



Milieuverklaring 2021

Gegevens 2020

Dit document is een vertaling van de Franstalige versie van de Milieuverklaring die op 20 september is geverifieerd

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

Inhoudsopgave

Milieuverklaring 2021.....	1
Gegevens 2020	1
I. Woord van de Voorzitster	3
II. De Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer	4
1.Organigram	4
2.Locatie	4
3.Opdracht.....	4
III. Toepassingsgebied / Reikwijdte van het Milieubeheersysteem (MBS)	5
IV. Beschrijving van ons MBS	6
V. Milieubeleid.....	7
VI. Resultaten - Significante aspecten - Planning.....	8
1.Ecobeheer – City Atrium.....	8
2.Biodiversiteit.....	20
3.Opdrachten: Resultaten en perspectieven.....	20
VII. Communicatie – sensibilisering.....	40
VIII. Opleiding	41
IX. Mobiliteit.....	41
X. Wettelijke eisen inzake milieu (beheer van non-conformiteiten, preventieve en verbeteracties)	42
XI. Aankopen en overheidsopdrachten	42
XII. Begrippen en afkortingen.....	43
XIII. Volgende milieuverklaring.....	44
XIV. Adressen en contactpersonen	44
XV. Verklaring van de milieuverificateur met betrekking tot de controle- en valideringsactiviteiten	45

I. Woord van de Voorzitter

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.

In 2019 heeft ons beheersysteem zijn belang aangetoond bij de monitoring van een goed ecobeheer. Voor onze nieuwe cyclus (2020-2022) hebben wij besloten om het goede beheer van ons verbruik en ons afval voort te zetten door doelstellingen voor de vermindering ervan toe te voegen.

Het jaar 2020 werd gekenmerkt door een crisis zonder weerga, veroorzaakt door de wereldwijde pandemie van het coronavirus. Dit heeft voor iedereen een moeilijk klimaat geschapen. Onze FOD kwam voor heel wat uitdagingen te staan, waaronder de verplichting tot telewerken, strengere gezondheidsnormen, de invoering van nieuwe procedures en de quarantaine van sommige personeelsleden thuis.

Vanaf medio maart 2020 moest een grote meerderheid van het personeel 100% telewerken. De FOD heeft daarom verschillende acties georganiseerd om de medewerkers te helpen veilig te werken en tegelijkertijd de continuïteit van de dienstverlening te waarborgen. Er werden ook verschillende bewustmakingscampagnes voorgesteld met het oog op de verbetering van het welzijn, het leren werken op afstand of het vermijden van overmatig verbruik thuis. Bovendien bleef het City Atrium beschikbaar voor het onthaal van de personeelsleden en bood het hun een optimaal comfort.

Ondanks de omstandigheden was het mogelijk de koolstofvoetafdruk van ons gebouw te verkleinen. Ons gas- en elektriciteitsverbruik is gedaald dankzij een regelmatige monitoring, waardoor wij de programmering waar mogelijk hebben kunnen aanpassen. Wij hebben ook zeer goede resultaten geboekt op het vlak van waterverbruik en hebben onze afvalproductie aanzienlijk verminderd.

Bij onze aankopen werd duurzaamheid regelmatig vooropgesteld om zo goed mogelijk te voldoen aan de eisen van ons milieubeheersysteem. Dit is ook een van de redenen waarom er structureel in de natte ruimtes is geïnvesteerd. In de eerste helft van 2020 hebben we namelijk kranen en urinoirs met automatische detectie geïnstalleerd. Dankzij deze verbeteringen konden wij besmettingsrisico's vermijden en ons waterverbruik verminderen.

In dit uitzonderlijke jaar bedank en feliciteer ik graag 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 ons hebben aangepast en dat we het proces van voortdurende verbetering hebben kunnen voortzetten.

Het welzijn van het personeel en de instandhouding van het milieubeheersysteem vormen de uitmuntendheidsdoelstellingen van het beheer van de FOD.

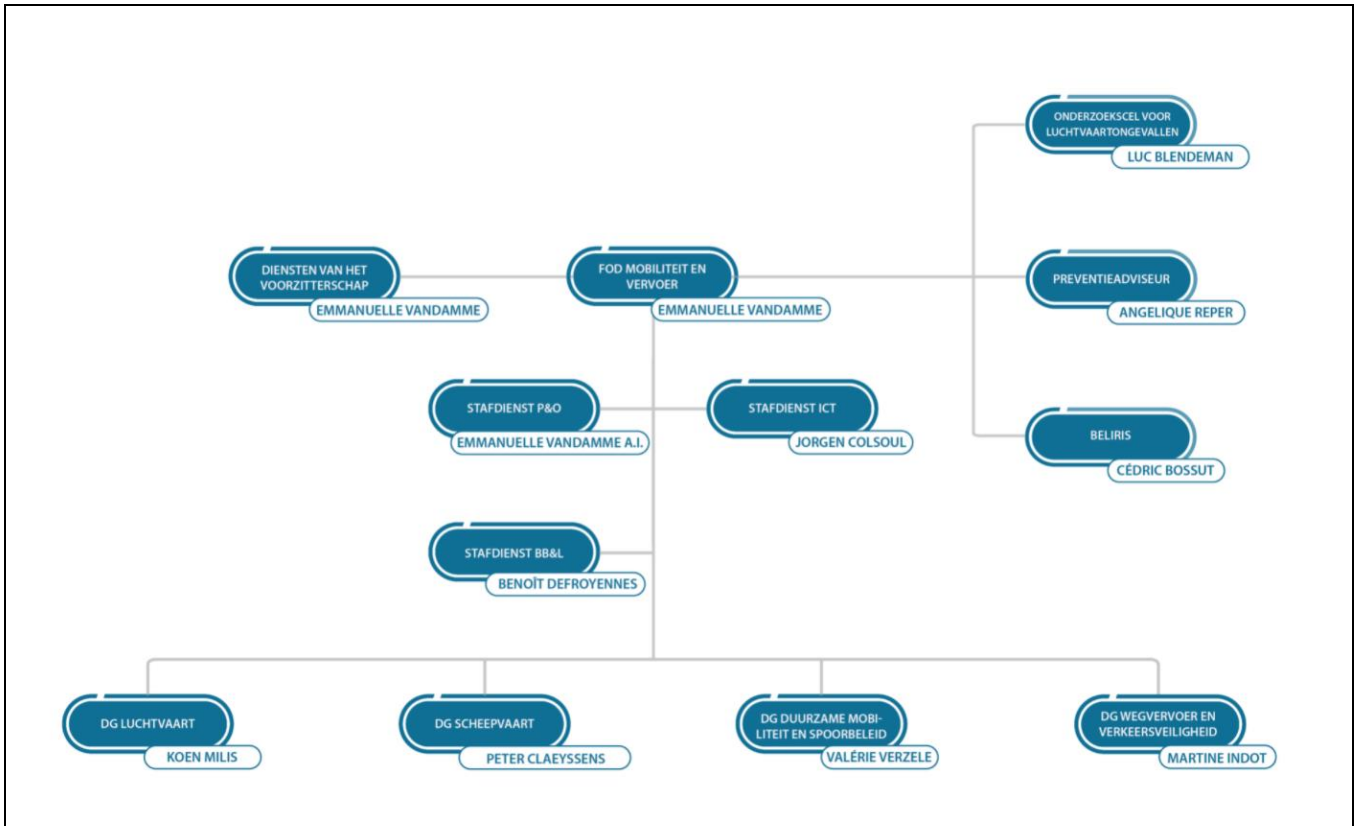
Ik zal mijn uiterste best doen om dit in de komende jaren te stimuleren.

De Voorzitter van het Directiecomité

Emmanuelle Vandamme

II. De Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer

1. Organigram



2. Locatie

City Atrium, Vooruitgangstraat 56 - 1210 Brussel

3. Opdracht

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

Beleidsvoorbereiding

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

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

Beleidsuitvoering

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

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

III. Toepassingsgebied / Reikwijdte van het Milieubeheersysteem (MBS)

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

Bezetting en configuratie van het City Atrium:

Aantal medewerkers: 890,99 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.

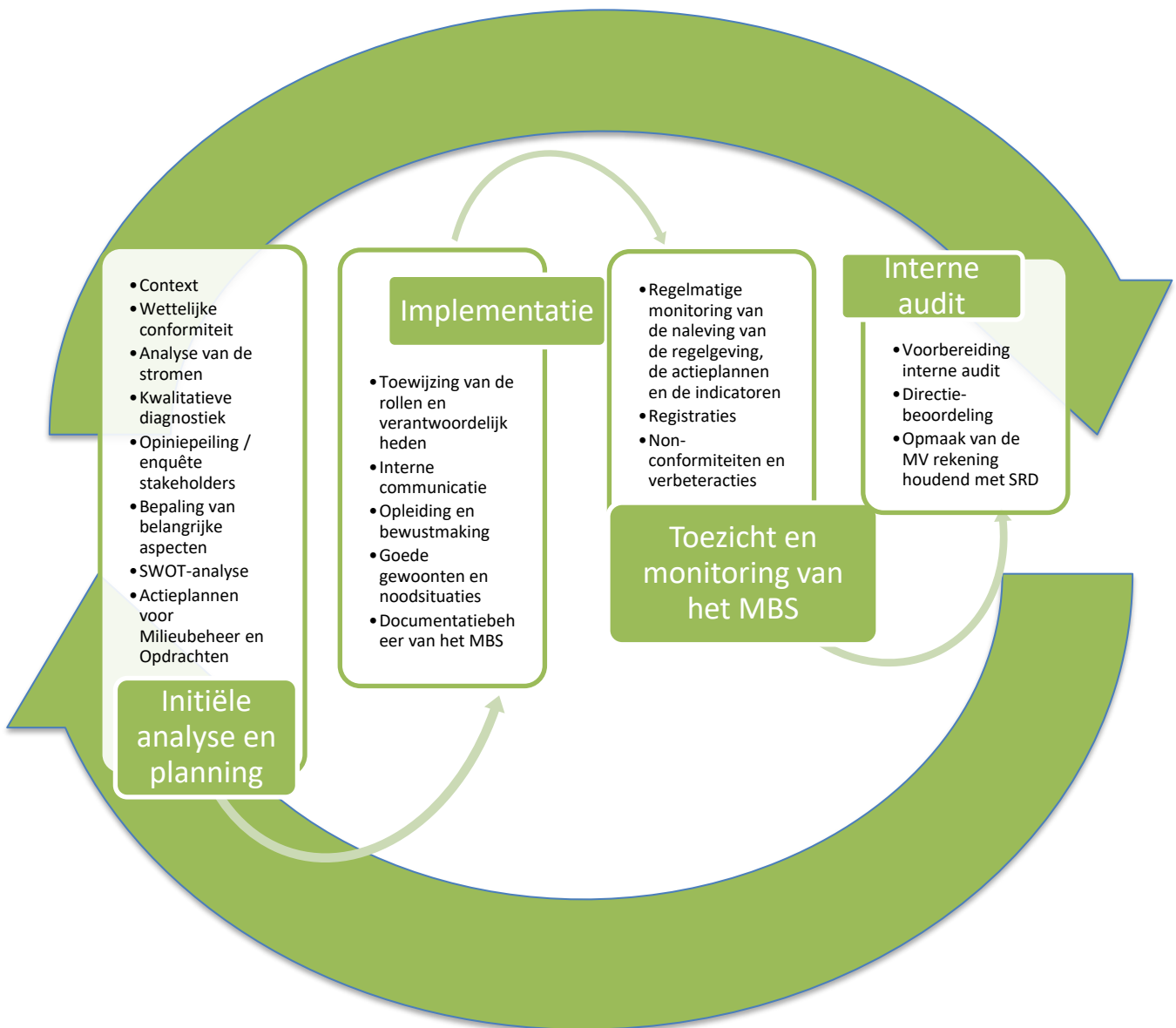
Een bewaakte parking met 86 staanplaatsen voor auto's (waarvan 2 gehandicaptenplaatsen) verdeeld over 2 verdiepingen, 1 staanplaats voor motorfietsen en een fietsenstalling met 76 plaatsen die gedeeltelijk onder het door de FOD Economie gebruikte gebouw is gelegen. Het aantal plaatsen voor fietsen beantwoordt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

IV. Beschrijving van ons MBS

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

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



V. Milieubeleid

2020 vormde de start van een nieuwe EMAS-cyclus. Een nieuwe cyclus betekent ook de actualisering van de analyse en nieuwe doelstellingen en actieplannen. Daarom hebben we ons milieubeleid geactualiseerd.

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 Deal" van de Europese Unie richting aan het beleid.



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

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



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

Daarnaast werden er voor de komende periode drie prioriteiten opgesteld:

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



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

Wij zullen ons 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 Veiligheidszorg

Bart Heylbroeck
Directeur-generaal a.i. Scheepvaart

Valérie Verzele
Directeur-generaal
Duurzame mobiliteit en Spoorbeleid

Koen Mills
Directeur-generaal Luchvaart

Benoit 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 2020 tot december 2020)

<i>Site 1 (Referentiejaar 2016)</i>			
Indicatoren	2016	2020	
	Resultaten	Doel	Resultaten
Elektriciteitsverbruik in kWh/VTE/jaar*	3.476,61 (100%)	Verminderen	2474,96 (71%)
Gasverbruik in genormaliseerd kWh /m ² /jaar*	79,87 (100%)	Verminderen	70,49 (88%)
Waterverbruik in m ³ /VTE*	9,16 (100%)	Verminderen	4,52 (49%)
Hoeveelheid restafval in kg/VTE/jaar*	21,71 (100%)	Verminderen	9,62 (44%)
Hoeveelheid PMD-afval in kg/VTE/jaar*	2,38 (100%)	Verminderen	0,70 (29%)
Hoeveelheid papierafval in kg/VTE/jaar*	25,60 (100%)	Verminderen	17,36 (68%)
Papierverbruik in het City Atrium in kg/VTE	18,33 (100%)	Verminderen	8,24** (42%)
Gemiddeld brandstofverbruik van ons wagenpark in liter per 100 km	6,48 (100%)	Ons resultaat bestendigen	6,40 (99%)

* = indicator opgenomen in SRD

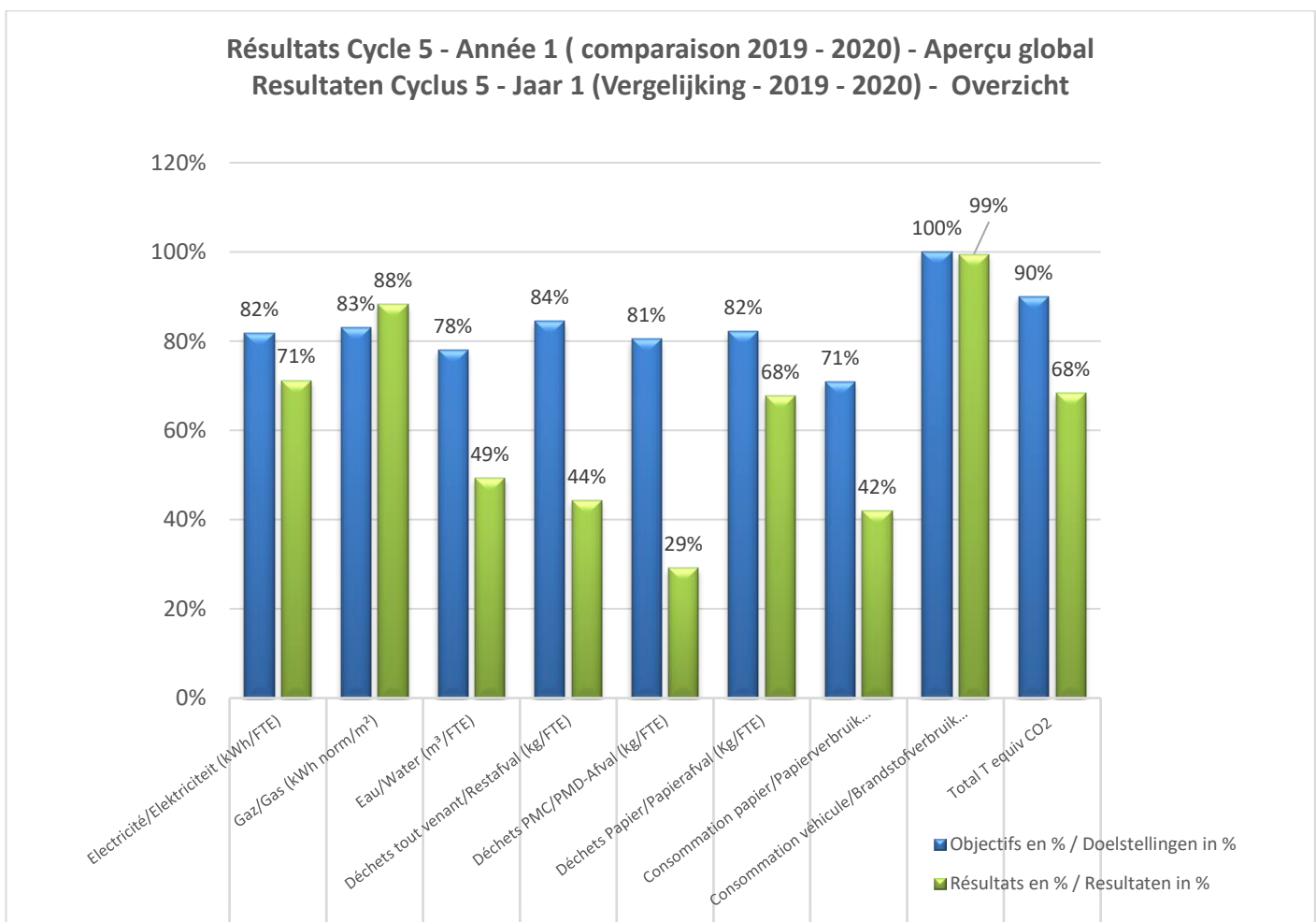
** Dit resultaat vertegenwoordigt al het papier dat in het City Atrium werd verbruikt en daarbij komen nog de door FedoPress gedrukte documenten (brochures, folders, rapporten, ...). Dit deel vertegenwoordigt ongeveer 500 kg papier in 2020. Indien men dit over de VTE verdeelt, komt men aan ongeveer 8 kg/VTE in het totaal.

1.2 Grafieken, details en uitleg

Algemeen overzicht van de resultaten van 2020 ten opzichte van de resultaten van 2019. De percentages in de tabel zijn berekend ten opzichte van de resultaten van ons referentiejaar (2016).

Omdat 2020 een heel bijzonder jaar was vanwege de COVID-19-crisis, werd er in de tekstuele toelichting echter voor gekozen om onze resultaten te vergelijken met het laatste 'normale' jaar van bezetting van het City Atrium, namelijk 2019.

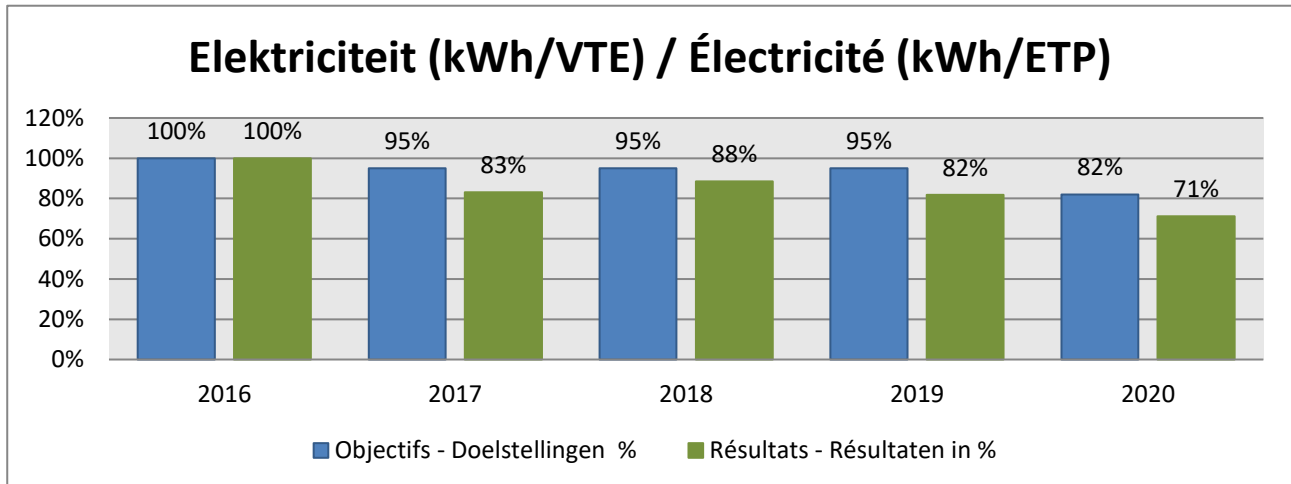
Het was ook het laatste jaar van onze vorige cyclus (cyclus 4) en het jaar van de meest significante dalingen. Het waren trouwens deze resultaten die wij als streefcijfers voor 2020 hebben voorgesteld.



De impact van de pandemie op de resultaten van 2020 is gedeeltelijk zichtbaar. Hoewel de vermindering van de afvalproductie en onze ecologische voetafdruk duidelijk zichtbaar is, kan niet hetzelfde worden gezegd van aspecten die verband houden met energieverbruik.

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

1.2.1 Elektriciteit



Na een jaar (2019) waarin we onze doelstellingen om ons elektriciteitsverbruik te verminderen hebben gehaald, was 2020 een jaar waarin we dit moesten bestendigen. De trend in de eerste twee maanden was goed, aangezien we zo'n 22.500 kWh minder hebben verbruikt dan in dezelfde maanden in 2019, wat neerkomt op 28 kWh/VTE minder ten opzichte van 2019.

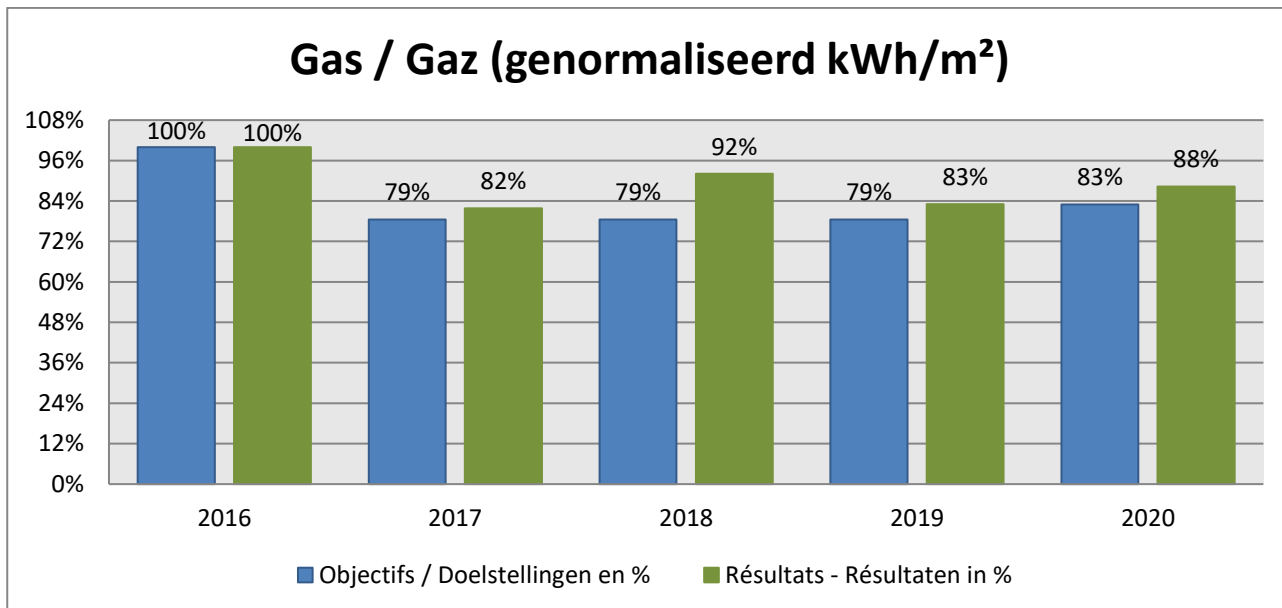
Half maart hebben we de eerste lockdown door COVID-19 meegemaakt. Als gevolg daarvan was er gedurende verscheidene weken geen activiteit in de FOD en daalde het bruto elektriciteitsverbruik sterk. Van maart tot juli 2020 verbruikten we namelijk zo'n 900.000 kWh, wat 250.000 kWh minder is dan in 2019. Ons gebouw bleef echter toegankelijk voor bepaalde mensen en dus moesten wij elektriciteit blijven opwekken voor een aantal doeleinden: liften, verlichting voor de mensen die op bepaalde verdiepingen aanwezig waren en zeker ook voor de ventilatie en de koeling van de computerservers.

Het verbruik in de laatste 5 maanden van 2020 was uiteindelijk vergelijkbaar met dat in dezelfde periode van 2019. Dit kan worden verklaard door het feit dat ondanks de aanwezigheid van slechts een beperkt aantal mensen in het City Atrium (ongeveer ¼ van de gebruikelijke bezettingsgraad) er werd gestreefd naar een optimaal comfort voor degenen die omwille van dienstnoden ter plaatse waren.

Men kan besluiten dat het duidelijk is dat de resultaten van 2020 dus lager liggen dan die van alle voorgaande jaren, maar niet altijd op het niveau dat gezien de lage bezettingsgraad van de panden kon worden verwacht. De volledige strategie voor het elektriciteitsbeheer van het gebouw moet voor de komende jaren opnieuw worden bekeken om een betere correlatie tot stand te brengen tussen het aantal werknemers en het verbruiksniveau in het City Atrium. Deze analyse zal ook moeten worden uitgevoerd om te voldoen aan de nieuwe PLAGE-regelgeving voor grote gebouwencomplexen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Dit Plan voor Lokale Actie voor het Gebruik van Energie (PLAGE) is een wettelijke verplichting die in 2019 in werking is getreden. Het is een cyclisch proces met verschillende fasen over een periode van 5 jaar, die gestart is met een identificatiefase in 2020. Vanaf 2021 zullen de programmerings- en uitvoeringsfasen ingaan in ons hoofdgebouw, het City Atrium. Het is erop gericht het energieverbruik van gebouwen te verminderen, zonder verlies van comfort voor de aanwezigen en zonder grote investeringen te beogen. Het is de bedoeling de totale milieu-impact van gebouwen in Brussel te verminderen.

1.2.2 Gasverbruik



Na een jaar (2019) waarin ons gasverbruik aanzienlijk daalde, moest 2020 een jaar worden waarin we ons gasverbruik moesten bestendigen of zelfs verminderen. De trend in de eerste twee maanden was ook goed, aangezien we zo'n 11.000 m³ minder gas hebben verbruikt dan in dezelfde maanden in 2019.

Half maart hebben we de eerste lockdown door COVID-19 meegemaakt. Als gevolg daarvan was er gedurende verscheidene weken geen activiteit in de FOD en bleef het bruto gasverbruik dalen. Van maart tot mei 2020 verbruikten we namelijk zo'n 9.000 m³ minder dan in 2019. Ons gebouw bleef echter toegankelijk voor sommige mensen en dus moesten wij gas blijven produceren om het gebouw te verwarmen.

De vermindering van ons verbruik is echter minder significant als het gaat om de genormaliseerde resultaten¹. Er kan immers worden vastgesteld dat de verwarming van het City Atrium meer afhangt van de buitentemperatuur dan van de bezettingsgraad. Er doet zich zelfs een fenomeen voor van een hoger verbruik van juni tot september, de maanden waarin er gewoonlijk helemaal geen verwarming is.

Dit werd uitgelegd door de verantwoordelijke van ons onderhoudsbedrijf, Engie, die hetzelfde verschijnsel aantroef in alle "grote" gebouwen die zij beheren:

"Helaas heeft deze situatie zich in 2020 in verschillende van onze gebouwen voorgedaan als gevolg van de COVID-crisis." Verklaring: "Onder normale omstandigheden werkt het ventilatiesysteem in de meeste grote gebouwen met gerecirculeerde lucht. Dit betekent dat een deel van de verontreinigde lucht wordt gerecupereerd en vermengd met de verse lucht. Tijdens de COVID-crisis adviseerden veel wetenschappelijke instanties echter om uitsluitend met verse lucht te werken. Dit om te voorkomen dat er lucht met het virus in het gebouw zou worden rondgeblazen.

U moet weten dat wij in België in die periode (mei/juni tot augustus) hittegolven hebben gehad, maar ook vrij koele avonden. Op "koele" avonden startte het ventilatiesysteem dus op maandag om 4 uur 's morgens op en op andere dagen om 6 uur 's morgens. Er werd dan ook uitsluitend verse lucht in het gebouw rondgeblazen. Deze lucht (die niet wordt opgewarmd door de gebruikte lucht omdat er geen hergebruik

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

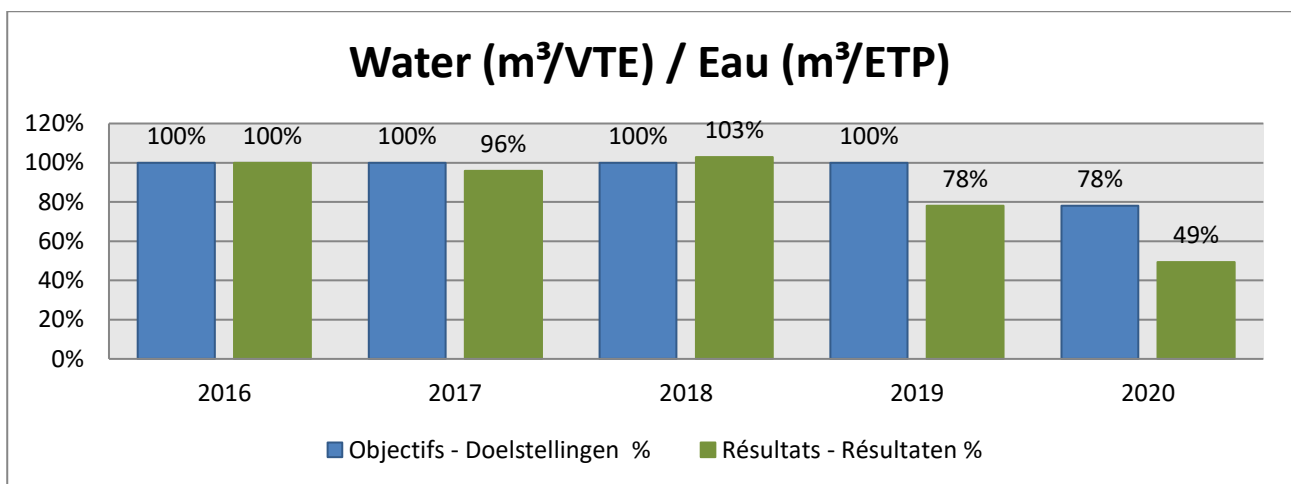
meer plaatsvindt) zal ertoe leiden dat het gebouw wordt afgekoeld. Als gevolg van deze koeling daalt de omgevingstemperatuur van het gebouw.

Dit zal de boilers doen opstarten om wat warm water in de batterijen van de pulsiegroep te injecteren om de ingestelde temperatuur van het gebouw weer te bereiken.”

Het brutoverbruik lag in 2020 uiteindelijk lager dan in 2019, met een daling van meer dan 21.000 m³ gas. Als men het verbruik daarentegen afzet tegen de geregistreerde temperaturen en de bezettingsgraad (ongeveer ¼ van het personeel, zo niet minder gedurende 10 maanden van het jaar), dan is het verbruik gestegen. Dit werd hierboven dus toegelicht. Het doel was immers dat de mensen die zich ter plaatse bevonden voor de noden van de dienst veilig en met optimaal comfort zouden kunnen werken.

Er kan worden besloten dat het duidelijk is dat de resultaten voor 2020 lang niet zo goed zijn als we hadden kunnen verwachten, maar dat, net als bij het elektriciteitsverbruik, de daling van het gasverbruik de komende jaren in de gaten zal worden gehouden, aangezien we moeten voldoen aan de nieuwe PLAGE-regelgeving voor grote gebouwencomplexen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

1.2.3 Waterverbruik



Het waterverbruik was begin 2020 vergelijkbaar met dat van 2019, wat aantoont dat het onder controle was. De resultaten over het hele jaar zullen trouwens lager liggen dan in 2019. Er is een veel duidelijkere correlatie tussen de aanwezigheid van personeel en waterverbruik.

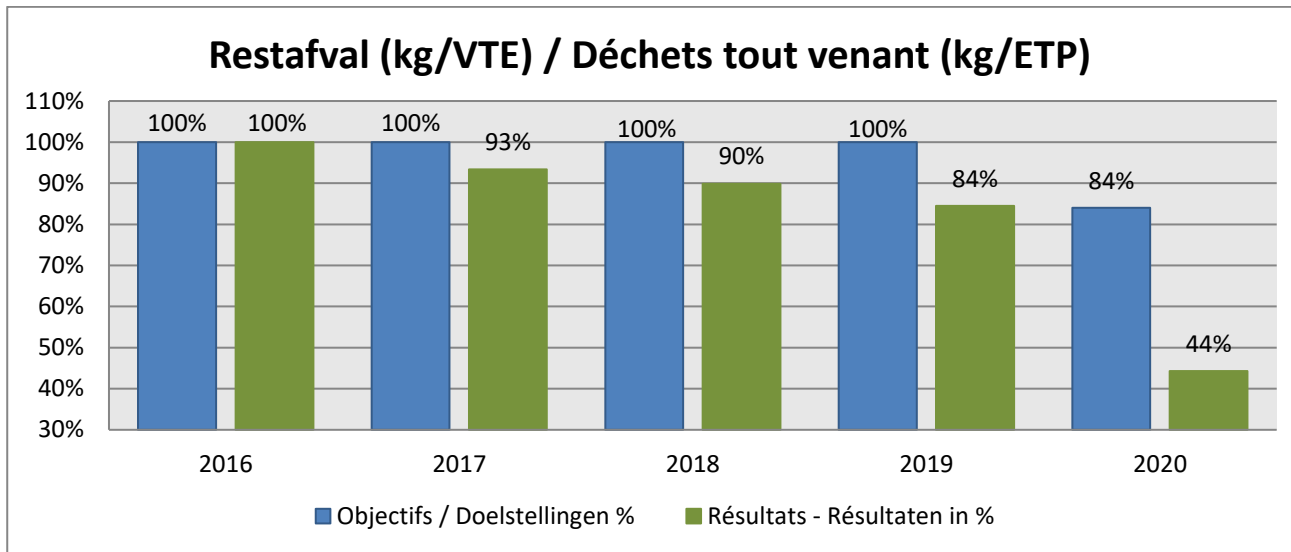
We zijn van een verbruik van 6.300 m³ water in 2019 naar 4.026 m³ in 2020 gegaan. De daling is dus aanzienlijk, ook al hebben de nieuwe gewoonten in verband met COVID-19 de aanwezigen er ongetwijfeld toe aangezet vaker hun handen te wassen. Het waterverbruik is ook te verklaren door de aanwezigheid van een klein aantal personeelsleden en de dagelijkse schoonmaak van de verschillende werkruimten. Er is ook waterverbruik dat verband houdt met de installatie van nieuwe urinoirs met een regelmatig automatisch doorspoelsysteem. Dit is zeer belangrijk om stilstaand water en kalkaanslag te voorkomen.

Samenvattende tabel met cijfers voor het binnen de FOD gemonitorde verbruik, rekening houdend met de bovenstaande opmerkingen voor 2020:

	2016	2017	2018	2019	2020	2019 vs 2016 / 2020 vs 2016
Elektriciteit	3.477 kWh/VTE	2.889 kWh/VTE	3.075 kWh/VTE	2.845 kWh/VTE	2.475 kWh/VTE	- 18% / - 29%
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	70,05 genormaliseerd kWh/m ²	-17% / - 12%
Water	9,16 m ³ /VTE	8,79 m ³ /VTE	9,42 m ³ /VTE	7,15 m ³ /VTE	4,52 m ³ /VTE	- 22% / - 51%

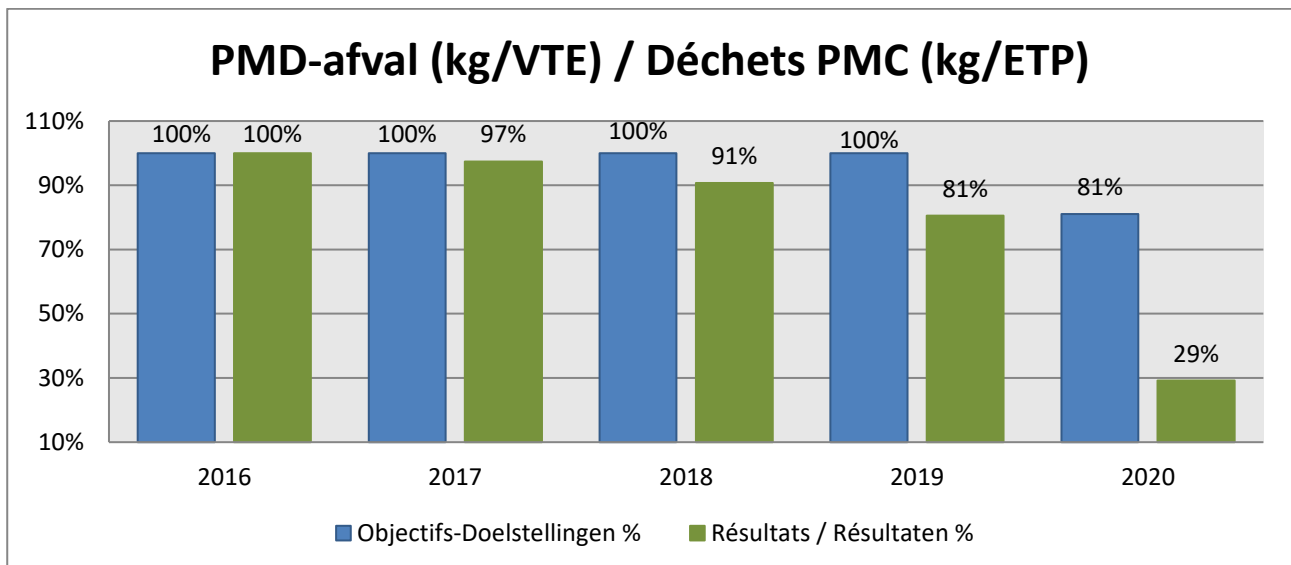
1.2.4 Afvalbeheer

a. Restafval



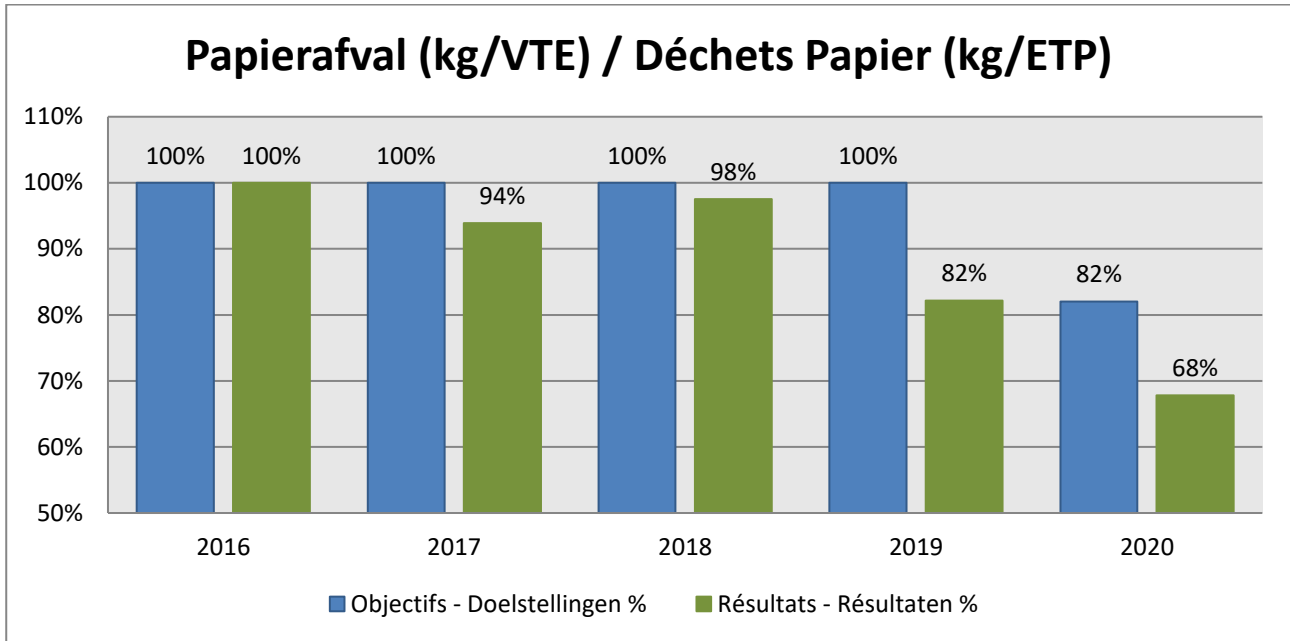
In 2020, in de eerste maanden van het jaar, was onze totale afvalproductie vergelijkbaar met ons beste jaar, 2019. Vanaf april hebben wij een drastische vermindering van dit soort afval vastgesteld, die rechtstreeks verband houdt met de bezetting van de lokalen. De COVID-19-crisis heeft dan ook een grote impact gehad op de vermindering van het restafval in het City Atrium.

b. PMD-afval



In 2020, in de eerste maanden van het jaar, was onze totale PMD-afvalproductie vergelijkbaar met die van ons beste jaar, 2019. Vanaf april hebben wij een drastische vermindering van dit soort afval vastgesteld, die rechtstreeks verband houdt met de bezetting van de lokalen. De COVID-19-crisis heeft dan ook een erg grote impact gehad op de vermindering van het PMD-afval in het City Atrium.

c. Papierafval



In 2020 is de productie van papierafval met meer dan 3.000 kg gedaald ten opzichte van 2019. Deze afname is echter niet zo spectaculair als men zou kunnen denken gelet op de situatie in verband met COVID-19. Er zijn echter meerdere verklaringen voor deze resultaten.

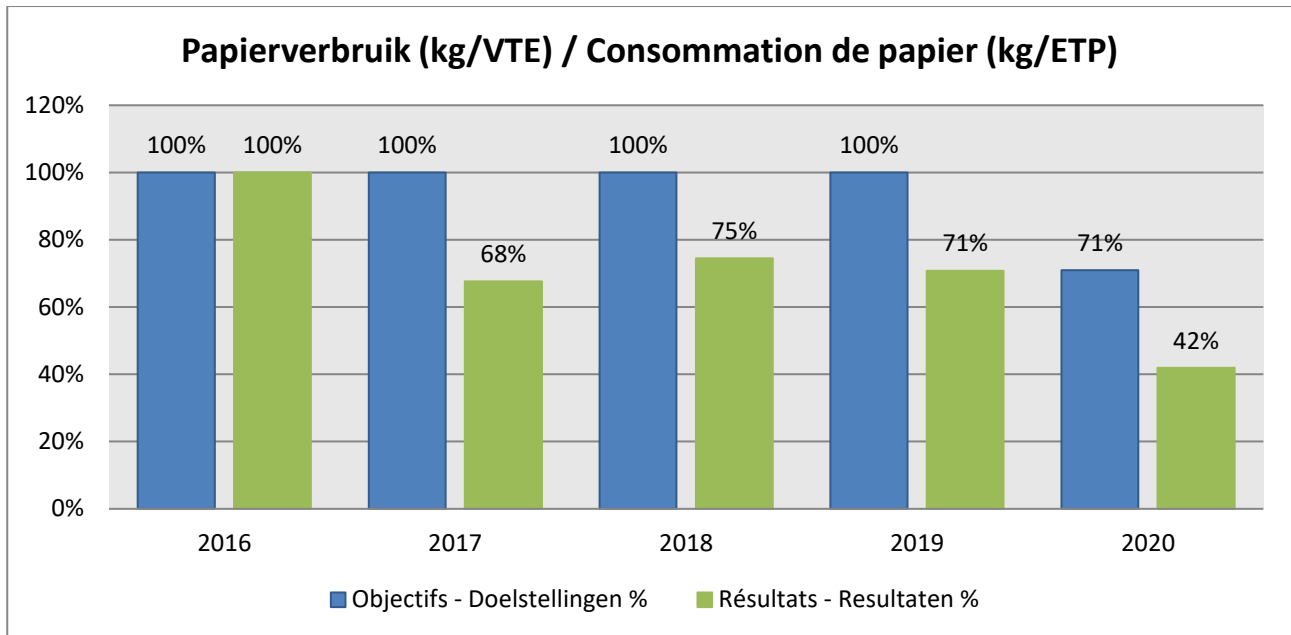
In 2020 hebben sommige diensten immers van de situatie gebruik gemaakt om hun archieven op te schonen. Dit was het geval van de juridische dienst, die tijdens de zomermaanden grote hoeveelheden papier weggooide. Er waren ook een paar maanden waarin sommige DIV-bijkantoren geen inzamelingscontract voor papier meer hadden. Er moesten dus oplossingen worden gevonden en veel van de aan het loket verwerkte papieraanvragen moesten naar Brussel worden gebracht en werden dan meegerekend in de papierafvalproductie van het City Atrium.

Samenvattende tabel met cijfers voor de verschillende afvalsoorten, rekening houdend met de bovenstaande opmerkingen voor 2020:

Afval	2016	2017	2018	2019	2020	2019 vs 2016 / 2020 vs 2016
Restafval	21,71 kg/VTE	20,27 kg/VTE	19,51 kg/VTE	18,34 kg/VTE	9,62 kg/VTE	-16% / -56%
PMD	2,38 kg/VTE	2,32 kg/VTE	2,16 kg/VTE	1,92 kg/VTE	0,70 kg/VTE	-19% / -71%
Papier	25,60 kg/VTE	24,04 kg/VTE	24,97 kg/VTE	21,04 kg/VTE	17,36 kg/VTE	-18% / -32%

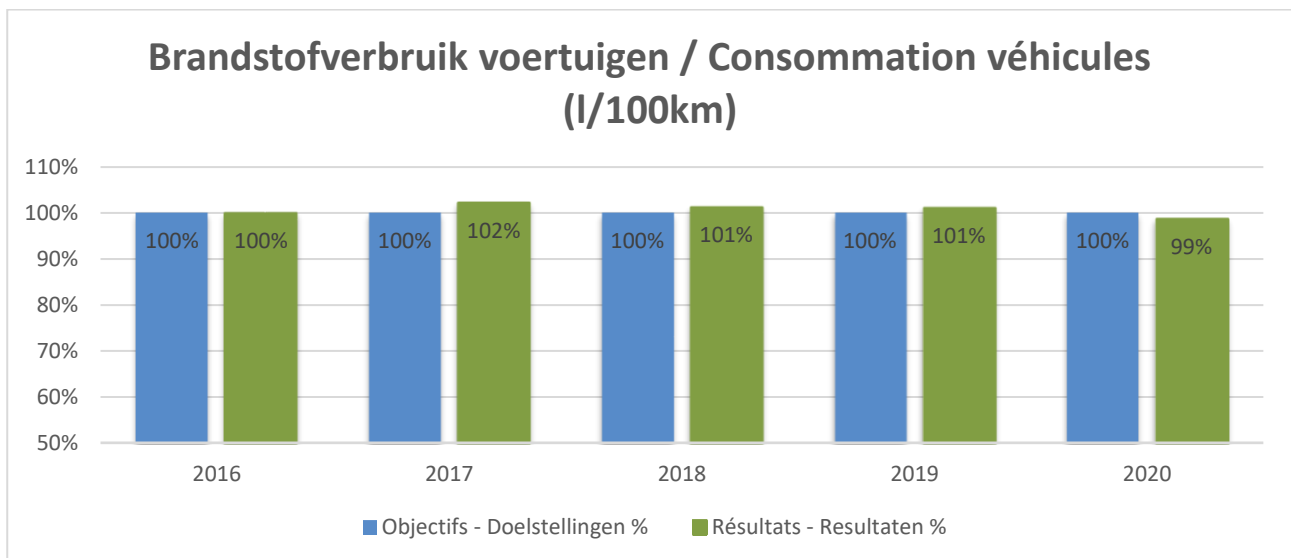
In 2018 hebben we deelgenomen aan de voorbereiding van de overheidsopdracht voor het nieuwe afvalophalingscontract. Dit contract had in juli 2018 van start moeten gaan, maar liep vertraging op bij de verantwoordelijke FOD (FOD Financiën). Ook in 2020 kon er niet worden gestart en dit werd uitgesteld tot mei 2021.

1.2.5 Papierverbruik in het City Atrium



Wij zijn papier blijven gebruiken, vooral tijdens de maanden waarin alles hervat werd en er weer meer personeel in het City Atrium aanwezig was. De in 2020 gemeten resultaten laten echter een mooie algemene afname van ons papierverbruik zien.

1.2.6 Brandstofverbruik van de voertuigen

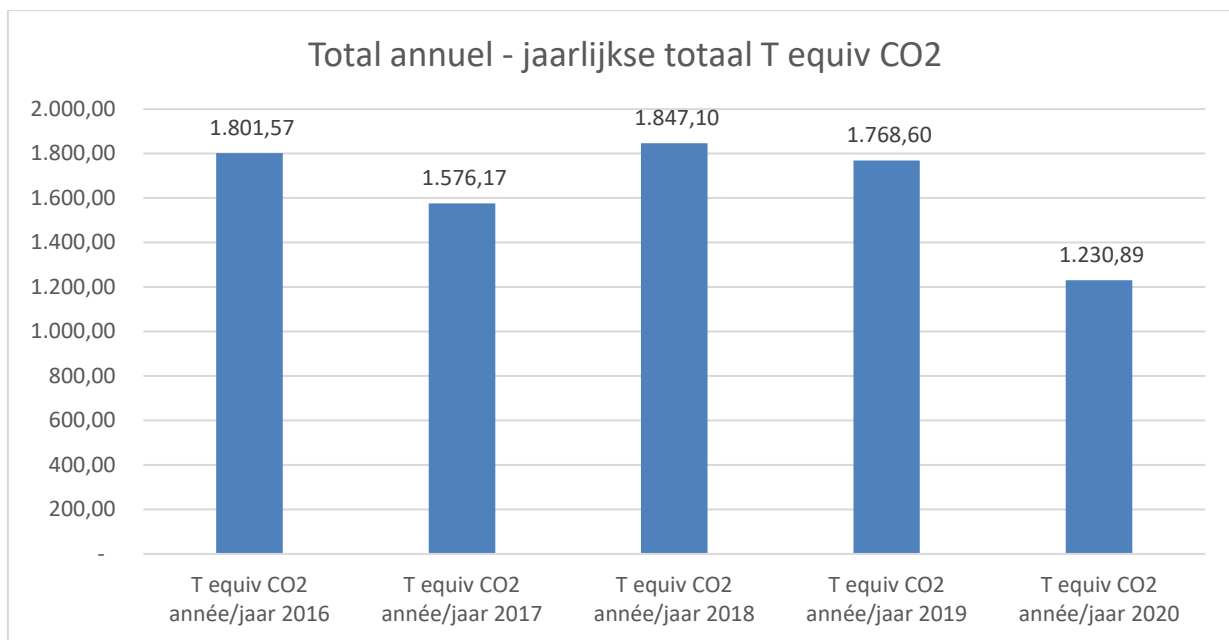


In 2020 kunnen we een daling van het verbruik van onze voertuigen zien. Dit is een daling van 6,56 l/100km naar 6,40 l/100km. Dit kan worden verklaard door de geleidelijke vernieuwing van ons voertuigenpark. Er werd ook een eco-rijopleiding georganiseerd in 2020. Een twintigtal bestuurders hebben deze gevolgd. Er is echter nog veel werk aan de winkel, aangezien we ook te maken hebben met een groot aantal verschillende bestuurders met een uiteenlopend rijgedrag.

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-equivalent². Voor de dienstreizen wordt de CO₂-uitstoot berekend per type vervoermiddel en naargelang van de tijdens de verschillende zendingen afgelegde kilometers.



In 2020 hebben wij onze CO₂-uitstoot verminderd en deze vermindering houdt rechtstreeks verband met de veranderingen in gewoonten tijdens de lockdownmaanden. We kunnen inderdaad op alle niveaus een verkleining van onze ecologische voetafdruk vaststellen.

Met de daling van het energieverbruik van ons gebouw hebben wij ongeveer 130 ton CO₂-equivalenten minder geproduceerd. Daar komt nog een besparing van iets meer dan 55 T CO₂-equivalenten bij voor autoverplaatsingen, zowel bij buitenlandse zendingen maar ook bij controles langs de weg. Zoals te verwachten was, is de meest zichtbare afname te danken aan onze uitstoot door vliegtrips. We zijn van 393 vluchten in 2019 naar 63 vluchten in 2020 gegaan. Dit resulteerde in een afname met 350 T CO₂-equivalenten ten opzichte van 2019.

De technologische ontwikkelingen en het gebruik daarvan heeft ons echter in staat gesteld ons werk voort te zetten ondanks de vermindering van onze verplaatsingen naar het buitenland. Dit bewijst dat het mogelijk is onze ecologische voetafdruk te verkleinen door ons energieverbruik in het City Atrium te verminderen en, waar mogelijk, door dienstreizen per vliegtuig te rationaliseren.

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

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 (GTB). Beliris heeft zich bij ons gevoegd en we hebben het milieumanagementsysteem 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;
- Analyse van de context via een PESTEL (Political, Economic, Social, Technological, Environmental, Legal) studie;
- 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 wij ons voor de volgende cyclus tot doel gesteld onze prestaties te blijven verbeteren door onze doelstellingen af te zetten tegen 2019, het jaar met de beste resultaten. Dit is ook het laatste jaar dat het City Atrium een "normale" bezetting kende.

Op het vlak van:

- energie, komt het erop aan om ons elektriciteitsverbruik (2845,45 kWh/VTE/jaar) en gasverbruik (66,37 genormaliseerde kWh/m²/jaar) te bestendigen;
- water, moeten we ernaar streven ons verbruik op het niveau van 2019 te houden (7,15 m³/VTE/jaar);
- papier, moeten we bovendien ons papierverbruik met 8% kunnen verminderen, wat neerkomt op een vermindering met meer dan 1 kg per VTE per jaar;
- onze afvalproductie, moeten we tot een daling met 3% komen voor het restafval, wat neerkomt op meer dan 500 g per VTE per jaar, moeten we onze productie van PMD-afval handhaven en dit ondanks de wijzigingen in de wetgeving, en moeten we het papierafval met 1 kg per VTE per jaar verminderen, wat neerkomt op een daling met 5% ten opzichte van 2019;
- de afvalsortering, komt het erop aan om het aandeel van de afvalsortering te verbeteren door voortaan ook gft als categorie op te nemen.

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

1.3.1 Gekwantificeerde doelstellingen

<i>City Atrium (Referentiejaar 2019)</i>			
Indicatoren	Referentie	Doel	Gekwantificeerde doelstellingen
	Resultaten 2019	2020-2022	
Elektriciteitsverbruik in kWh/VTE/jaar*	2845,45	Standhouden	2845,45 (=)
Gasverbruik in genormaliseerd kWh /m ² /jaar*	66,37	Standhouden	66,37 (=)
WATERVERBRUIK in m ³ /VTE/jaar*	7,15	Standhouden	7,15 (=)
Hoeveelheid restafval in kg/VTE/jaar*	18,34	Verminderen	17,79 (-3%)
Hoeveelheid PMD-afval in kg/VTE/jaar*	1,92	Standhouden	1,92
Hoeveelheid papierafval in kg/VTE/jaar*	21,04	Verminderen	19,99 (-5%)
Papierverbruik in het City Atrium in kg/VTE/jaar	14,01	Verminderen	12,89 (-8%)
Gemiddeld brandstofverbruik van ons wagenpark in liter per 100 km	6,48	Standhouden	6,48 (=)

* = indicator opgenomen in SRD

1.3.2. Onze actieplannen voor het milieubeheer

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

a) Verbruik

In mei 2020 werd er een sensibiliseringscampagne voor een rationeel gebruik van elektriciteit, gas en water georganiseerd. De focus lag op milieuvriendelijke maatregelen voor thuis aangezien de overgrote meerderheid van het personeel telewerkte.

Met betrekking tot het aspect water zijn alle kranen in de sanitaire voorzieningen in april 2020 vervangen. In de vrouwentoiletten werden in mei 2020 dubbele spoeldrukknoppen geïnstalleerd. In juni heeft het onderhoudsbedrijf een waterontharder geïnstalleerd vlak na de hoofdkraan van het gebouw. Deze aanpassing zal kalkaanslag in de leidingen en doorspoeltoiletten voorkomen en zou ook ons verbruik moeten verminderen.

De lockdownperiode heeft de ontwikkeling van de digitalisering zowel intern als in samenwerking met de stakeholders sterk bevorderd. Zo heeft de FOD begin 2020 nieuwe stappen gezet in de digitalisering van de facturatie. Dit geldt zowel voor inkomende als uitgaande facturen. Voor de inkomende facturen is de FOD overgeschakeld op een echte elektronische facturatie via het Mercurius-platform. Wat de uitgaande facturen en de betalingsverzoeken betreft, werd de interne toepassing Collect gelanceerd, die toelaat om facturen in digitale vorm uit te sturen.

Onze FOD volgt zijn planning in het kader van het Plan voor Lokale Actie voor het Gebruik van Energie (PLAGE), dat een verplichting is voor alle federale, gewest- of gemeenschapsoverheden die een gebouw van meer dan 250 m² in gebruik hebben. Doel van dit plan is de energie-efficiëntie van de Brusselse gebouwencomplexen te verbeteren. In 2020 hebben we de PLAGE-coördinator aangesteld en de gebouwen geïdentificeerd waarop PLAGE betrekking heeft, waarvan het City Atrium meer dan 97% van de oppervlakte van de FOD in Brussel vertegenwoordigt.³

b) Afval

In 2020 zijn we de verschillende afvalsoorten, zoals restafval, PMD en papier blijven monitoren. Wij hebben ook een indicator ingevoerd die het aandeel van papierafval en PMD-afval ten opzichte van het restafval vergelijkt.

Gelet op het bijzondere jaar dat wij achter de rug hebben, zijn er op het gebied van afvalbeheer geen grote veranderingen geweest, behalve dat wij het aantal ophalingen per maand hebben gerationaliseerd. Omdat we minder afval produceerden, hebben we de ophaler (Renewi) namelijk minder vaak laten komen dan het basiscontract voorschreef.

c) Aankopen en overheidsopdrachten

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

1.4 Inachtneming van 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 13 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.

³ De resterende 3% zijn kantoren in de Financietoren met een totale oppervlakte van bijna 600 m²

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 en er is geen groenruimte.

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.

Sinds 1 september 2020 en na heel wat jaren wachten, heeft het DGLV eindelijk een nieuwe directeur-generaal: De heer Koen Milis. De heer Milis wil werken met langetermijndoelstellingen en met een vastgelegd beleidskader dat ons allen kan inspireren en motiveren. Dit biedt zowel een houvast als een marge waarbinnen er zelfstandig initiatieven kunnen worden genomen. Op organisatieniveau komt dit tot uiting in een vernieuwde opdracht en visie, beleidslijnen en duidelijke doelstellingen. Het is ook een belangrijke input voor het beleidsplan van de FOD en voor het aangaan van de dialoog met het kabinet. De huidige luchtvaartcrisis dwingt ons om de bakens in deze gebieden opnieuw uit te zetten.

Resultaten 2020:

De COVID-19-pandemie die eind maart 2020 begon, heeft geleid tot een drastische afname van vluchtuitvoeringen. De reisbeperkingen werden in juni 2020 weer versoepeld en veel luchtvaartmaatschappijen en luchthavens hebben hun activiteitsniveau in de zomer opgetrokken. Helaas gaf de heropleving van de epidemie in het najaar de sector nog niet de kans om zich te herstructureren.

Het DGLV werkt actief samen met zijn partners om het vlot verloop van de luchtvaartactiviteiten in het kader van de maatregelen ter bestrijding van de verspreiding van het virus vlot mogelijk te maken. Er werden veel maatregelen genomen zowel voor de lichte luchtvaart als voor het commerciële passagiersvervoer. Er werden ook meerdere ontheffingen, vrijstellingen en reglementaire goedkeuringen verleend om de continuïteit van de vluchtuitvoeringen mogelijk te maken. Tot slot werden er adviezen en andere maatregelen gepubliceerd over de theorie-examens voor pilotenvergunningen, de drones en de modelluchtvaart, de permanente luchtwaardigheid van luchtvaartuigen, de passagiersrechten, de grensoverschrijdingen of de verlenging van vergunningen.

Meer gedetailleerde informatie is beschikbaar op de desbetreffende pagina van de DGLV-website: https://mobiliteit.belgium.be/nl/luchtvaart/covid_19_coronavirus

Wat de drones betreft, is de datum van toepassing van Verordening (EU) nr. 2019/947 vanwege deze crisis uitgesteld naar 1 januari 2021 (in plaats van de oorspronkelijke datum van 1 juli 2020). Bovenop de maatregelen die in het kader van de COVID-19-crisis werden ontwikkeld, heeft het DGLV tal van acties ondernomen om deze overgang te vergemakkelijken, zoals de publicatie van een koninklijk uitvoeringsbesluit op 8 november 2020, de invoering van een online registratieplatform, visuele en didactische hulpmiddelen, de deelname aan webinars en de actualisering van de website droneguide.be en van de website van het DGLV:

(https://mobiliteit.belgium.be/nl/luchtvaart/drones/transitie_naar_de_europese_regelgeving_van_toepassing_vanaf_31122020)

In het raam van de herziening van het gemeenschappelijk Europees luchtruim (SES2+), zoals voorzien in de European Green Deal, coördineert het DGLV de verschillende standpunten onder de leiding van het kabinet teneinde de werklijnen vast te leggen die zullen leiden naar een milieuvriendelijkere luchtvaart. Tegelijkertijd heeft het DGLV, samen met zijn partners, de studie van de implementatie van de Belgian Airspace Vision 2030 aangevat. Deze visie is een referentiedocument van hoog niveau dat samen met Defensie, Eurocontrol en skeyes werd opgesteld om de structuur, het beheer en de diensten in het Belgische luchtruim te verbeteren. Het DGLV presenteerde ook een ontwerp van geïntegreerde procedure voor de beveiligde, efficiënte, transparante en duurzame publicatie van vluchtprocedures volgens de performance based navigation (PBN) in het Belgische luchtruim.

Het DGLV is in samenwerking met het Coördinatiecomité Internationaal Milieubeleid (CCIM) blijven werken aan de implementatie van het Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA) ingevoerd door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO). Het CORSIA is een wereldwijd ontwikkelde koolstofmarkt voor de internationale luchtvaart. Het DGLV bezorgt de ICAO de antwoorden op de staatsbrieven, de formele kennisgeving van de deelname van België aan de vrijwillige fase van het CORSIA, de update van de lijst van betrokken luchtvaartmaatschappijen en de Belgische CO₂-emissies voor 2019.

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.

Perspectieven 2021-23

Het DGLV zal samen met de gewesten werken aan de implementatie van het systeem van emissiehandel of handel in uitstootrechten van de Europese Unie voor de luchtvaart (EU-ETS) en van het CORSIA, aan de nodige aanpassingen aan de Europese en mondiale regelgeving en aan de herziening van het desbetreffende Belgische samenwerkingsakkoord.

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

Het DGLV zal zijn steun en expertise ten dienst van de minister van Mobiliteit stellen in het raam van de uitvoering van de Green Deal voor Europa en haar beleid van duurzame en intelligente mobiliteit, alsook 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 geobjectiverde situatie en een traject dat rekening houdt met ieders bekommernissen via 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.

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 vervoersmiddelen 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 2020

1. Het dossier met betrekking tot de digitalisering van vervoersdocumenten vorderde gestaag en op 30 juli 2020 werd de kaderverordening (EU) 2020/1056 van het EP en de Raad van 15 juli 2020 inzake elektronische informatie over goederenvervoer bekendgemaakt. Deze zogenaamde eFTI-verordening (Electronic Freight and Transport Information) geldt zowel voor het wegvervoer als voor andere vervoerswijzen zoals het spoorvervoer en de luchtvaart. Deze verordening verplicht de lidstaten om vanaf augustus 2025 onder bepaalde voorwaarden bepaalde, in elektronische vorm ter beschikking gestelde vervoersinformatie te aanvaarden.

Op basis van zijn ervaring heeft het DGWVVV in 2020 talrijke presentaties gegeven van de Belgische en BENELUX-PROEFPROJECTEN over de elektronische vrachtbrief (e-CMR) aan de verschillende werkgroepen van het DTLF (Digital Transport & Logistics Forum), om de kennis en expertise van de afgelopen jaren te delen. Deze presentaties waren een succes, aangezien de kaderverordening 2020/1056 overeenstemt met de maatregelen die in de voornoemde proefprojecten werden goedgekeurd. Het DGWVVV zal actief blijven deelnemen aan de werkzaamheden van de werkgroepen die medio 2021 van start zullen gaan om de kaderverordening aan te vullen met bijkomende wetgevingshandelingen (implementing & delegated acts).

In 2020 maakte het BENELUX-proefproject de afgifte mogelijk van 416.046 elektronische vrachtbrieven (tegenover 118.285 in 2019 en 16.963 in 2018). Hieruit blijkt dat het project een aanzienlijke groei heeft gekend ten opzichte van 2019, ook al gaat het op landsschaal slechts om een klein deel van de vrachtbrieven. Voorts is het BENELUX-PROEFPROJECT, dat in november 2020 had moeten aflopen, verlengd tot augustus 2025 (de datum waarop de lidstaten klaar moeten zijn om eFTI-informatie digitaal te aanvaarden), zodat de Benelux-landen zich kunnen voorbereiden op de inwerkingtreding van de eFTI-verordening.

Voorlopig zijn de inspanningen gericht op de totstandbrenging van een geharmoniseerd toegangspunt tot de BENELUX-VRACHTBRIEVEN voor de autoriteiten van de 3 landen: aangezien de 13 deelnemende softwareleveranciers elk via hun eigen systeem toegang bieden tot de e-CMR's, moet de controleur nu immers met 13 verschillende toepassingen werken. Deze situatie is niet enkel noch gebruikersvriendelijk noch optimaal, maar is ook in strijd met de voorschriften van de kaderverordening, die de oprichting van een gemeenschappelijk toegangspunt voorschrijft.

In 2020 werden de functionele aspecten van dit gemeenschappelijke toegangspunt op Benelux-niveau geïdentificeerd en goedgekeurd. In 2021 zullen deze ontwikkelingen worden voortgezet. Zodra het gemeenschappelijke toegangspunt een feit is, zal de BENELUX klaar zijn om nieuwe technologieaanbieders te aanvaarden, waardoor het aantal deelnemende bedrijven en het aantal gebruikte e-CMR's zal toenemen.

2. In de loop van 2019 heeft 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. De specifieke technische voorschriften zijn vastgelegd in een gedelegeerde handeling die in de loop van 2020 in een technisch comité van de Europese Commissie is besproken. Deze verordening zou naar verwachting in het voorjaar van 2021 moeten zijn goedgekeurd. Het DG Wegvervoer en Verkeersveiligheid heeft actief deelgenomen aan de werkzaamheden van het technisch comité om bij te dragen tot een hoog ambitieniveau voor de ISA. 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 het voertuig, 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).

3. Met betrekking tot de uitstoot van voertuigen heeft het DGWVVV zijn betrokkenheid met betrekking tot de goedkeuring van een lagere conformiteitsfactorwaarde in het raam van de testcycli voor de emissies in reële rijomstandigheden (Real Driving Emissions) bij de typegoedkeuring van voertuigen gehandhaafd met als doel dat de luchtkwaliteit wordt verbeterd, met name voor wat betreft de uitstoot van stikstofoxiden (NO_x), waarbij het wegvervoer de belangrijkste veroorzaker van deze uitstoot is. Herinneren we eraan dat het onze ambitie is om ervoor te zorgen dat alle nieuwe voertuigen M1 (auto's) en N1 klasse 1 (lichte bedrijfsvoertuigen van klasse 1) die in het verkeer worden gebracht, zoveel mogelijk voldoen aan de vastgestelde maximumwaarden (emissienormen), zelfs wanneer ze in reële rijomstandigheden worden gebracht (dus niet enkel in het laboratorium). Daartoe heeft het DGWVVV een ambitieus voorstel voor het Belgische standpunt ingediend dat unaniem werd gesteund door de verschillende belanghebbenden tijdens een DGE-overleg (interfederaal overleg om een gemeenschappelijk Belgisch standpunt te bepalen) dat eind 2020 door de FOD Buitenlandse Zaken werd georganiseerd. Op Europees niveau zijn de dialogen (tripartiet overleg tussen de Commissie, de Raad en het Parlement) eind 2020 van start gegaan, maar de onderhandelingen bevinden zich momenteel in een impasse. Momenteel verwacht men niet dat er een akkoord zal worden bereikt vóór de uitspraak in hoger beroep van het Hof van Justitie van de EU, waarschijnlijk op zijn vroegst tegen de zomer van 2021. Zodra over het beroep is beslist, heeft de Commissie een jaar de tijd om zich te conformeren, wat betekent dat de herziening van de verordening tegen de zomer van 2022 voltooid moet zijn.

4. Ten slotte bestaat de doorlichting van het Verkeersreglement erin een gerichte reflectie met de partners op gang te brengen om samen met hen na te gaan welke wijzigingen kunnen worden aangebracht om de invoering van alternatieve wijzen van goederenvervoer (goederenvervoer per fiets, elektrische slepen voor wegvervoer, ...) mogelijk te maken en om actieve verplaatsingswijzen (te voet, per fiets, ...) en het openbaar vervoer te stimuleren. De doelstellingen zijn dus zowel de verbetering van de verkeersveiligheid als het promoten van duurzamere vervoerswijzen. In 2020 werden de onderstaande acties ondernomen:
 - wijziging van artikel 82.4.2 van het Verkeersreglement bij KB van 16 juni 2020 om voor aanhangwagens in het kader van proefprojecten voor goederenvervoer per fiets een grotere breedte toe te staan ("Echter, de aanhangwagens gebruikt in het kader van pilootprojecten voor het goederenvervoer mogen, onder de door de bevoegde overheden bepaalde voorwaarden, een breedte hebben van maximum 1,20 meter.");
 - start van de opmaak van een ontwerp van KB om elektrische slepen voor wegvervoer toe te laten; het onderzoek van de veiligheidsvoorwaarden die aan de voertuigen zelf moeten worden opgelegd, zal in de loop van 2021 door de dienst Voertuigen moeten worden uitgevoerd;
 - uitvoering van fase 1 van het project aan de hand van een interne reflectie op basis van de kennis van de dienst Verkeersreglementering en van de reeds ontvangen vragen van de stakeholders, van de raadpleging van de collega's van de dienst Voertuigen en van de directie Mobiliteit. Dankzij deze fase konden een vijftiental denkpistes worden verzameld. In 2021 worden de werkzaamheden voortgezet: fase 2 zal bestaan uit een brede algemene raadpleging via een vragenlijst over verkeersveiligheid; het DGWVVV zal deze naar alle leden van de Federale Commissie voor Verkeersveiligheid sturen en vervolgens de ontvangen resultaten analyseren.

3.3 Directoraat-generaal Scheepvaart

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

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

3.3.1 Digitalisering - Projecten van het DG Scheepvaart

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

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

2. Er zal een samenwerkingsplatform worden opgericht om de havenbeveiliging te verbeteren. Gegevens- en processtromen zullen centraal via een IT-platform worden beheerd. In 2021 zullen de nodige rechtsgrondslagen worden gecreëerd om de ontwikkeling van dit platform in 2022 mogelijk te maken. Gegevens zullen in digitale vorm worden uitgewisseld en beheerd. Ook hier zal papiergebruik worden vermeden en zullen processen efficiënter verlopen. In 2021 werd er trouwens een digitaal instrument ontwikkeld om informatie van schepen en havens digitaal te verkrijgen. Deze gegevens moeten het mogelijk maken risicoanalyses uit te voeren met het oog op de verbetering van de zwakke schakels in de beveiligingsketen. Nogmaals, zonder papier en zonder verplaatsing.
3. Verordening (Verordening 2019/1239 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2019 tot instelling van een Europees maritiem één loket systeem verplicht de Europese lidstaten tot het oprichten van een Nationaal “Maritime Single Window” zodat de schepen die in die lidstaat een zeehaven aandoen hun meldingsverplichtingen éénmalig en elektronisch kunnen voldoen. Het betreft meldingsverplichtingen die nodig zijn om de aankomst, het verblijf en het vertrek van een schip in een zeehaven te regelen. Deze regeling heeft als doelstelling de administratieve lasten voor de scheepvaart te verminderen, te digitaliseren en de processen te optimaliseren. Voor België wordt het DGS verondersteld dit proces te coördineren. Wij hopen hiertoe de nodige budgettaire middelen toevertrouwd te krijgen om hiertoe de nodige infrastructuur en processen met de partners uit te werken tegen 2025.
4. Er zal een “pleziervaarttoepassing” worden ontwikkeld om watersporters en pleziervaarders beter te informeren teneinde de veiligheid te verbeteren en de activiteit te promoten. Alle aanvragen en afgiften van vergunningen, brevetten, registraties en certificaten zullen ook digitaal in een portaal gebeuren, zodat alles zonder papier en zonder verplaatsingen kan gebeuren. In 2021 werd een eerste toepassing van dit nieuwe portaal gelanceerd: het ICC. In de komende jaren zal dit portaal worden uitgebreid tot alle andere interacties tussen de pleziervaarders en de overheid en zullen documenten in digitale vorm beschikbaar zijn.

3.3.2 Project Green Deal door de FOD Mobiliteit en Vervoer

Maritiem vervoer

De Klimaatcoalitie is een initiatief van het maatschappelijk middenveld om “druk uit [te oefenen] op beleidsmakers om krachtige maatregelen te treffen” in de strijd tegen klimaatverandering (volgens hun website, <https://www.klimaatcoalitie.be/over-klimaatcoalitie>). Er ligt een sterke nadruk op sociale rechtvaardigheid (een rechtvaardige samenleving).

Het memorandum moet eerst op een meer technisch niveau worden besproken in de werkgroep, en vervolgens in de FRDO (Federale Raad voor Duurzame Ontwikkeling <https://www.frdo-cfdd.be/nl/de-raad>), die de federale overheid beleidsadvies geeft. Aangezien het memorandum een gepolitiseerde tekst is en veel politieke kwesties raakt, zullen er in de werkgroep weinig besluiten op technisch niveau worden genomen.

Het Belgische standpunt is dat elke sector zijn deel moet doen om de uitstoot van broeikasgassen terug te dringen.

In dit stadium luiden onze actievoorstellen voor de zeevaartsector als volgt:

- o Wat betreft de deelname van de zeevaartsector aan de inspanningen om de uitstoot van broeikasgassen te verminderen, is het DGS van oordeel dat het belangrijk is om de overgang naar alternatieve brandstoffen (low to zero carbon fuels) adequaat voor te bereiden met financiële middelen om deze alternatieve brandstoffen te promoten. Deze overgang is nodig om de ambitieuze klimaatdoelstellingen op verschillende niveaus op realistische wijze te verwezenlijken.
- o Het DGS sluit zich aan bij het gemonialiseerde kader dat kenmerkend is voor de zeevaartsector, waar samenwerking met de minst ontwikkelde landen (MOL/LDC) en bijzonder kleine eilandstaten (SIDS) belangrijk is.
- o Het DGS herinnert eraan dat terdege rekening moet worden gehouden met het gelijke speelveld tussen de lidstaten en de burgers van de EU en van derde landen, teneinde economische distorsies te voorkomen.

A. Algemene voorstelling

België juicht de doelstelling van de Green Deal toe en dringt aan op flexibiliteit bij de concrete maatregelen om de doelstelling van klimaatneutraliteit tegen 2050 te halen.

België meent dat bijkomende maatregelen nodig zijn om de Europese ambitie van klimaatneutraliteit na te streven en op een sociaal rechtvaardige manier ten uitvoer te brengen. Naast sectorale maatregelen moet de nadruk worden gelegd op innovatie en onderzoek om de mogelijkheden van technologische en digitale innovaties ten volle te benutten.

Om in de toekomst duurzaam en toegankelijk vervoer tot stand te brengen, zijn onder meer investeringen en fiscale aanpassingen nodig. In dit verband is het de moeite waard verder te onderzoeken hoe alternatieve brandstoffen, de internalisering van externe kosten en de vraag naar vervoer kunnen worden gebruikt om de overgang van vervuilende naar duurzame mobiliteit te bewerkstelligen.

B. Opmerkingen over de voorgestelde kernacties

Klimaatambitie

Voorstellen tot herziening van de desbetreffende wetgeving om tegemoet te komen aan de toegenomen klimaatambities, naar aanleiding van de herziening van de richtlijn inzake de handel in emissierechten; de verordening inzake de verdeling van de inspanningen; de verordening inzake landgebruik, verandering in landgebruik en bosbouw; de richtlijn inzake energie-efficiëntie; de richtlijn inzake hernieuwbare energie;

Algemeen

België beklemtoont dat het belangrijk is een ambitieus niveau van vermindering van de koolstofintensiteit vast te leggen, de doelstellingen van het Akkoord van Parijs te bereiken en de emissies zo snel mogelijk terug te dringen, zonder het concurrentievermogen van onze economieën, havens en bedrijven in gevaar te brengen.

- België neemt een constructieve houding aan in het debat over de geleidelijke afschaffing van subsidies voor fossiele brandstoffen en over fiscale aanpassingen (herziening van de energiebelasting, luchtvaarttaks, Eurovignet-richtlijn...).
- België beveelt aan de wildgroei van regionale regelingen die het internationale vervoer belemmeren, te vermijden en de voorkeur te geven aan internationale maatregelen.
- Indien Europese versterking noodzakelijk is (gebrek aan ambitie of aan doeltreffendheid van de internationale maatregelen), moet de verdubbeling van de administratieve lasten voor de verschillende systemen zoveel mogelijk worden beperkt.

Maritiem vervoer

België is voorstander van maatregelen op internationaal niveau (via de IMO):

- België blijft pleiten voor een emissievrije zeevaart tegen 2050, in het kader van de COP en de IMO. Het recente besluit van de zeevaartsector om zijn broeikasgasemissies tegen 2050 te halveren ten opzichte van 2008 is een teken dat de sector zich bewust is geworden van zijn impact op het klimaat. Bovendien hebben de Belgische reders dit ambitieniveau gesteund en heeft België in 2019 de verklaring “2030 emissievrij” ondertekend, die tot doel heeft de zeevaart vanaf 2030 koolstofvrij te maken.

- België dringt aan op naleving van de overeenkomst tussen de EU en de IMO (zie ETS-richtlijn), die de IMO tot 2023 de tijd geeft om een herziene strategie goed te keuren, alvorens zelf initiatieven te nemen. Voorstellen ter vermindering van de koolstofintensiteit liggen al op tafel bij de IMO en in de nabije toekomst kunnen daar ook “marktgebaseerde maatregelen” worden besproken.

België waarschuwt voor verschillende risico's in verband met de mogelijke uitbreiding van ETS naar de internationale zeevaartsector: bijkomende administratieve lasten voor reders en overheden, mogelijk concurrentienadeel voor EU-havens, Europese maatregelen die moeten vermijden dat de onderhandelingen op IMO-niveau worden bemoeilijkt (mogelijk diplomatiek risico), moeilijkheden die kunnen ontstaan wanneer een regionaal (Europees) systeem wordt ingevoerd voor een internationale sector zoals de zeevaart, ...

- In eerste instantie wil België de nadruk leggen op operationele en technologische maatregelen die leiden tot een effectieve vermindering van de uitstoot, zoals het optimaliseren van de snelheid van schepen (bijvoorbeeld “just-in-time arrival”: terminals en havens ertoe aanzetten ruim van tevoren aan te geven wanneer schepen worden verwacht, zodat deze hun vaarsnelheid kunnen optimaliseren en hun motoren kunnen uitschakelen wanneer ze stil liggen) of andere operationele maatregelen, al dan niet aangevuld met technologische maatregelen.

- Indien verdere Europese maatregelen moeten worden genomen, is BE van mening dat deze:
 - verenigbaar en complementair moeten zijn met eventuele internationale maatregelen;
 - een gelijk speelveld moeten garanderen om discriminatie tussen vlaggenstaten te voorkomen;
 - koolstoflekken en dubbeltelling voorkomen;
 - moeten bijdragen tot het concurrentievoordeel van de Europese zeevaartsector op het gebied van energie-efficiëntie, innovatie, octrooiering, ontwikkeling van proefprojecten, bunkering en vervoer van alternatieve brandstoffen.
- Om het gebruik van BKG-vrije energie in de zeevaartsector te bevorderen, moet de EU ervoor zorgen dat deze energie kan concurreren met fossiele brandstoffen. België acht het daarom noodzakelijk een markt te creëren om enerzijds leveranciers aan te moedigen deze energiebronnen te produceren en te leveren en anderzijds schepen aan te moedigen deze nieuwe technologieën te gebruiken. Mogelijke Europese maatregelen om de korte vaart koolstofvrij te maken, kunnen een interessant laboratorium vormen voor experimenten die de EU een concurrentievoordeel kunnen opleveren.

Voorstel tot herziening van de energiebelastingrichtlijn

Algemeen

België wil met deze richtlijn zorgen voor gelijke concurrentievoorwaarden tussen alle vervoerswijzen, wat betekent dat de belastingvrijstelling voor vliegtuigbrandstof op de schop moet. Minimumbelastingtarieven voor brandstoffen moeten in verhouding staan tot hun klimaatimpact.

Maritiem vervoer

Zoals vermeld voor het ETS, steunt België bij voorkeur een internationale aanpak en is het een voorzichtige aanpak genegen, want de invoering van een heffing kan de Europese havens die brandstof leveren, benadelen.

- België is van mening dat de EU-richtlijn betreffende de belasting van energieproducten en elektriciteit de EU-lidstaten moet toestaan belastingvrijstelling te verlenen voor de levering van elektriciteit aan schepen via walstroom of andere faciliteiten.

Schone, betaalbare en betrouwbare energie - Beleid inzake offshore-windenergie

Maritiem vervoer

- België beveelt aan beter rekening te houden met de noden van andere activiteitensectoren, met inbegrip van zeevaart- en beveiligingsaspecten. België rekent in sterke mate op offshore-energie, maar door de beperkte beschikbare ruimte in de Belgische wateren is de hoeveelheid energie die offshore kan worden opgewekt, niet oneindig. Bovendien moet te allen tijde een veilige doorvaart worden gegarandeerd en moet er voldoende ruimte voor het zeevaartverkeer worden ingeruimd.

Industrieel beleid voor een schone en circulaire economie - Actieplan voor de circulaire economie

Algemeen

- België pleit voor de opname van de negatieve milieu-externaliteiten van het vervoer in de vervoerskosten, teneinde gelijke concurrentievoorwaarden te scheppen voor ingevoerde en binnenlandse producten.
- België wil dat e-commercebedrijven worden aangemoedigd duurzamere leveringsopties aan te bieden, bv. door de CO₂-impact van verschillende leveringsopties aan te geven en door gratis leveringen en retourzendingen af te schaffen.
- België dringt aan op de invoering van een koolstoflabel om de consumenten bewuster te maken van de milieu-impact van hun koopgedrag. Dit label moet voor alle producten de emissies bij de productie, het vervoer en de distributie omvatten en gepaard gaan met een prijsverhoging voor producten met de grootste milieu-impact (en eventueel een verbod op deze producten).

Duurzame en intelligente mobiliteit - Beleid voor duurzame en intelligente mobiliteit

Algemeen

Het toekomstige beleid voor duurzame en intelligente mobiliteit moet erop gericht zijn de energie-efficiëntie van het wereldwijde vervoerssysteem te verbeteren. Daartoe moet het ASI-principe (Avoid, Shift, Improve) worden ingevoerd, met meer aandacht voor een “vermijdingsscenario” (vraagbeheersing en gedragsverandering) en een “verschuivingsscenario” naar duurzame vervoerswijzen (spoor, shortsea shipping en actieve vervoerswijzen).

- Alle fysieke parameters die de energie-efficiëntie verbeteren, met inbegrip van vermindering van de voertuigmassa en de beheersing van het vermogen en de snelheid, moeten voor alle vervoerswijzen in aanmerking worden genomen.
- Deze strategie zou moeten voorzien in de internalisering van de externe kosten in alle vervoerswijzen, zowel voor personen- als voor goederenvervoer, zodat de werkelijke kosten worden doorgerekend: herziening van de accijnzen op kerosine, gebruiksrechten voor het wegvervoer, enz.

België verlangt dat er een Europees kader ter ondersteuning van betaalbare, beschikbare en gebruiksvriendelijke alternatieven voor individueel vervoer, rekening houdend met digitaliserings- en verstoringsinitiatieven wordt ingevoerd. Dit kader moet aanzienlijke investeringen omvatten in onderzoek en in duurzame infrastructuur (met name voor het spoorvervoer en de zeevaart en de interconnecties van deze sectoren met de binnenvaart), in fysieke en digitale infrastructuur (connected & automated driving, Mobility-as-a-Service (MaaS)), bestaande infrastructuur (wegwerken van knelpunten, invoering van ERTMS voor het spoor en RIS voor de binnenvaart, modernisering) of nog aan te leggen infrastructuur.

- Wij moeten het gebruik van het meest energie-efficiënte voertuig/de meest energie-efficiënte vervoerswijze promoten naargelang van de behoeften en beperkingen van de reis, waaronder: persoonlijke kenmerken (leeftijd, fysiek vermogen), reisafstand, laadvermogen, plaats van vertrek en plaats van bestemming (stad / platteland), kenmerken en waarde van de goederen (houdbaarheidsdata, vereiste atmosferische omstandigheden), enz.

Beoordeling van wetgevingsopties om de productie en levering van duurzame alternatieve brandstoffen voor verschillende vervoerswijzen te stimuleren

Algemeen

- België pleit voor de toepassing van betrouwbare duurzaamheidscriteria van de levenscyclus op alternatieve brandstoffen in alle sectoren. Dit omvat een duidelijke methode voor de berekening van de broeikasgasemissies die rekening houdt met de productie- en bevoorradingsketen - van bron tot wiel/romp - en met de effecten van indirecte veranderingen in landgebruik (ILUC), maar ook de toepassing van het principe van biomassacascadering en de beoordeling van alle effecten: verlies van biodiversiteit, plaatselijke luchtverontreiniging, vermindering van de bodemkwaliteit, impact van ontbossing op de neerslag. Ook de beschikbaarheid op lange termijn van hulpbronnen voor de productie van biobrandstoffen moet worden beoordeeld.
- De toepassing van het “cascadeprincipe” en de rigoureuze beoordeling van alle bovengenoemde effecten en de beschikbaarheid van de nodige middelen moeten plaatsvinden vóór de bevordering/vaststelling van streefcijfers voor biobrandstoffen op EU-niveau.
- België steunt het European Battery Alliance-project.
- België pleit voor Europese coördinatie op dit vlak.
- Er moet rekening worden gehouden met de emissie van de volledige levenscyclus van alternatieve brandstoffen, niet enkel met de emissies van de gebruikte vervoermiddelen, maar ook met eventuele emissies van de raffinaderij, enz.

Maritiem vervoer

België wil de ambitie van alternatieve brandstoffen in de zeevaart, met name de korte vaart/veerboten, verhogen, rekening houdend met de vele uitdagingen van de sector: de reële milieu-impact van deze energiebronnen (vooral wat biobrandstoffen betreft), de productie in voldoende hoeveelheden en tegen betaalbare prijzen, de aanpassing van de wereldvloot en van de menselijke hulpbronnen, en een veilige opslag, bevoorrading en gebruik aan boord.

- Er moet een grondige analyse van alternatieve brandstoffen (levenscyclusanalyse) worden gedaan. België eist een goed onderbouwde analyse van de bron tot de scheepsromp waarbij een volledig overzicht van de (mogelijke) emissies van deze alternatieve brandstoffen wordt gegeven. Dit maakt investeringen mogelijk in alternatieve brandstoffen die volledig gunstig zijn voor het milieu en voorkomt het gebruik van alternatieve brandstoffen die gunstig zijn voor de zeevaart (tank to wake), maar met emissies in een andere sector (well to tank).
- België steunt de invoering van een wettelijk kader en de herziening van de huidige financiële stimulansen, die ontoereikend zijn om de ontwikkeling op grote schaal van deze brandstoffen (productie- en vlootuitrusting) te waarborgen en ze concurrentieel te maken, door middel van diverse maatregelen:
- heroriëntering van de subsidies die momenteel worden toegekend voor de productie van fossiele brandstoffen naar de productie van broeikasgasvrije energiebronnen;

- (financiële) ondersteuning van onderzoeks- en ontwikkelingsprojecten betreffende alternatieve brandstoffen en, naargelang van de verschillende scheepstypen, gedifferentieerde technologieën (bijvoorbeeld innovatieve aandrijfsystemen voor de korte vaart);

- - vanaf een bepaalde datum veerboten die korte afstanden afleggen, verplichten deze energiebronnen te gebruiken, en cruise- en passagiersschepen verplichten om deze in havens te gebruiken.

Deze maatregelen moeten "resultaatgericht" en dus technologieneutraal zijn.

Herzien voorstel voor een richtlijn inzake gecombineerd vervoer

We moeten het gebruik van het meest energie-efficiënte voertuig/de meest energie-efficiënte vervoerswijze promoten, rekening houdend met de noden en beperkingen van de reis, waaronder: persoonlijke kenmerken (leeftijd, fysiek vermogen), reisafstand, laadvermogen, plaats van vertrek en plaats van bestemming / platteland), kenmerken en waarde van de goederen (houdbaarheidsdata, vereiste atmosferische omstandigheden), enz.

Herziening van de richtlijn betreffende de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen en het trans-Europese netwerk - Vervoersverordening

Maritiem vervoer

Rekening houdend met een gemiddelde levensduur van schepen van 30 jaar, zou BE graag zien dat er snel een gemeenschappelijke Europese strategie wordt ontwikkeld voor:

- shortsea shipping;
- energieleveranciers voor deze sector;
- nationale zeevaartplannen, met name betreffende de infrastructuur, om de bevoorrading op Europese schaal te vergemakkelijken.

Voorstel voor strengere normen voor de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen voor voertuigen met verbrandingsmotor

Maritiem vervoer

- België wil dat er rekening wordt gehouden met alle mogelijke directe en indirecte verontreiniging (lucht, luchtkwaliteit, waterkwaliteit, enz.) die door nieuwe energiebronnen en de bijbehorende technologieën (bv. gaswassers) wordt gegenereerd, en dat deze worden geëvalueerd.
- Dankzij de goedkeuringen voor "niet voor de weg bestemde mobiele machines" kunnen er strengere normen worden opgelegd aan motoren voor de binnenvaartsector.

Integratie van duurzaamheid in alle EU-beleidslijnen

Voorstel voor een mechanisme voor een rechtvaardige transitie, inclusief een fonds voor een rechtvaardige transitie, en een investeringsplan voor een duurzaam Europa

Algemeen

België is verheugd over de bijzondere aandacht die wordt geschonken aan de totstandbrenging van een rechtvaardige en inclusieve overgang. De onderstaande maatregelen kunnen bijdragen tot een modal shift naar betaalbaar en klimaatvriendelijk vervoer:

- maatschappelijke correctiemechanismen;

- investeringen in onderzoek, digitalisering (connected driving en MaaS), infrastructuur en het aanbieden van alternatieve vervoersmiddelen (waaronder zachte vervoerswijzen, spoorvervoer en binnenvaart);
- de begeleiding van een gedragswijziging in de richting van lichtere, minder krachtige en kleinere, maar ook goedkopere wegvoertuigen. In de zeevaart zijn grotere schepen over het algemeen echter efficiënter dan kleinere, minder krachtige schepen.
- België zou graag zien dat er een beleid wordt uitgewerkt om de veranderingen ten gevolge van de klimaatovergang op sectoraal niveau aan te pakken.
- België benadrukt de noodzaak om toegang te verlenen tot Europese fondsen (CEF, InvestEU, ...) voor groene projecten teneinde voldoende investeringen te genereren om de overgang te verwezenlijken. Bijzondere aandacht moet worden besteed aan investeringen in IPCEI-projecten zoals Battery Alliance, Hydrogen, ...

Maritiem vervoer

- België pleit voor meer investeringen in de ontwikkeling van broeikasgasvrije energie voor de zeevaart (zorgen voor voldoende productie van broeikasgasvrije energie en tegen aanvaardbare prijzen voor de sector), tankinfrastructuur, onderzoek naar en invoering van broeikasgasvrije aandrijfsystemen.

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 4 acties die de het voorbije jaar werden gevolgd, zijn voor het merendeel de voortzetting van de acties die in de vorige milieuverklaring werden beschreven. Er werd een nieuwe actie met het oog op de shift van luchtvervoer naar spoorvervoer ingevoerd.

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

In 2020 werden deze goederencorridors getroffen door de COVID-19-pandemie, wat leidde tot volumedalingen omdat belangrijke sectoren voor het spoorvervoer, zoals de automobielsector, werden gesloten.

Deze daling van de volumes en, in nog sterkere mate, de daling van het passagiersvervoer tussen maart en mei 2020 heeft daarentegen geleid tot een grotere stiptheid op de goederencorridors. Zo is de stiptheid van de RFC NSM tussen maart en oktober 2020 gestegen tot boven de 80% (de stiptheidsdoelstelling van de RFC).

De RFC's hebben in de loop van 2020 ook hun beleid voortgezet om hun prestaties te verbeteren en hun aantrekkelijkheid te vergroten.

De RFC NSM heeft zijn pilot tussen de terminals van Lyon en Bettembourg voortgezet teneinde de stiptheid van de treinen te verbeteren. In de loop van 2020 heeft de corridor ook een project uitgevoerd om de capaciteit op de as Antwerpen-Basel beter in kaart te brengen, zodat er verbeterpunten kunnen worden vastgesteld. Het is de bedoeling dit in kaart brengen ook op de volledige schaal van de RFC uit te voeren. Ten slotte heeft de RFC tijdens de eerste golf van de pandemie dagelijks met zijn spoorwegondernemingen en terminals gecommuniceerd over de staat van de corridor.

De RFC RALP van zijn kant heeft gewerkt aan de implementatie van een "kwaliteitshandvest" dat tot doel heeft de stiptheid te verbeteren. De RFC en het Zwitserse ministerie van Vervoer hebben verschillende workshops georganiseerd met de verschillende actoren van de corridor. De RFC RALP heeft ook een studie opgezet om na te gaan hoe haalbaar het is om het luchtvaartmodel "*Air-Collaborative Decision Making*" op het spoorwegvervoer toe te passen. Tot slot heeft de RFC NSB voortgewerkt aan de verbetering van de grensoverschrijdende processen aan de grenspunten van Bad Bentheim, Frankfurt/Oder en Małaszewicze.

In 2020 ging het DGDMS door met zijn actieve deelname aan de adviesgroep opgericht in het raam van het pilootproject TTR op de RFC NSM. Er werden ook treinpaden aangeboden en het proefproject werd uitgebreid, gaande van een project tussen Rotterdam en Antwerpen tot een proefproject tussen Amsterdam en Parijs.

Het DGDMS was tussen september en november 2020 ook medevoorzitter van een werkgroep om de regels voor capaciteitstoeiwijzing op de reizen van de RFC's te bespreken. Deze werkgroep is opgericht op initiatief van het Network of Executive Boards of RFC, de informele instantie die alle vervoersministeries die deelnemen aan de RFC's bijeenbrengt.

b. Behandeling van de subsidieaanvragen voor het gecombineerd vervoer en het verspreid vervoer voor 2021

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

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 opstellen. Een nieuwe steunregeling is in voorbereiding en moet op 1 januari 2022 ingaan.

In 2020 werden 104.390 wagons gesubsidieerd voor het verspreid vervoer, terwijl er voor het gecombineerd vervoer 132.923 UTI werden gesubsidieerd.

Subsidies voor het goederenvervoer per trein

In 2020 heeft de FOD Mobiliteit 6 subsidieaanvragen behandeld. De FOD heeft 13,3 miljoen aan subsidies aan de exploitanten van gecombineerd vervoer toegekend. Voor het gecombineerd vervoer werd er 4 miljoen euro vrijgemaakt voor een totaal van 132.923 intermodale transporteenheden; dit komt neer op een gemiddelde subsidie van ongeveer € 30 per eenheid. Wat het verspreid vervoer betreft, gaat het om 9,3 miljoen euro die werden toegekend voor een totaal van 104.390 wagons, wat neerkomt op ongeveer € 89 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, tankcontainers en wissellaadkisten 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. De studie is voltooid. Op basis van de aanbevelingen van deze studie heeft de FOD Mobiliteit en Vervoer een voorstel uitgewerkt dat met de regering moet worden overlegd.

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.

Deze bijdrage omvat 2 onderscheiden acties:

- a. Een studie doen om een methode vast te stellen voor de beoordeling van de milieu-impact van spoorwegprojecten. De studie is bezig. Einde voorzien in juni 2021.
- b. Voor de mobiliteitssectoren bijdragen tot de verwezenlijking van plannen die in overeenstemming zijn met onze verplichtingen (plan voor duurzame ontwikkeling, energie-klimaatplan, plan voor aanpassing aan de klimaatverandering).

In 2020 heeft FOD Mobiliteit actief deelgenomen aan de opmaak van het federale plan voor duurzame ontwikkeling. Het voorontwerp van het FPDO van 19 maart 2021 werd ons toegezonden. De publieke raadpleging over het voorontwerp van het FPDO begint op 9 april 2021 (tot en met 8 juni 2021).

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

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

Tussen 2017 en 2019 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.

In de loop van 2020 werd de laatste hand gelegd aan de wettekst tot instelling van deze steunregeling voor de retrofitting van wagons. Het werd op 18/09/2020 door de Ministerraad goedgekeurd.

De tekst werd in december 2020 bij de Europese Commissie aangemeld en het antwoord van de Commissie laat nog op zich wachten. De tekst zal vervolgens aan het parlement moeten worden voorgelegd voordat de overheid deze steunregeling kan opstarten.

4. Bijdragen aan de verschuiving van lucht- naar spoorvervoer

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

Rekening houdend met de klimaatverandering en de maatregelen die de Europese Commissie heeft genomen om deze klimaatopwarming tegen te gaan, met name via de European Green Deal, heeft de FOD MV een studie besteld om de mogelijkheden te onderzoeken om bepaalde (korteafstands)vluchten te

vervangen door spoorverbindingen (substitutie), voor het verkeer van en naar de luchthaven van Brussel en vanuit de gewestelijke luchthavens. Onder substitutie verstaat men het totale aantal reizen dat van het vliegtuig naar het spoor overschakelt als gevolg van een wijziging in concurrentieverhouding in ruime zin tussen de (hogesnelheids)trein en het vliegtuig. In dit verband zal het DG Duurzame Mobiliteit en Spoorbeleid van de FOD MV nauw samenwerken met het DG Luchtvaart.

De studie is in september 2020 van start gegaan en loopt nog steeds. Eind 2020 werd een tussentijds verslag uitgebracht met een analyse van de huidige situatie inzake vraag en aanbod voor lucht- en spoorvervoer, alsook een lijst van 15 internationale verbindingen (stedenparen) waarvoor een alternatieve spoordienst het luchtvaartaanbod geheel of gedeeltelijk zou kunnen vervangen. Ten tweede zal in de studie, op basis van hypothesen over het verloop van het aanbod tussen België en andere Europese landen, worden nagegaan welke concrete maatregelen de verschillende actoren zouden kunnen nemen om deze modal shift aan te moedigen. De eindresultaten worden in september 2021 verwacht.

3.5 Directie Vervoersinfrastructuur - Beliris

Cyclus 5 - 2020

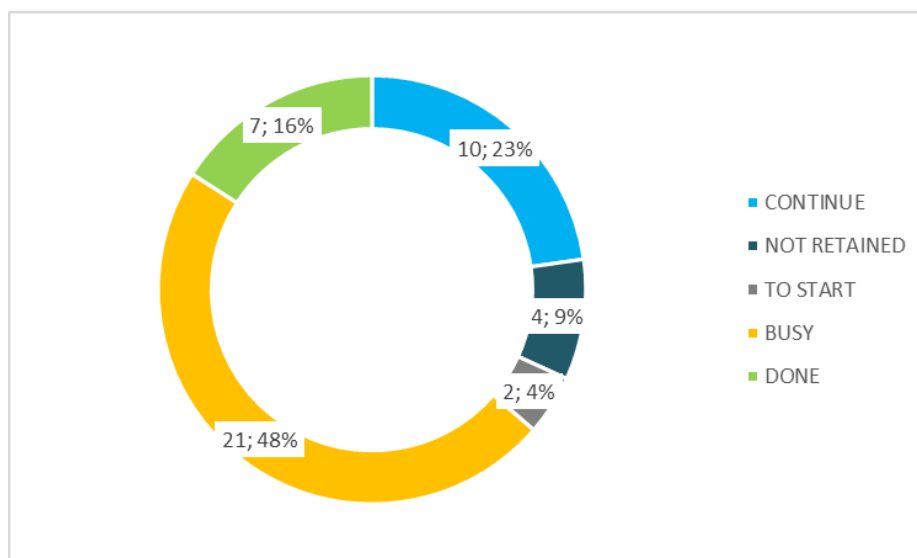
In de strategische doelstellingen van Strategie 2020-2025 houdt een van de punten die daarin zijn opgenomen verband met duurzaamheid: "08. Ambitiëren van een voorbeeldfunctie op vlak van duurzaamheid"

THEMA 0: Algemeen - Rapporteringstabel

De hoofddoelstelling, namelijk de monitoring en verbetering van onze missies via onze initiatieven (bouw- en/of renovatieprojecten), krijgt gestalte in 44 acties verdeeld over 6 pijlers die dit overzicht vormen:

0. Algemeen	1
1. Duurzame projecten	6
2. Sociale pijler	1
3. Communicatie	5
4. Monitoring	18
5. Sensibilisering en opleiding	9
6. Kennisuitwisseling	4

Dit levert de volgende resultaten op:



- **“NOT RETAINED”**: 4 acties overlappen met andere acties.
- **“CONTINUE”**: 10 acties in verband met permanente follow-up en monitoring die tweemaal per jaar worden gedocumenteerd in de EMAS-rapportagetabel.
- **“DONE”**: 7 van de 44 acties zijn voltooid, d.w.z. 16%.
- **“TO START”**: 2 acties moeten nog worden opgestart. Het ene betreft een meer doorgedreven monitoring van de beheersplannen voor de aanplantingen en het andere de vastlegging van 3 specifieke duurzame criteria voor alle projecten.
- **“BUSY”**: 21 acties zijn in uitvoering, d.w.z. 48%

THEMA 1: DUURZAME PROJECTEN

Het bijzonder bestek werd eind 2020 geactualiseerd op basis van de realiteit en van de benchmarking met andere instanties. Er moet met name een onderscheid worden gemaakt tussen de **“inventaris voor hergebruik”** die bestemd is voor het studiebureau en die wordt opgesteld op het ogenblik van de planning of de studie, en de **“sloopinventaris”** die op het ogenblik van de voorbereiding van de werf door de aannemer wordt opgesteld op basis van de inventaris voor hergebruik die door het SB is bijgewerkt op het ogenblik van de opstelling van het aanbestedingsdossier.

Het thema hergebruik van materialen is nu geïntegreerd in de duurzaamheidsmeter GRO (dit is een referentiesysteem dat het mogelijk maakt de duurzaamheid van een project te evalueren) alsook de circulariteit ervan.

Momenteel beschikken al onze projecten die zich in de studiefase bevinden over een inventaris voor het hergebruik en, in uitvoering, een plan voor het beheer van hulpbronnen (afval), een waterbeheerplan, een beheerplan (voor toekomstig beheer door de beheerder) en een mobiliteitsplan. Maar er kunnen geen conclusies worden getrokken.

Met betrekking tot “pilootaanbestedingen” voor werken met een gunningscriterium “laag koolstofgehalte” of een ander duurzaam gunningscriterium, werd er een consultant “Duurzame acties” aangesteld in het raam van het project Metro Noord. Het plan is om bij de publicatie van de verzoeken tot indiening van offertes in september 2022 de volgende criteria te testen:

- CO₂-emissies,
- Beheer van de afgravingen
- Circulaire economie + hergebruik van materialen uit sloopwerken
- Beperking van de stroom- en waterbehoeften van de waterzuiveringsstations

THEMA 2: SOCIALE PIJLER

Geen enkele update in 2020.

THEMA 3: COMMUNICATIE

Hoewel de festiviteiten te lijden hadden onder de gezondheidsmaatregelen, zet Beliris zijn beleid van duurzame aankopen zowel intern als extern voort. Met name met betrekking tot een “happy box” (om een samenhangingsgevoel te behouden tijdens de lockdown) en de keuze van eindejaarsgeschenk voor 2020 waarvan de inhoud uit duurzame elementen bestaat.

Een personeelslid van de dienst Communicatie heeft een opleiding gevolgd “duurzame Event”.

Duurzaamheidscriteria (afvalbeheer, inkt op plantaardige basis, enz.) zijn opgenomen in de nieuwe stockopdracht zichtbaarheid (drukwerk). Beliris vermijdt ook overschotten of afval door het aantal benodigde exemplaren te berekenen en hyperlinks naar de website te sturen.

De creatie van de nieuwe website maakt het mogelijk om de duurzame aanpak en de link met de waarden van Beliris in de verf te zetten.

THEMA 4: MONITORING

Bij de start van elke werf bieden de EMAS-coördinatrice en de risicobeheerder ondersteuning aan de projectleider, met name in de vorm van een werfspecifieke e-mail die hij naar de aannemer kan sturen. 8 werven zijn in 2020 van start gegaan.

Gelet op de context sinds 13 maart 2020, hebben wij niet aangedrongen op de aanwezigheid van afvalsorteerbakken. Vergaderingen op de werf worden buiten de werf gehouden en/of per videoconferentie met de leidinggevende ambtenaren. Met de COVID-19-maatregelen moest de aannemer een specifieke afvalbak naast de werfuitrit plaatsen om daarin de persoonlijke en mogelijk verontreinigde beschermingsmiddelen (PBM's) te kunnen weggoien. Deze bakken werden dagelijks geleegd.

- Mobiliteitsplan: de inhoud ervan is niet echt volledig of relevant. Bovendien is het onrealistisch te verlangen dat een link met dit toegangsplan wordt opgenomen in de handtekening van de e-mails van de projectleiders van de aannemer. Laatstgenoemden moeten immers soms meerdere projecten volgen. Er wordt nagedacht over de relevantie en, afhankelijk daarvan, over de aan te brengen verbeteringen. We hebben er 5 op 8 ontvangen.
- Beheerplan voor het onderhoud van de aanplantingen: is nu opgenomen in een beheerplan dat de verschillende specifieke onderhoudsplannen voor het project omvat.

Er moet worden opgemerkt dat er sinds 2020 een nieuwe functie binnen Beliris is gecreëerd: De coördinator projectoplevering (CPO). Hij zorgt met name voor de duurzaamheid van de investeringen en de uitgevoerde werken aan de hand van een specifieke monitoring. Tussen de voorlopige en de definitieve oplevering begeleidt hij de beheerder ter plaatse bij de follow-up van de door de aannemer tijdens deze garantiefase uit te voeren opdrachten, op basis van de planning voor elk project. Hij zorgt er ook voor dat de beheerder wordt opgeleid in het gebruik van de apparatuur, ...

- Afvalbeheerplan en register: ondanks de gepersonaliseerde begeleiding van de aannemer door de dienst Kwaliteit, voor de start van de werken en tijdens de werken, is het moeilijk feedback te krijgen. Aannemers zien een duurzame aanpak nog niet als een prioriteit.

Het is momenteel niet mogelijk te weten welke soorten materialen ter plaatse worden hergebruikt of via bepaalde kanalen worden afgevoerd. Er dient te worden opgemerkt dat er geen sloopinventaris is op de huidige werven en dat wij nog geen feedback kregen over wat de studiebureaus ter plaatse hergebruiken.

De BIM (Building Information Modeling) is nu verplicht in al onze nieuwe studies. Dit gaat over het delen van betrouwbare informatie gedurende de hele levensduur van een gebouw of infrastructuur, van het ontwerp tot de sloop ervan met een digitale maquette. Dit laatste is een digitale weergave van de fysieke en functionele kenmerken van het gebouw of de infrastructuur. Een consultant en een referent zijn intern beschikbaar voor begeleiding.

- Follow-up van klachten in verband met duurzaamheid: in verband met onze werven. In 2020 waren er **17 milieuklachten** die als volgt zijn verdeeld:
 - **5** klachten in verband met zwakke weggebruikers (in verband met hinder voor het fietsverkeer door de werken of gevaarlijke voetpaden en de vermindering van het aantal parkeerplaatsen voor PBM's tijdens de werken)
 - **4** klachten over mobiliteit en omleidingen (in verband met de niet-heropening van een tweerichtingsstraat, tijdelijk onbruikbare of door de bestelwagens van de aannemer bezette PBM-parkeerplaatsen, en ontoegankelijke parkeerplaatsen voor leveranciers)
 - **5** klachten over overlast (in verband met stof en trillingen die problemen veroorzaken bij telewerken en het moeten ventileren van de ruimtes, alsook het lawaai van de dieselgenerator)
 - **1** klacht over afval en illegale stort tijdens de bouwonderbreking op de werven ingevolge COVID begin 2020
 - **2** klachten over aanplantingen en groenvoorzieningen (in verband met het gebrek aan onderhoud van nieuwe aanplantingen door de aannemer tijdens de garantieperiode)

THEMA 5: SENSIBILISERING & OPLEIDING

- 21 opleidingscursussen in verband met duurzaamheid over innovatieve materialen, technieken en instrumenten werden door meerdere medewerkers bijgewoond.

Er wordt regelmatig informatie verstrekt aan de medewerkers via de interne nieuwsbrief (BNews) en Qtime tijdens de lunch, die toegankelijk zijn voor het hele FOD MV.

- Versnelde uitrol van digitale vergaderingen. Deze middelen zorgen niet alleen voor naleving van de lockdown, maar beperken ook de verplaatsingen van de verschillende interveniënten voor vergaderingen. Er werd voorgesteld om ze meer en meer te gebruiken, met name voor ad-hocinterventies op bepaalde deskundigenvergaderingen, ...

De digitalisering is met rasse schreden vooruitgegaan: versnelde elektronische ondertekening door alle partners, delen van documenten met derden, enz.

- Sensibilisering van de Partnerships aan de hand van verschillende instrumenten, zoals de programmeringsnota, de klantenfiche, de website en de verplichting om de GRO te gebruiken.
- Sensibilisering van studiebureaus gebeurt aan de hand van de verplichting om instrumenten als TOTEM en GRO te gebruiken.

- Sensibilisering van de aannemers gebeurt aan de hand van een begeleiding van de bouwteams en van de aannemer bij de start van de werf. Er is/zijn echter weinig feedback of concrete acties. Vooral door een gebrek aan kennis over de voordelen bij de aannemer en een gebrek aan middelen en tijd bij Beliris.

THEMA 6: KENNISUITWISSELING

Veel van de evenementen van de werkgroepen met “externe deskundigen” zoals Leefmilieu Brussel, Brussel Mobiliteit, de Confederatie Bouw... werden geannuleerd.

De oprichting van een green team (netwerk van interne referenten voor duurzaamheid) is bezig en zal in 2021 worden afgerond op basis van het duurzaamheidsbeleid dat door de nieuwe duurzaamheidscoördinator wordt uitgewerkt.

De ontwikkelingen op het gebied van innovaties worden door middel van benchmarking op de voet gevolgd.

VII. Communicatie – sensibilisering

Communicatie vormt een belangrijk onderdeel in het leven van het milieubeheersysteem (MBS). Zoals tijdens de voorgaande jaren hebben we in 2020 dan ook veel acties ten uitvoer gebracht en dit ondanks de bijzondere omstandigheden als gevolg van COVID-19.

Zo was er onder meer:

- Organisatie van een week van de duurzame ontwikkeling en een week van de mobiliteit: webinar over de invoering van SDG's, info/opleiding over de juiste manier van composteren, ritje met de elektrische fiets, 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), ...;
- Een bewustmakingscampagne via het Yammer-platform met de presentatie van milieutips om het water- en energieverbruik thuis te verminderen rekening houdend met de vele telewerkdagen.

Het jaarlijkse EMAS-communicatieplan is opgenomen in het **communicatieplan 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 inderdaad een van onze prioriteiten blijven.

In 2021 liggen verschillende acties en mededelingen in het verlengde van 2020, maar met enkele aanpassingen gelinkt aan de actualiteit:

- Organisatie van een week van duurzame ontwikkeling en een week van de mobiliteit: er is nog geen thema gekozen, maar er zijn al enkele ideeën: “2021, Jaar van het Spoor” - “Meer dan een jaar in telewerk, gevolgen”
- Deelname aan de “World Cleanup Day”
- Mededelingen via “flashberichten” en artikelen op intranet over verschillende thema's zoals de resultaten, het smogalarm, de ozonpieken, de SDG's (Sustainable Development Goals - Doelstellingen van duurzame ontwikkeling die door de VN zijn gevalideerd), ...;
- Publicatie van de vorige milieuverklaring op de website;

VIII. Opleiding

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

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

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

De leden van het EMAS-team hebben uiteenlopende meer specifieke opleidingen gevolgd, zoals “Verplichtingen inzake energie (PLAGE)”, opleiding tot intern auditor voor ISO 14001, opleiding voor duurzame overheidsopdrachten, ...

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 er gestart met de rationalisering en vergroening van ons voertuigenpark. We beschikken momenteel over 32 recente hybridevoertuigen en over 9 CNG-voertuigen op een totaal van 154 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.

Bij het onthaal van het City Atrium vindt u een hele reeks actieve en alternatieve vervoersmiddelen. Wij stellen namelijk 12 fietsen, 5 steps en 2 elektrische fietsen ter beschikking van ons personeel. Er is ook een fietsvergoeding voor de verplaatsing tussen woon-en werkplaats of de verplaatsing met de fiets naar het openbaar vervoer. In 2020 werden de fietsen 121 keer gebruikt en de steps 335 keer.

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.

Onze FOD heeft een hele reeks maatregelen ingevoerd om te voldoen aan de maatregelen die worden aanbevolen in het bedrijfsvervoerplan 2018-2020. Elk jaar organiseren wij bewustmakingscampagnes voor het personeel bij interne mededelingen en ook tijdens de week van de mobiliteit. Bij deze gelegenheid, in

2020, konden we ondanks het moeilijke jaar in september een gecoachte tocht per elektrische fiets organiseren, evenals een onlinedebat rond het thema "Energie, vervoer en maatschappij: welke toekomst?". Om het reizen met alternatieve vervoermiddelen aan te moedigen, werd in juli van datzelfde jaar besloten en meegedeeld dat de fietsvergoeding ook gold voor elektrische fietsen.

Er werden structurele wijzigingen aangebracht aan de parkeergarage om extra fietsenstallingen te kunnen voorzien. We zijn dan ook van 46 naar 76 beschikbare plaatsen gegaan. Informatie over het openbaar vervoer is te vinden op ons multimodale toegangsplan, dat beschikbaar is op internet maar ook in de elektronische handtekeningen van al onze medewerkers is terug te vinden.

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.

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

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

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

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

XI. Aankopen en overheidsopdrachten

Doelstelling 2020-2022: beter rekening houden met duurzaamheid in de bestekken.

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.

In 2020 heeft de dienst Overheidsopdrachten deelgenomen aan de interne audits van 30 maart 2020 en de externe audits op 14 mei 2020. 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 het toezicht op de opdrachten waaraan duurzaamheidscriteria werden toegevoegd.

In 2020 werkte 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 om deze werkwijze voort te zetten en voortdurend te verbeteren om van het digitale de norm en niet langer de uitzondering te maken.

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

XII. Begrippen en afkortingen

ADR	Europese Overeenkomst betreffende het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de weg.
Algemene EMAS-coördinator	Persoon belast met de centrale coördinatie van het EMAS-project op de FOD Mobiliteit en Vervoer en met het verslag in het Directiecomité als hoogste beslissingsinstantie.
BELIRIS	BELIRIS is een samenwerkingsakkoord tussen de Federale Staat en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.
B-ERRU	Nationaal register van de vergunningen afgegeven aan ondernemingen voor wegvervoer.
Bike-to-Work	Organisatie opgericht door de fietsersverenigingen Fietsersbond en GRACQ. Deze organisatie wil het gebruik van de fiets bij woon-werkverplaatsingen promoten.
CDO	Cel Duurzame Ontwikkeling
CEMT-vergunningen	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
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 (ERTMS)
EU	Europese Unie

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
ITF	Internationaal Forum van de Ministers van Vervoer
KBO	Kruispuntbank van Ondernemingen
Milieuverantwoordelijke Ecobeheer	Milieuverantwoordelijke voor het ecologisch beheer van de FOD MV
Milieuverantwoordelijke Opdrachten	Milieuverantwoordelijke voor de integratie van het milieu in de opdrachten van de FOD M&V
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
SDG's	Sustainable Development Goals = Duurzame Ontwikkelingsdoelstellingen is de naam die wordt gebruikt om te verwijzen naar de zeventien doelen die door de VN-lidstaten zijn vastgelegd en gebundeld in de Agenda 2030.
SECA	SOx Emission Control Area = gebied in de Noordzee en in het Kanaal met beperkingen voor de emissie van zwaveldioxide
SRD	Sectoraal Referentiedocument
Teamroom	Een intern platform voor het delen van documenten.
TSI NOISE	EU-Technical Specifications for Interoperability NOISE
UNECE-VN/ECE	Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties
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 bijwerking van de milieuverklaring zal in juli 2022 worden gepubliceerd en de volgende hoofdmilieuverklaring in juli 2023.

XIV. Adressen en contactpersonen

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

XV. Verklaring van de milieuverificateur met betrekking tot de controle- en valideringsactiviteiten

Vinçotte N.V., EMAS-milieuverificateur met registratienummer BE-V-0016 geaccrediteerd met als reikwijdte 1, 10, 11, 13, 16, 18, 19, 20 (excl. 20.51), 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30.2, 30.9, 31, 32, 33, 35, 36, 37, 38, 39, 41, 42, 43, 45, 46, 47, 49, 50, 52, 53, 55, 56, 58, 59, 60, 62, 63, 70, 71, 72, 73, 74, 79, 80, 81, 82, 84, 85, 86, 87, 88, 90, 93, 94, 95, 96, 99 (NACE-code) verklaart dat hij heeft geverifieerd of de vestiging(en), zoals vermeld in de milieuverklaring 2021 van de organisatie FOD - Mobiliteit en Vervoer met registratienummer BE-BXL-0000012 voldoet/voldoen aan alle eisen van Verordening (UE) 1221/2009 gewijzigd door de EU-verordeningen 2017/1505 en 2018/2026 inzake de vrijwillige deelneming van organisaties aan een communautair milieubeheer- en milieuauditsysteem (EMAS).

Betrokken sites: Atrium

Met de ondertekening van deze verklaring verklaar ik dat:

- de verificatie en validering volledig overeenkomstig de voorschriften van Verordening (UE) 1221/2009 gewijzigd door de verordeningen EU 2017/1505 en 2018/2026 zijn uitgevoerd;
- uit het resultaat van de verificatie en validering blijkt dat er geen aanwijzingen zijn dat niet aan de toepasselijke wettelijke milieuvoorschriften is voldaan;
- de gegevens en informatie van de bijgewerkte milieuverklaring 2021 van de vestiging betrouwbaar, geloofwaardig en juist beeld geven van alle activiteiten van de vestiging binnen de in de milieuverklaring vermelde reikwijdte.

Dit document is niet gelijk aan een EMAS-registratie. Conform Verordening (EU) 1221/2009 gewijzigd door de Verordeningen EU 2017/1505 en 2018/2026, mag enkel een bevoegde instantie een EMAS-registratie toekennen. Dit document wordt niet gebruikt als een zelfstandig stuk openbare communicatie.

Gedaan te Brussel, op 20/09/2021

Handtekening
Eric Louys
Voorzitter van de Certificatiecommissie