 worden ingevoerd. Aandachtspunt: Het geheel van duurzame acties wordt benaderd volgens de categorisering van de **17 SDG's**.*
 - *Uitvoeren van "pilootaanbestedingen" voor werken met een gunningscriterium "laag koolstofgehalte" of een ander duurzaam gunningscriterium, en dit indien nodig met de hulp van een externe consultant om toezicht te houden op de uitvoering ervan.*

2. THEMA 2: SOCIALE PIJLER

- Update van de sociale clausules als Actiris binnen 3 jaar wijzigingen doorvoert.
- Per dossier een verslag over de sociale clausules maken.

3. THEMA 3: COMMUNICATIE

- De interne en externe communicatie over onze stappen naar meer duurzaamheid in verband met onze waarden versterken door per project de specifieke acties in de verf te zetten en deze bekendheid te geven (modaliteiten voor de monitoring nog te bepalen).

4. THEMA 4: SENSIBILISERING & OPLEIDING

- De sensibilisering van onze medewerkers voortzetten. Onder andere door in het integratieproces een opleiding over duurzaamheid en de bijbehorende Beliris-waarden te voorzien teneinde de medewerkers te sensibiliseren aan de hand van friendly e-mail, infosessies (Q time, Durability Time, ...).
- De sensibilisering van onze stakeholders voortzetten, met name door hen er in onze "bijaktesfiches" op te wijzen dat de duurzaamheid van projecten een onontbeerlijk aspect is in projecten die door en

met Beliris worden uitgevoerd, door de duurzame ambities van elk project in kaart te brengen en door onze studiebureaus en aannemers te sensibiliseren via onze kick-off meetings.

- De stappen ter bevordering van de digitalisering van processen (elektronische handtekening, O365, Aproplan, BIM) voortzetten.

Deze verschillende elementen met betrekking tot de stakeholders zullen in de relevante modeldocumenten worden opgenomen, monitoring ervan is niet gepland.

5. THEMA 5: KENNISUITWIJSELING

- De kennisuitwisseling stimuleren.
- Externe ontwikkelingen volgen, benchmarking.

VII. Communicatie – sensibilisering

Communicatie vormt een belangrijk onderdeel in het leven van het milieubeheersysteem (MBS). Zoals tijdens de voorgaande jaren hebben we in 2019 dan ook veel acties ten uitvoer gebracht.

Zo was er onder meer:

- Organisatie van de week van de duurzame ontwikkeling: biomarkt, duurzaam ontbijt, workshop e-steps, aquaponics;
- Organisatie van de week van de mobiliteit;
- 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;
- Shoe-Boxactie: inzameling van niet-bederfbare etenswaren in samenwerking met de Restos du Cœur.

Het jaarlijkse EMAS-communicatieplan is opgenomen in het **communicatie**plan Duurzame ontwikkeling. 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 gecommuniceerd over de SDG’s en andere mobiliteitsthema’s. Als FOD Mobiliteit en Vervoer moet dit thema immers een van onze prioriteiten blijven.

In 2020 liggen verschillende acties en mededelingen in het verlengde van 2019, maar met enkele aanpassingen gelinkt aan de actualiteit:

- Organisatie van een week van de duurzame ontwikkeling en van een week van de mobiliteit: opleiding over composteren, ritje met de elektrische fiets, een fotowedstrijd “Wat doe ik vandaag om een duurzamere toekomst voor te bereiden?”;
- 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), ...;

- Tips en tricks om thuis minder te verbruiken via het Yammer-platform;
- 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 zijn 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.

De leden van het EMAS-team hebben verschillende meer specifieke opleidingen gevolgd zoals: Excel, SharePoint, Verplichtingen inzake energie (PLAGE), opleiding tot eco-adviseur ...

Alles is gedocumenteerd in een opleidingsplan.

Het personeel zal zich blijven bijscholen wanneer nodig of mogelijk.

IX. Mobiliteit

Duurzame mobiliteit is een erg belangrijk thema voor onze FOD. Het behoort tot onze corebusiness. Daarom willen we een toonbeeld zijn. De meerderheid van ons personeel verplaatst zich met het openbaar vervoer. Voor dienstreizen geven we voorrang aan verplaatsingen met de trein.

In 2015 werd de rationalisering en vergroening van ons voertuigenpark opgestart. We beschikken momenteel over 22 recente hybridevoertuigen en over 5 CNG-voertuigen op een totaal van 139 voertuigen.

We zien erop toe onze verplichtingen in verband met het bedrijfsverkeersplan (BVP) na te komen. Dit werd binnen de termijn vervuld. Dit actieplan betreft met name de toevoeging van fietsenstallingen, de sensibilisering voor weinig vervuilende verplaatsingsmodi, ... het is ook in het raam van het BVP dat we het multimodale toegangsplan van de FOD hebben bijgewerkt.

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.

Eind 2019 naar aanleiding van een herschikking van de diensten van de Voorzitter, werd de functie van Mobility Manager overgedragen naar de dienst P&O. Dit maakt het inwinnen van gegevens er flink eenvoudiger op.

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. Dit gedeelte is onder controle.

In 2019 is een expert van de juridische dienst gestart met een analyse van ons register om het te controleren en om de overbodige reglementeringen eruit te verwijderen.

We nemen ook deel aan de "Facility Management"-vergaderingen samen met de dienst Preventie, de dienst Logistiek, het onderhoudsbedrijf en de eigenaar. Zo winnen we veel tijd bij het oplossen 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 up-to-date.

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

XI. Aankopen en overheidsopdrachten

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 bijzondere bestekken op te nemen. In voorkomend geval helpt de dienst de beherende diensten om de duurzaamheidscriteria concreet te formuleren 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).

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.

Verwezenlijkingen 2019: doel: beter rekening houden met duurzaamheid in de bestekken.

In 2019 heeft de dienst Overheidsopdrachten deelgenomen aan de interne audits van 2 april 2019 en de externe audits op 28 mei 2019. Om gevolg te geven aan de door de auditeur uitgebrachte opmerkingen, werd

er een beraad gehouden om de inventaristabel en de planning van overheidsopdrachten te verbeteren en meer in het bijzonder de kolom met de titel “duurzaamheidscriteria”. Deze actie die een beter gebruik van de kolom “duurzaamheidscriteria” beoogt, is nog steeds bezig.

In de loop van het jaar 2019 heeft de dienst Overheidsopdrachten ook aan de digitalisering van de procedure gewerkt. Modelnota’s voor de samenstelling van dossiers werden ter beschikking gesteld op “SharePoint”.

Uitdagingen voor de volgende cyclus:

Sinds 2020 werkt de dienst Overheidsopdrachten volledig digitaal met een 100% digitale verwerking van de dossiers. 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 is een van de doelstellingen van de dienst Overheidsopdrachten voor de volgende cyclus om dit systeem voort te zetten en deze werkwijze voortdurend te verbeteren om van het digitale de norm en niet langer de uitzondering te maken.

De dienst Overheidsopdrachten wil ook deel uitmaken van en actief deelnemen aan de werkgroep “aankopers” die de EMAS-verantwoordelijke van de FOD Mobiliteit wil oprichten en dit om een meer overkoepelend beraad over duurzaamheid in overheidsopdrachten in te voeren.

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 Brusselse Hoofdstedelijke 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 |
| 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)) |
| DG | Directoraat-generaal |
| DGDMS | Directoraat-generaal Duurzame Mobiliteit en Spoorbeleid |
| DGLV | Directoraat-generaal Luchtvaart |
| DGS | Directoraat-generaal Scheepvaart |
| DGWVVV | Directoraat-generaal Wegvervoer en Verkeersveiligheid |
| 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 |
| DVI | Directie Vervoersinfrastructuur |
| DIRCOM | Directiecomité |
| DOS | Directie Overheidsbedrijven en Spoorbeleid |
| SRD | Sectoraal Referentiedocument |
| Ecobeheer | Milieubeheer van de FOD MV |
| EMAS | Eco-Management and Audit Scheme |
| ERTMS | European Rail Traffic Management System |
| EU | Europese Unie |
| TSI NOISE | EU-Technical Specifications for Interoperability |
| 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 |
| FIT | Internationaal Forum van de Ministers van Vervoer |
| 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 |

| | |
|------------------------------|---|
| SECA | SOx Emission Control Area = gebied in de Noordzee en in het Kanaal met beperkingen voor de emissie van zwaveldioxide |
| Teamroom | Een intern platform voor het delen van documenten |
| UNECE | Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties |
| RE Eco-gestion | Milieuverantwoordelijke voor het ecologisch beheer van de FOD MV |
| Verantwoordelijke Opdrachten | Milieuverantwoordelijke voor de integratie van het milieu in de opdrachten van de FOD M&V |
| VTE | Voltijds equivalent |
| WEB-DIV | Informaticatoepassing die de verzekeringsmakelaars in staat stelt de inschrijvingsaanvragen voor voertuigen bij de DIV in te dienen |
| WEB TEUV | Informaticatoepassing die het mogelijk maakt de vergunningsaanvragen voor uitzonderlijk vervoer te beheren |

| | |
|---------------------------|---|
| 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 Brusselse Hoofdstedelijke 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 |
| Ecobeheer | Milieubeheer van de FOD MV |
| EMAS | Eco-Management and Audit Scheme |
| ERTMS | European Rail Traffic Management System |
| 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 stikstofdioxidenemissies. |
| 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 |
| 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 |
| 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 juni 2021 worden gepubliceerd.

XIV. Adressen en contactpersonen

Cindy Dequesne
 Algemene coördinatrice - Verantwoordelijke voor de cel Duurzame Ontwikkeling
 Ivan Freeman
 Milieuverantwoordelijke voor het ecologisch beheer van het City Atrium van de
 FOD Mobiliteit en Vervoer
 Vooruitgangstraat 56
 1210 Brussel
 Tel. 02 277 31 11
 Algemeen contactadres: emas@mobiliteit.fgov.be