



FEDERALE OVERHEIDSDIENST
MOBILITEIT EN VERVOER



EMAS

Management
environnemental
vérifié

REG.NO. BE-BXL-000012

Milieuverklaring 2023 Gegevens 2022

Dit document is een vertaling van de Franstalige versie van de Milieuverklaring die op 13 april 2023 is geverifieerd



Inhoudsopgave

I.	Woord van de Voorzitter	3
II.	De Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer	5
1.	Organigram	5
2.	Locatie	5
3.	Activiteiten - NACEBEL-codes	5
4.	Opdracht	5
5.	Biodiversiteit	6
III.	Toepassingsgebied / Reikwijdte van het Milieubeheersysteem (MBS)	6
IV.	Beschrijving van ons MBS	7
V.	Milieubeleid	8
VI.	Resultaten - Significante aspecten - Planning	10
A.	Ecobeheer – City Atrium	10
1.	Overzichtstabel van de indicatoren en doelstellingen	10
2.	Grafieken, details en toelichting	11
3.	Elektriciteitsverbruik	12
4.	Gasverbruik	13
5.	Waterverbruik	14
6.	Afvalbeheer	15
7.	Papierverbruik	17
8.	Verbruik van de voertuigen	18
9.	CO ₂ -balans	18
10.	Doelstellingen van cyclus 6 voor de jaren 2023-2025 - Significante aspecten en vooruitzichten	20
a.	Gekwantificeerde doelstellingen	21
b.	Onze toekomstige actieplannen voor het milieubeheer	22
B.	Opdrachten: Resultaten en vooruitzichten	23
a.	Directoraat-generaal Luchtvaart	23
b.	Directoraat-generaal Wegvervoer en Verkeersveiligheid	28
c.	Directoraat-generaal Scheepvaart	32
d.	Directoraat-generaal Duurzame Mobiliteit en Spoorbeleid	35
e.	Directie Vervoersinfrastructuur – Beliris	44
VII.	Communicatie – sensibilisering	48
VIII.	Opleiding	49
IX.	Mobiliteit	49
X.	Wettelijke eisen inzake milieu (beheer van non-conformiteiten, preventieve en verbeteracties)	52
XI.	Aankopen, overheidsopdrachten en subsidies	52
XII.	Begrippen en afkortingen	54
XIII.	Volgende milieuverklaring	55
XIV.	Adressen en contactpersonen	55

I. Woord van de Voorzitter

Sedert zijn eerste EMAS-registratie in juli 2007 heeft de FOD Mobiliteit en Vervoer onafgebroken maatregelen genomen om de impact van zijn activiteiten op het milieu te beperken. Onze visie is duidelijk gericht op de duurzaamheid van de mobiliteit, en wij willen een belangrijke partner blijven in deze duurzame aanpak binnen het kader van onze bevoegdheden.

Het voorbije jaar kregen we af te rekenen met stijgende energieprijzen. Om de uitgaven te beperken, de afhankelijkheid van gas en olie uit Rusland te verminderen en tegelijkertijd een positief effect op het klimaat te hebben, hebben wij ons eigen energieverbruik kritisch onder de loep genomen en daarbij ook adviezen gegeven aan medewerkers om hen bewust te maken van het belang om hetzelfde te doen.

Als FOD hebben we dus een hele reeks maatregelen genomen waaraan alle medewerkers van de FOD Mobiliteit en Vervoer hebben bijgedragen. Dit zijn enkele van de vele acties die wij op korte termijn binnen de FOD hebben uitgevoerd:

- we hebben de insteltemperatuur van de thermostaat verlaagd, met inachtneming van de in de Codex over het welzijn op het werk vermelde minimumtemperaturen;
- we hebben de verlichtingsuren van de gebouwen geoptimaliseerd op basis van de daadwerkelijke aanwezigheid van onze medewerkers in het City Atrium;
- we hebben het gebruik van persoonlijke apparaten (bureaulamp, koffiezetapparaat, waterkoker, verwarmingselement) afgeschaft en alle verouderde koelkasten vervangen door toestellen met een betere energie-efficiëntieklasse.

Naast deze snel invoerbare maatregelen zal de FOD nog andere verbeteringen doorvoeren die een grotere investering van tijd en geld zullen vergen. Deze maatregelen worden regelmatig gemonitord in het kader van de PLAGÉ-regelgeving (Plan voor Lokale Actie voor het Gebruik van Energie).

Voorts hebben we ook onderzocht welke verbeteringen aan de verplaatsingen van het personeel van de FOD kunnen worden aangebracht door een enquête te houden onder het personeel als onderdeel van het bedrijfsvervoerplan. Op basis daarvan werd een actieplan ontwikkeld om de CO₂-uitstoot verder te verminderen en onze medewerkers ervan te overtuigen hun verplaatsingen te heroverwegen, bijvoorbeeld door over te schakelen van de auto naar het openbaar vervoer of het openbaar vervoer te vervangen door actieve mobiliteit zoals fietsen of te voet gaan. Daarnaast willen wij ernaar streven de duurzaamheid van onze eigen aankopen te verbeteren door bijvoorbeeld duurzaamheidscriteria in de bestekken op te nemen en ons wagenpark systematisch te vervangen door performantere modellen die minder CO₂ uitstoten.

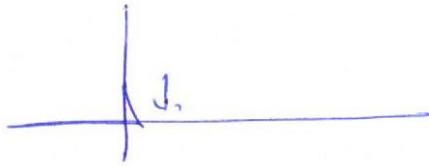
Als Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer spelen we immers een voortrekkersrol binnen de federale overheid op het vlak van voorbeeldige mobiliteit en integreren we de duurzaamheidsdimensie in de uitvoering van onze activiteiten. Wij willen onze medewerkers een modern en aantrekkelijk vervoersaanbod blijven bieden dat rekening houdt met de milieudimensie en met het energieverbruik.

Wat onze opdrachten betreft, blijven wij actief deelnemen aan milieuprojecten in België, maar ook op internationaal niveau. Dankzij hun deskundigheid, professionalisme en inzet zullen onze medewerkers op alle besluitvormingsniveaus vurige pleitbezorgers van de transitie naar een duurzame mobiliteit blijven.

Als Voorzitster wil ik erop toezien dat de acties en procedures ter vermindering van de milieueffecten in de 6^{de} EMAS-cyclus (2023-2025) niet enkel worden geïmplementeerd, maar ook voortdurend worden verbeterd.

Tot slot wil ik alle medewerkers van de FOD Mobiliteit en Vervoer bedanken. Het is immers door gezamenlijke inspanningen dat de duurzame dimensie op alle niveaus van de besluitvorming op de voorgrond wordt geplaatst. Zij geven invulling aan ons dagelijks streven om de goede kant op te gaan.

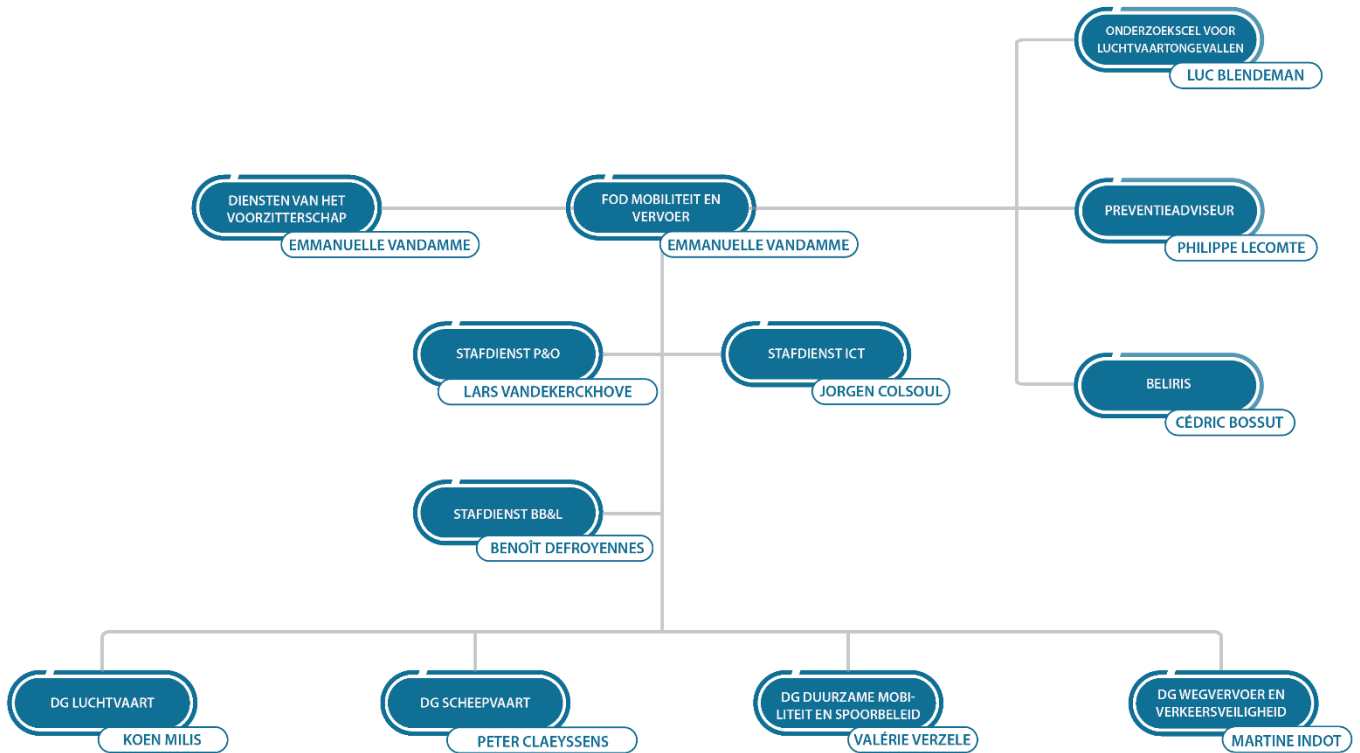
De Voorzitster van het Directiecomité

A handwritten signature in blue ink, consisting of a vertical line on the left, a horizontal line extending to the right, and a small 'J.' written above the horizontal line.

Emmanuelle Vandamme

II. De Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer

1. Organigram



2. Locatie

City Atrium, Vooruitgangstraat 56 te 1210 Brussel

3. Activiteiten - NACEBEL-codes

Btw 2008 nr. 84.111: Federale overheid - Sedert 1 januari 2008

RSZ 2008 nr. 84.130: Openbaar bestuur op het gebied van het bedrijfsleven - Sedert 1 januari 2008

4. 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 en de ondernemingen is afgestemd).

5. Biodiversiteit

Onze site beslaat een totale vloeroppervlakte 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 treinsporen aan de andere kant. De totale oppervlakte voor de berekening van het EPB bedraagt 24.689 m² en er zijn geen groenruimtes.

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. De FOD verklaart in orde te zijn met de wettelijke verplichtingen en andere toepasselijke milieueisen. 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: 880,83 VTE met externen die voor onze FOD werken

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

Een bewaakte parking met 86 staanplaatsen voor auto's (waarvan 2 gehandicaptenplaatsen) verdeeld over 2 verdiepingen, 1 staanplaats voor motorfietsen en een fietsenstalling met 76 plaatsen die gedeeltelijk onder het door de FOD Economie gebruikte gebouw is gelegen. Het aantal plaatsen voor fietsen beantwoordt aan de berekeningen van het vorige bedrijfsvervoerplan (BVP) waarvoor we onze capaciteit met 30 plaatsen hebben opgetrokken. We zijn dus van 46 naar 76 beschikbare plaatsen gegaan. Deze inrichting voldoet nog steeds aan de aanbevelingen van ons nieuwe BVP 2022-2024.

Referentie van de milieuvergunning: 00/0094, op 02/03/2012.

IV. Beschrijving van ons MBS

Het beheersysteem werd herzien om aan de norm ISO 14001:2015 en aan bijlage II bij 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

1. Het milieubeleid

In de vorige cyclus waren er verschillende wijzigingen in het organigram van de FOD alsook in de diensten die het milieubeheersysteem volgen. 2023 vormt de start van een nieuwe EMAS-cyclus. Een nieuwe cyclus betekent ook de actualisering van de milieueffectenanalyse en nieuwe doelstellingen en actieplannen.

Het milieubeleid van de FOD Mobiliteit en Vervoer maakt deel uit van het strategisch meerjarenplan van onze FOD, dat in jaarlijkse operationele plannen is uitgesplitst. Het beleid is de afspiegeling van onze ambities.

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 procedures, diensten en opdrachten op de mensen en op het milieu voortdurend worden verbeterd;
- het milieu in het strategisch plan te integreren;
- de verplichtingen vervat in de verschillende operationele plannen na te komen;
- toe te zien op de naleving van de milieuregelgeving in het algemeen.

MILIEUBELEID 2023 – 2025

Het milieubeleid van de FOD Mobiliteit en Vervoer maakt deel uit van het strategisch meerjarenplan van onze FOD, dat in jaarlijkse operationele plannen is uitgesplitst. Het beleid is de afspiegeling van onze ambities.

De visie van de FOD Mobiliteit en Vervoer is duidelijk gericht op de duurzaamheid van de mobiliteit, en wij willen een belangrijke partner blijven in deze duurzame aanpak binnen het kader van onze bevoegdheden. Het doel is om maatregelen te nemen om in een geest van voortdurende verbetering de impact van onze activiteiten op het milieu te verminderen.

Dit beleid beslaat alle activiteitendomeinen van de FOD waarop het directiecomité en de medewerkers van de FOD invloed hebben of waarover zij beheerscontrole uitoefenen. Onze scope is dus gericht op het ecologisch beheer van het City Athium-gebouw, maar ook op onze opdrachten en bevoegdheden in verband met de verschillende vervoerswijzen. Bij Beliris heeft de scope van de opdrachten betrekking op het zo duurzaam mogelijke beheer van studies en werven.

De procedure waarmee de doelstellingen en actieplannen ter vermindering van onze negatieve impact 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 alsook de verwachtingen van onze stakeholders.

MILIEUBEHEER

Het sectorale referentiedocument is een van de instrumenten die we gebruiken om onze doelstellingen te bereiken.

De monitoring van het verloop van het water-, energie-, gas- en papierverbruik blijft een aandachtspunt in het kader van de nieuwe EMAS-cyclus. De milieuregelgeving naleven en inzetten op communicatie met de partners vormen nog steeds een belangrijk onderdeel van ons engagement.

Daarnaast werden er voor de komende periode drie prioriteiten vastgelegd:

- Verbruik: dankzij structurele aanpassingen aan het gebouw, in combinatie met een beter temperatuurbeheer en een bewustmaking van het personeel, willen we de komende 3 jaar ons verbruik van natuurlijke hulpbronnen blijven beheersen. Dit zal ons ook in staat stellen onze ecologische voetafdruk op het vlak van CO₂-uitstoot te verkleinen.
- Aankopen, overheidsopdrachten en subsidies: het doel is om meer rekening te houden met duurzaamheid bij aankopen in het algemeen en overheidsopdrachten in het bijzonder, alsook bij subsidies. De ondersteuning van de operationele diensten bij de plaatsing van overheidsopdrachten zal worden verbeterd via een interne ondersteuningsprocedure gestoeld op benchmarking bij andere FOD's en op bestaande documenten en voorbeelden van bestekken. Er zal ook worden toegezien op de integratie van duurzaamheid in de selectiecriteria van door de FOD gesubsidieerde projecten.
- Mobiliteit: wij hebben een actieplan opgesteld dat gericht is op de vermindering van het aantal verplaatsingen met dienstwagens, de installatie van laadpalen en de aankoop van elektrische wagens, de compensatie van onze CO₂-uitstoot in verband met dienstverplaatsingen, de verbetering van de kwaliteit van de infrastructuur voor de gebruikers van actieve mobiliteit met daarbij de uitbreiding van het aanbod, en ten slotte de bevordering van actieve en duurzame mobiliteit door toepassing van de STOP-principes.

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

OPDRACHTEN

Wij zullen ons 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 uitvoering onder onze bevoegdheid valt.

Wij blijven actief deelnemen aan milieuprojecten in België, maar ook op internationaal niveau.

Dankzij hun deskundigheid, professionalisme en inzet zullen onze medewerkers op alle besluitvormingsniveaus vurige pleitbezorgers van de transitie naar een duurzame mobiliteit blijven.

Voor Beliris willen we een begeleiding van teams en partners blijven aanbieden via de integratie van innovatieve instrumenten die de uitrol van duurzame en circulaire acties in bouw- en renovatieprojecten vergemakkelijken.

ENGAGEMENT

Wij verbinden ons ertoe onze maatschappelijke verantwoordelijkheid als federale overheid op integere en transparante wijze te vervullen door het milieuspect in ons beheer en op alle niveaus van onze organisatie, in ons beleid, in onze activiteiten en, in voorkomend geval, in onze impact op onze waardeketens te bevorderen en te integreren. Als Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer is actieve en duurzame mobiliteit bovendien een centraal thema en moeten wij het goede voorbeeld geven.

Om dit engagement te kunnen verwezenlijken, zullen onze doelstellingen, indicatoren en actieprogramma's jaarlijks worden beoordeeld en meegedeeld aan ons voltallige personeel, onze partners en aan het publiek, conform de EMAS-verordening (EG) nr.1221/2009 en de wijzigingen (EU) 2017/1505 en (EU) 2018/2026 daarvan.

Concreet betekent dit dat het voltallige directiecomité zich ertoe verbindt om:

- de taken van de FOD correct uit te voeren en erop toe te zien dat de impact van de procedures, diensten en opdrachten op de mensen en op het milieu voortdurend worden verbeterd;
- het milieu in het strategisch plan te integreren;
- de verplichtingen vervat in de verschillende operationele plannen na te komen;
- toe te zien op de naleving van de milieuregelgeving in het algemeen.

Het directiecomité, 11 april 2023

Emmanuelle Vandamme
Voorzitster van het Directiecomité

Valérie Verzele
Directeur-generaal DG Duurzame mobiliteit en Spoorbeleid

Jorgen Coisoul
Directeur SD ICT

Koen Mills
Directeur-generaal DG Luchtvaart

Martine Indot
Directeur-generaal DG Wegvervoer en Verkeersveiligheid

Peter Claeysens
Directeur-generaal DG Schiepvaart

Benoit Defroyennes
Directeur SD Budget, Beheerscontrole en Logistiek

Lars Vandekerckhove
Directeur SD Personeel en Organisatie



www.mobilif.belgium.be

2. Duurzame ontwikkeling bij de FOD

Er moet aan herinnerd worden dat elke federale overheidsdienst de verplichting heeft een **cel duurzame ontwikkeling** op te richten (zie koninklijk besluit van 22 september 2004).

De cel Duurzame Ontwikkeling van de FOD Mobiliteit en Vervoer heeft tot taak de werking en het beleid van onze FOD in een duurzame richting te sturen. Deze cel bij staat ook in voor de communicatie aan en de sensibilisering van alle medewerkers en externe belanghebbenden.

Opdrachten:

De opdrachten van de cel DO draaien rond mobiliteit, de [Planning 2030 voor duurzame ontwikkeling](#) die in 2015 door de VN werd aangenomen en (waarin 17 doelstellingen voor duurzame ontwikkeling zijn vastgelegd) en de sensibilisering van het personeel rond de actuele maatschappelijke uitdagingen.

De cel is met name belast met de interne coördinatie van de verschillende federale plannen (duurzame ontwikkeling, gendermainstreaming, handicap, armoedebestrijding) en de follow-up ervan.

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

Samenstelling:

De cel DO wordt gecoördineerd vanuit de directie Mobiliteit (DGMSB) en weerspiegelt de wens om in de FOD een “duurzaamheidsamenwerking” tot stand te brengen.

Verschiede diensten zijn namelijk in het bijzonder betrokken bij de verschillende aspecten van duurzaamheid: de directie Mobiliteit, de dienst Logistiek waarvan de EMAS-cel deel uitmaakt (SD BB&L), de dienst Overheidsopdrachten (SD BB&L), de stafdienst Personeel & Organisatie, de verschillende Diensten van de Voorzitter zoals de Juridische Dienst, de dienst Communicatie en de andere diensten die meer in het algemeen betrokken zijn bij de aspecten die verband houden met het strategisch plan (nieuwe naam van de bestuursovereenkomst).

VI. Resultaten - Significante aspecten - Planning

A. Ecobeheer – City Atrium

1. Overzichtstabel van de indicatoren en doelstellingen

<i>Referentiejaar 2019 en behaalde resultaten voor de periode van januari 2022 tot december 2022</i>			
Indicatoren	2019	2022	
	Resultaten	Doel	Resultaten
Elektriciteitsverbruik in kWh/VTE/jaar*	2.845,45 (100%)	Ons resultaat bestendigen	2.531,54 (89%)
Gasverbruik in genormaliseerd kWh/m ² /jaar*	66,37 (100%)	Ons resultaat bestendigen	47,32 (71%)
Waterverbruik in m ³ /VTE*	7,15 (100%)	Ons resultaat bestendigen	3,65 (51%)
Hoeveelheid restafval in kg/VTE/jaar*	18,34 (100%)	Verminderen met 5%	13,43 (73%)
Hoeveelheid PMD-afval in kg/VTE/jaar*	1,92 (100%)	Verminderen met 18%	0,59 (31%)
Hoeveelheid papierafval in kg/VTE/jaar*	21,04 (100%)	Verminderen met 5%	18,94 (90%)
Papierverbruik in het City Atrium in kg/VTE	12,98 (100%)	Verminderen met 10%	8,09** (62%)
Gemiddeld brandstofverbruik van ons wagenpark in liter per 100 km	6,56 (100%)	Ons resultaat bestendigen	6,32 (96%)

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

** Dit resultaat vertegenwoordigt al het papier dat in het City Atrium werd verbruikt en daarbij komen nog de door FedoPress gedrukte documenten (brochures, folders, rapporten, ...). Dit vertegenwoordigt iets meer dan 560 kg papier in 2022. Indien men dit over de VTE verdeelt, komt men aan ongeveer 8 kg/VTE in het totaal.

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

Wat goede gewoonten betreft, zijn wij al meer dan 15 jaar geregistreerd. Wij zijn dus flink opgeschoten op het vlak van monitoring, met name voor water en energie. We hebben actieplannen om het verbruik te verminderen en onze impact op de natuurlijke hulpbronnen te beperken.

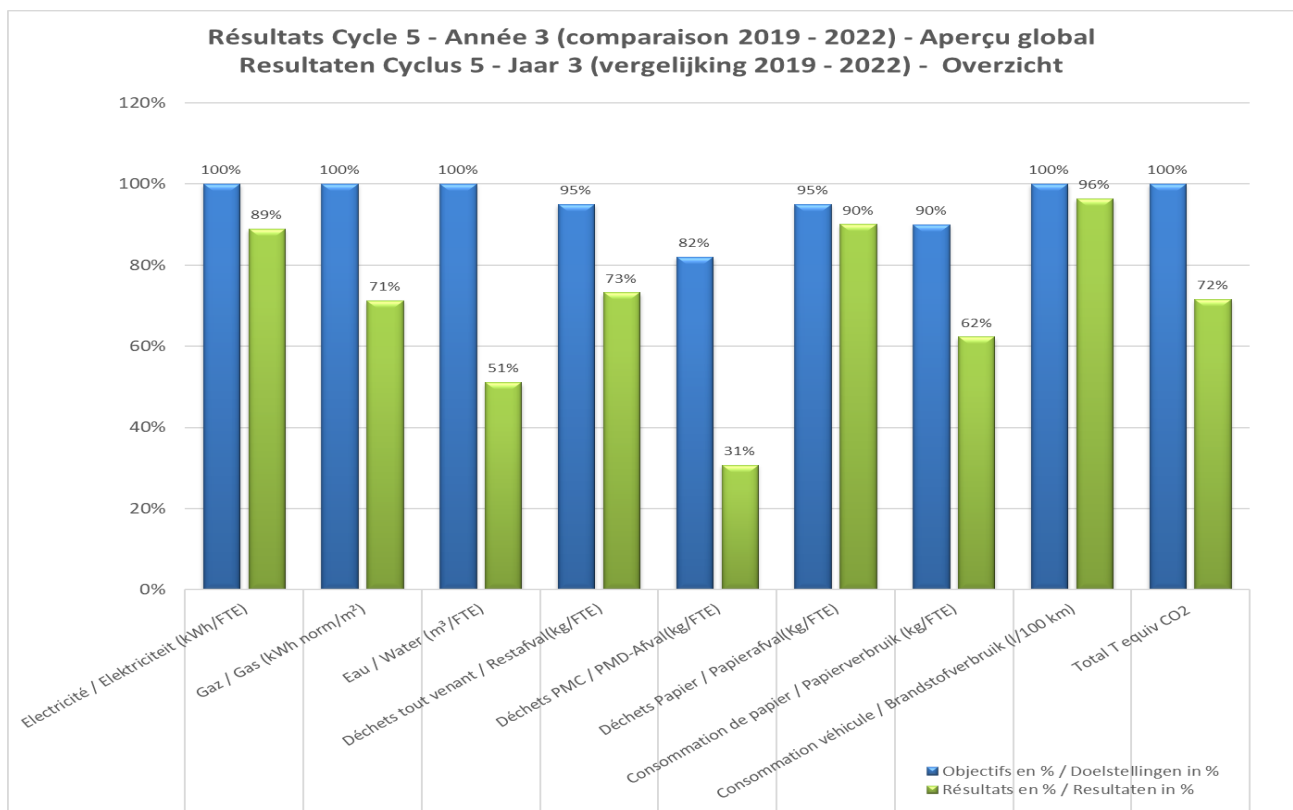
Sommige "nieuwe" indicatoren, die in het sectorale document zijn opgenomen, moeten nog worden geëvalueerd vanuit het oogpunt van de haalbaarheid en toepasbaarheid ervan op ons systeem.

De indicatoren met betrekking tot de verplaatsingsgewoonten van onze medewerkers worden om de 3 jaar bijgewerkt met het bedrijfsvervoerplan (BVP). Na de bijwerking van het BVP in 2021 en de goedkeuring ervan in 2022 worden de resultaten in hoofdstuk "IX. Mobiliteit" van deze milieuverklaring besproken.

2. Grafieken, details en toelichting

Algemeen overzicht van de resultaten van 2022 in vergelijking met de resultaten van 2019, ons referentiejaar. Dit jaar werd gekozen omdat het het laatste jaar was vóór de COVID-19-crisis.

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



Het effect van de toename van de telewerkdagen in de nasleep van de pandemie op de resultaten van 2022 is zichtbaar. Sinds maart 2020 is er een sterke daling in het aantal medewerkers dat aanwezig is in het City Atrium.

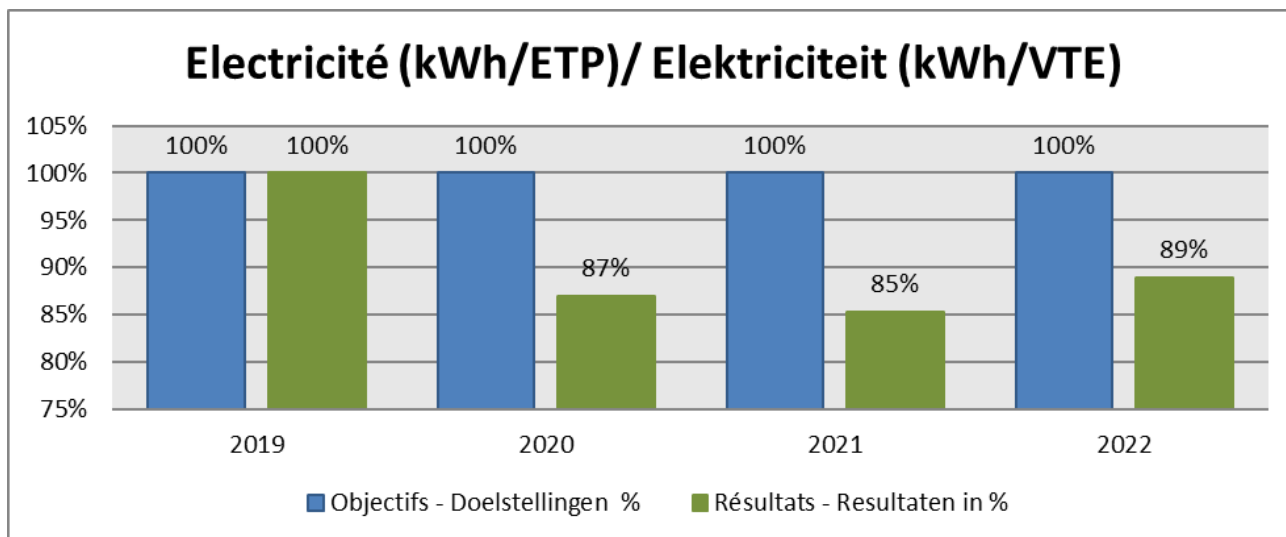
Er is een zichtbaar verband op het vlak van afvalproductie, waar de daling tastbaar is, ook al blijft deze beperkt wat het papierafval betreft.

Deze daling is eveneens opmerkelijk voor het waterverbruik. De trend is dezelfde voor gasverbruikmetingen en in mindere mate voor het elektriciteitsverbruik.

Onze ecologische voetafdruk is aanzienlijk verkleind. Om op koers te blijven, zullen we de komende jaren de evolutie van ons energieverbruik en het aantal dienstreizen per vliegtuig en met de wagen goed moeten monitoren.

Al deze aspecten zullen verderop in dit verslag punt per punt en uitvoerig worden toegelicht.

3. Elektriciteitsverbruik



Zoals uit de grafiek blijkt, is ons totale elektriciteitsverbruik in 2022 erg vergelijkbaar met dat in 2020 en 2021. Niettemin tekenden we een stijging op met bijna 100.000 kWh ten opzichte van 2021. We zijn immers van 2.130.000 kWh naar 2.227.000 kWh gegaan als gevolg van een bijzonder warme zomer waarin de airconditioning op volle toeren draaide.

Bovendien was er in 2022 een hogere bezettingsgraad van meer dan 80% ten opzichte van 2021. Om het comfort van de aanwezigen in het City Atrium te handhaven, zijn wij elektriciteit blijven verbruiken zoals in de jaren vóór covid. De voornaamste redenen voor onze uitgaven zijn: het gebruik van liften, verlichting op bezette verdiepingen, ventilatie en de koeling van computerservers, die intensief worden gebruikt.

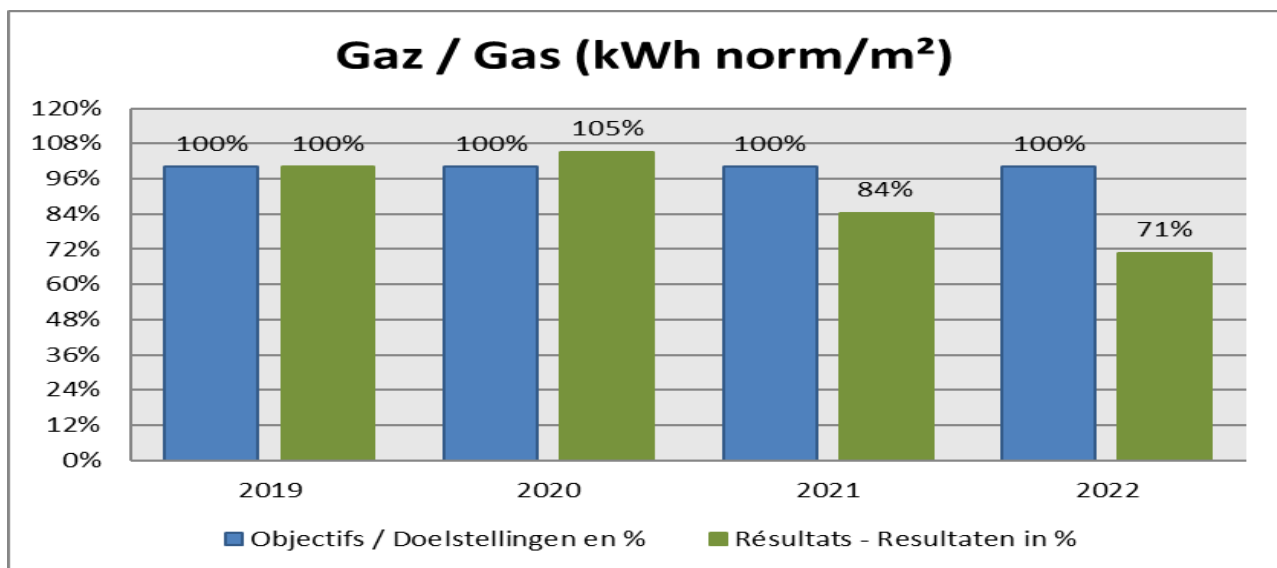
Wel kan worden opgemerkt dat ons elektriciteitsverbruik vanaf oktober tot het einde van het jaar met meer dan 10% is gedaald ten opzichte van 2021 voor dezelfde periode. De verklaring hiervoor is de invoering van maatregelen in verband met het "Winterplan 2022" dat op 15 juli door de regering is goedgekeurd. Op 23 september heeft de regering een aantal verplichte en aanbevolen maatregelen opgesomd die dus vanaf eind september zijn geïmplementeerd.

De regering wilde het energieverbruik van de federale overheidsdiensten tussen 1 oktober 2022 en 31 maart 2023 met 15% verminderen ten opzichte van het gemiddelde verbruik in de afgelopen vijf jaar. Wat ons elektriciteitsverbruik betreft, zijn de maatregelen die zeker een positief effect hebben gehad: het doven van de verlichting tussen 19.00 en 6.00 uur 's morgens, het doven van bepaalde onnodige lampen zoals die in de gangen, en het verbod op het gebruik van persoonlijke apparaten zoals bureaulampen, koffiezetapparaten, waterkokers, verwarmingselementen, ... Op het einde van het jaar hebben we ook alle oude koelkasten in het City Atrium vervangen door energie-efficiëntere toestellen.

Kortom, de globale resultaten voor 2022 gaan in stijgende lijn ten opzichte van de twee voorgaande jaren. Dankzij de hierboven beschreven maatregelen, maar ook dankzij het actieplan voor energiebesparing dat wordt voorgesteld voor de nieuwe EMAS-cyclus (2023-2025), hopen wij ons elektriciteitsverbruik de komende jaren op significante wijze te verminderen.

Dit actieplan zal bovendien de voorstellen volgen die werden gedaan om te voldoen aan PLAGE-regelgeving (Plan voor Lokale Actie voor het Gebruik van Energie) voor grote gebouwen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Dit plan is erop gericht het energieverbruik van gebouwen te verminderen, zonder comfortverlies voor de aanwezigen en zonder grote investeringen te beogen. Het is de bedoeling de totale milieu-impact van gebouwen in Brussel te verminderen. Deze wettelijke verplichting is in 2019 in werking getreden. PLAGE is een cyclisch proces met verschillende fasen gespreid over een periode van 5 jaar, die gestart is met een identificatiefase in 2020. In 2022 is het plan in ons hoofdgebouw, het City Atrium, de planningsfase ingegaan. Nu ons dossier door de PLAGE-revisor is gevalideerd, moet nog de kennisgeving door Leefmilieu Brussel gebeuren. In april 2023 moeten we officieel de uitvoeringsfase ingaan, zoals voorzien in de planning van deze regelgeving.

4. Gasverbruik



Zoals in de voorgaande jaren werd het City Atrium voortdurend verwarmd navenant de buitentemperaturen om een optimaal comfort te garanderen voor degenen die ter plaatse waren voor de dienst. Het bruto gasverbruik ligt in 2022 echter flink lager dan in de vorige jaren, met een vermindering van bijna 40.000 m³ gas. We gingen het voorbije jaar immers van 139.199 m³ naar 99.568 m³. Deze daling is ook zichtbaar wanneer we het hebben over de genormaliseerde resultaten¹ en resulteert zelfs in een winst van 29% ten opzichte van 2019.

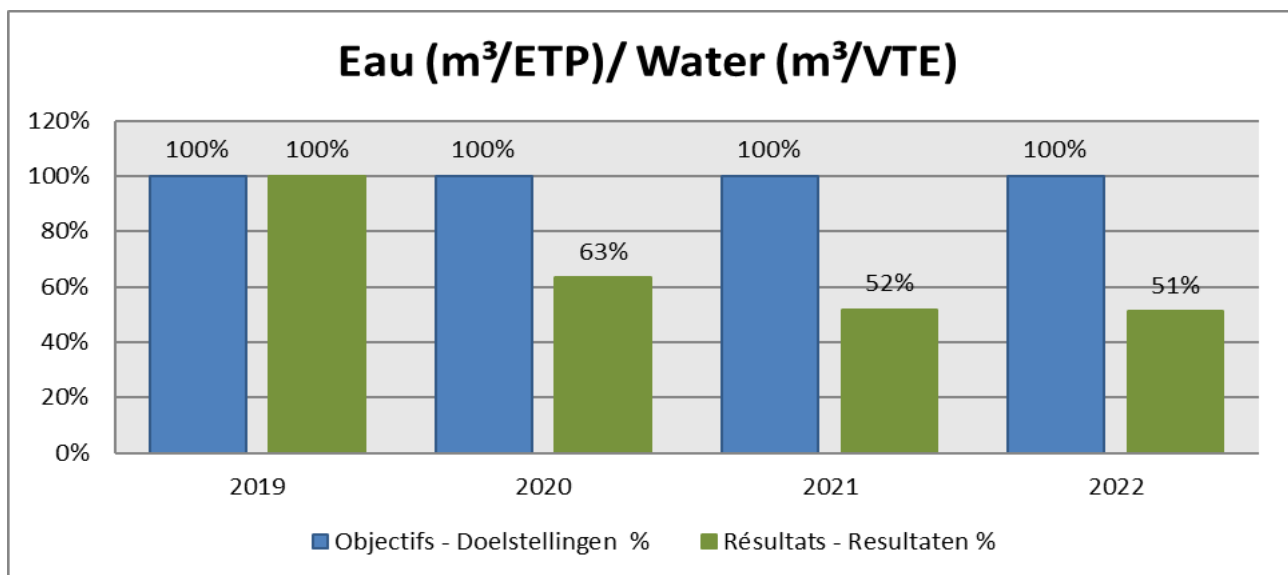
Deze goede resultaten houden ook verband met het "Winterplan 2022" van de regering dat in de bovenstaande analyse van het elektriciteitsverbruik ter sprake kwam. Men kan dus opmerken dat vanaf oktober tot het einde van het jaar ons genormaliseerde maandelijkse gasverbruik met meer dan 20% is gedaald ten opzichte van 2021 voor dezelfde periode.

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 warmtebehoeften van verschillende gebouwen met elkaar worden vergeleken, ongeacht het buitenklimaat.

De belangrijkste maatregel die deze duidelijke vermindering verklaart, is de instelling van de verwarming op een streef temperatuur van 19°. Deze maatregel had echter grote gevolgen voor het comfort in het City Atrium, aangezien deze temperatuur door de configuratie van het gebouw niet altijd overal werd gehaald.

Onze doelstelling voor de nieuwe EMAS-cyclus (2023-2025) is dan ook om het comfort te verbeteren en tezelfdertijd de streef temperatuur van 19° te halen op alle verdiepingen van ons gebouw. Daartoe gaan we een meer regelmatige monitoring van de gegevens gekoppeld aan de buitentemperaturen invoeren. Dit aspect is ook opgenomen in ons actieplan ter vermindering van ons energieverbruik. Net als bij elektriciteit moet de vermindering van het gasverbruik de komende jaren structureel worden verankerd. Zo zullen we kunnen voldoen aan de PLAGE-regelgeving voor grote gebouwen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Het zal ons ook in staat stellen geld te besparen en tegelijkertijd mogelijke bevoorradingsproblemen ingevolge internationale gebeurtenissen in het oog te houden.

5. Watervbruik



Het totale watervbruik in 2022 is volkomen vergelijkbaar met dat van 2021. Er is zeker een correlatie tussen de aanwezigheid van personeel en het watervbruik. Er kan echter worden vastgesteld dat wij iets minder hebben verbruikt, terwijl de aanwezigheid in het City Atrium met 80% is toegenomen.

We zijn van een verbruik van 3.256 m³ water in 2021 naar 3.215 m³ in 2022 gegaan. In januari zijn we onze samenwerking met het bedrijf Shayp begonnen. Er werd een sensor geïnstalleerd op onze hoofdmeter en zo konden we vaststellen dat er kleine lekken waren in het gebouw. De oplossing van deze problemen zorgde voor een netto afname van ons verbruik in februari en maart ten opzichte van vorig jaar.

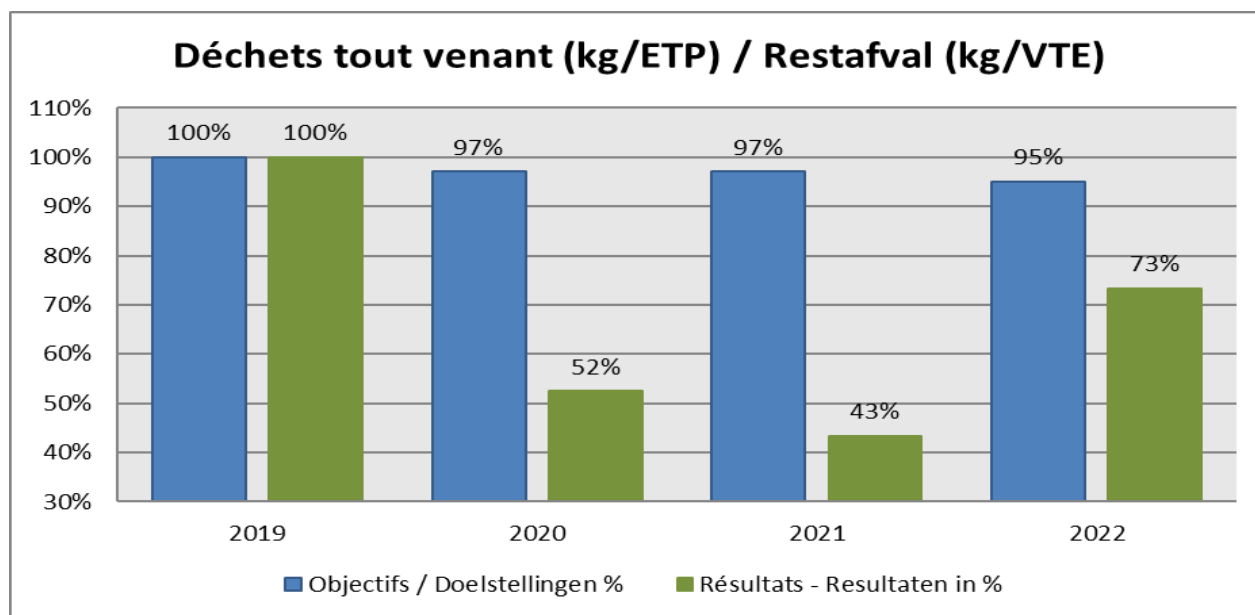
Voor de volgende cyclus zullen we dankzij dit systeem het watervbruik snel en regelmatig kunnen monitoren. Water blijft een belangrijke indicator in het beheer van ons milieubeheersysteem. Daarom hebben wij ook besloten ons verbruik voor de komende jaren te verminderen.

Becijferd overzicht voor de monitoring van het verbruik in de FOD voor cyclus 5. Met 2019 als referentiejaar

	2019	2020	2021	2022	2020, 2021 en 2022 vs 2019
Elektriciteit	2.845 kWh/VTE	2.475 kWh/VTE	2.427 kWh/VTE	2.531 kWh/VTE	-13% /-15% /-11%
Gas	66 genormaliseerd kWh/m ²	70 genormaliseerd kWh/m ²	56 genormaliseerd kWh/m ²	47 genormaliseerd kWh/m ²	+5% /-16% /-29%
Water	7,15 m ³ /VTE	4,52 m ³ /VTE	3,71 m ³ /VTE	3,65 m ³ /VTE	-37% /-48% /-49%

6. Afvalbeheer

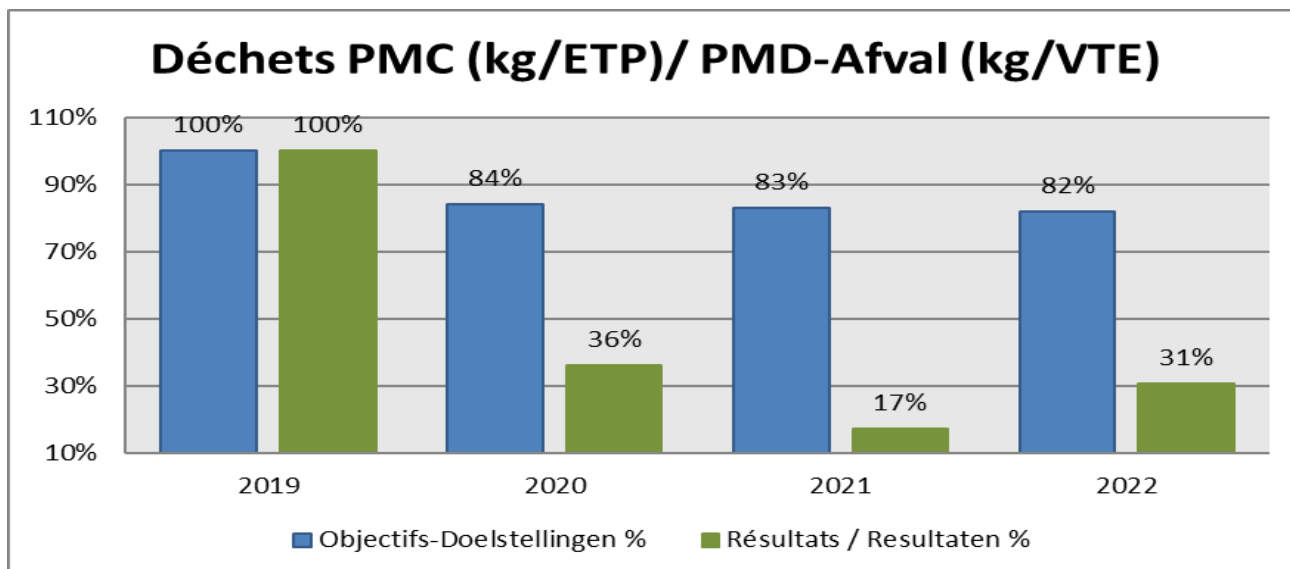
a) Restafval



In 2022 is onze productie van restafval opnieuw gestegen ten opzichte van de voorbije twee jaar. Dit houdt echter rechtstreeks verband met de bezettingsgraad van het City Atrium. Ons restafval is met bijna 5.000 kg gestegen ten opzichte van het voorgaande jaar, aangezien wij van 6.980 kg in 2021 naar 11.830 in 2022 zijn gegaan. Dit is een stijging met 70% van het restafval, wat rechtstreeks verband houdt met onze 80% hogere bezettingsgraad in 2022.

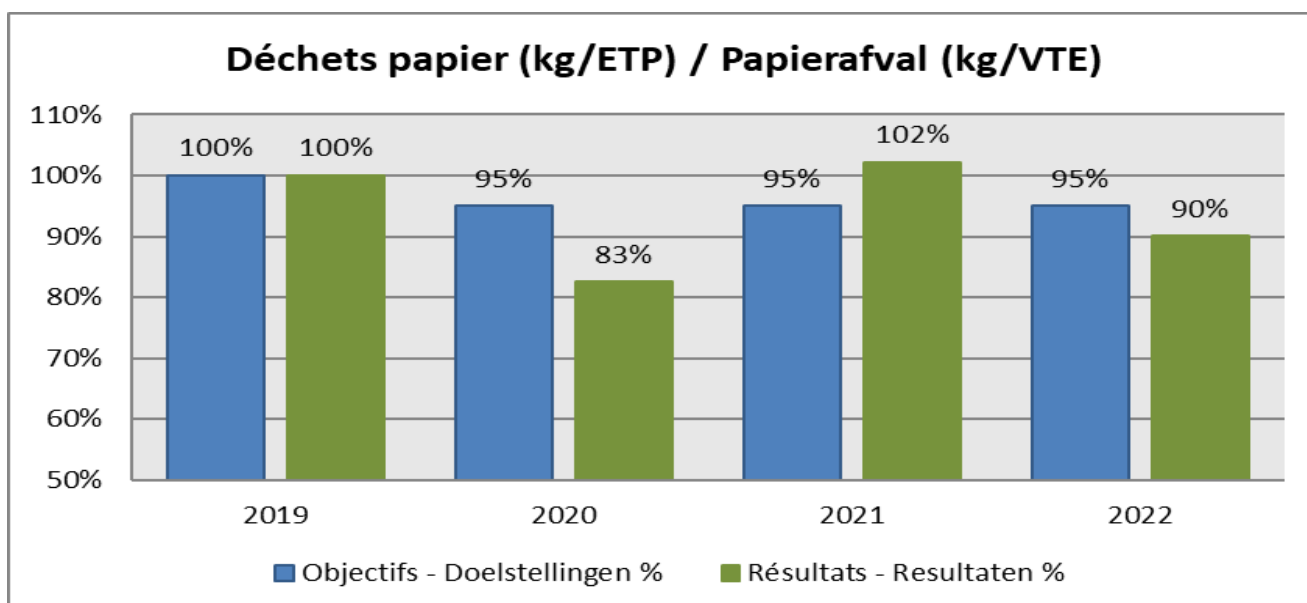
Het beheer van het restafval blijft dus onder controle dankzij de sorteerregels die al geruime tijd binnen de FOD gelden. Een van de doelstellingen voor 2023 is het aandeel van dit afval nog verder te verminderen door vanaf 1 mei op alle bezette verdiepingen te starten met het sorteren van organisch afval. Vanaf die datum wordt het scheiden van organisch afval een verplichting.

b) PMD-afval



In 2022 houdt onze PMD-afvalproductie rechtstreeks verband met de bezetting van de gebouwen. We stellen inderdaad een toename van om en bij 230 kg vast voor het voorbije jaar, aangezien wij van 291 kg in 2021 naar 517 kg in 2022 zijn gegaan. Dit is een stijging met 77% van het PMD-afval, wat rechtstreeks verband houdt met onze 80% hogere bezettingsgraad in 2022.

c) Papierafval



In 2022 is de productie van papierafval met meer dan 2.200 kg gedaald ten opzichte van 2021. We deden het dus beter dan vorig jaar, maar niettemin nog altijd iets slechter dan in 2020. Dit is te wijten aan het feit dat de diensten, net zoals in 2021 hun papieren archieven zijn blijven uitsorteren en veel hebben weggegooid. De verdeling van de archiefschoonmaak is gedurende het hele jaar constant. Het is moeilijk een schatting te maken van de hoeveelheid papier die tijdens de normale werkzaamheden is weggegooid en van de hoeveelheid die bij de schoonmaak van de archieven is weggegooid.

Becijferd overzicht voor de monitoring van het verbruik in de FOD voor cyclus 5. Met 2019 als referentiejaar

Afval	2019	2020	2021	2022	2020, 2021 en 2022 vs 2019
Restafval	18,34 kg/VTE	9,62 kg/VTE	7,95 kg/VTE	13,43 kg/VTE	-48% /-57% /-27%
PMD	1,92 kg/VTE	0,70 kg/VTE	0,33 kg/VTE	0,59 kg/VTE	-64% /-83% /-69%
Papier	21,04 kg/VTE	17,36 kg/VTE	21,50 kg/VTE	18,94 kg/VTE	-17% / +2% /-10%

Opmerkingen:

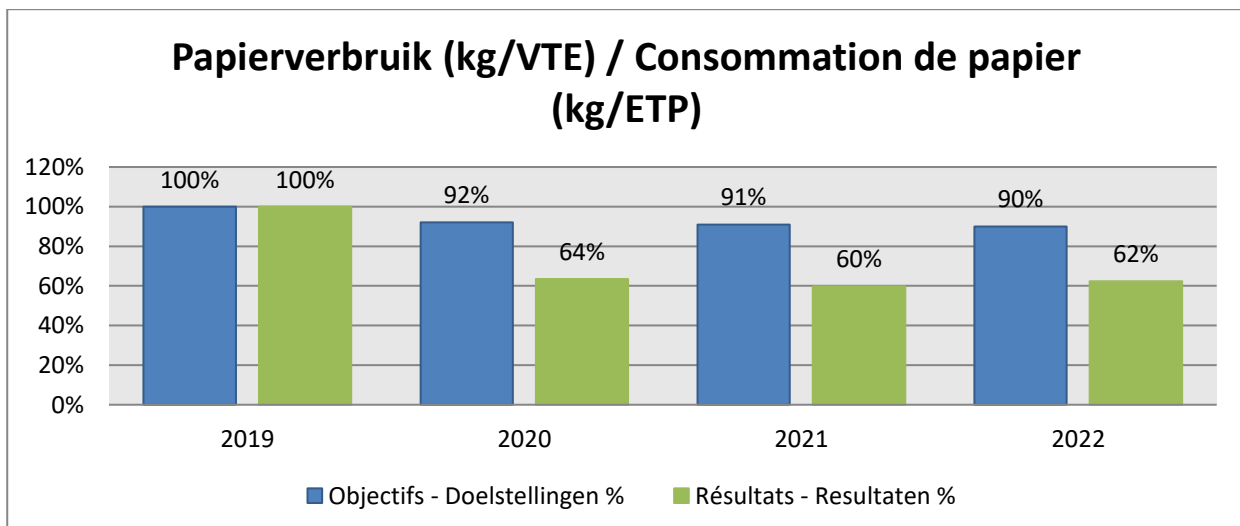
In mei 2021 zijn we met een nieuw contract voor afvalophaling gestart. Dit kan soms ook het verschil in gewicht verklaren. De door de vrachtwagens van de firma Vanheede geregistreerde gewichten voor restafval zijn immers afgerond. In mei was er een probleem met het wegen en de cijfers moesten dus worden geschat. Vanaf het begin hebben we onze partner uitgedaagd om correcte cijfers te krijgen.

In 2022 stelden we vast dat de kwaliteit van de weging is verbeterd, maar deze is echter nog steeds niet 100% betrouwbaar. Daarom zullen wij voor onze volgende cyclus geen verbeterdoelstellingen voor het afval vastleggen zolang wij niet overtuigd zijn van de kwaliteit van de rapportering.

Naast dit afval dat het gevolg is van werken op kantoor, produceerde de FOD ook afval behorend tot andere verwerkingscategorieën dat door andere ophalers werd verwerkt:

- a) Het gevaarlijk afval werd op 22/04/2022 door Net Brussel opgehaald. Het bestond uit lege bidons van schoonmaakproducten en van plantaardige oliën, gebruikte of vervallen brandblussers en had een totaalgewicht van +/- 60 kg. Tijdens de covidjaren 2020 en 2021 hebben we het gevaarlijk afval niet laten ophalen, aangezien dit voor het laatst was in december 2019 (+/- 20 kg) gebeurd.
- b) AEEA (afgedankte elektrische en elektronische apparatuur) is een afvalstroom met specifieke voorschriften en verwerkingsmethoden. Onze AEEA wordt beheerd door onze ICT-dienst en is naar de Domeinen gestuurd, die de verwerking van dit afval voor alle federale entiteiten verzorgt. Er werden geen cijfergegevens verstrekt. Wat de toners betreft, hebben we een leasingcontract met Minolta voor de printers en voor de terugname van de lege patronen. Ophaling van 1m³ in 2020, 2 m³ in 2021 en 2022.
- c) In 2022 zijn we begonnen met het sorteren van organisch afval, maar de verstrekte gewichten (1.340 kg voor 7 maanden) zijn niet bruikbaar, omdat bij de ophaling te vaak een eenheidsgewicht (65 kg) in rekening werd gebracht.

7. Papierverbruik

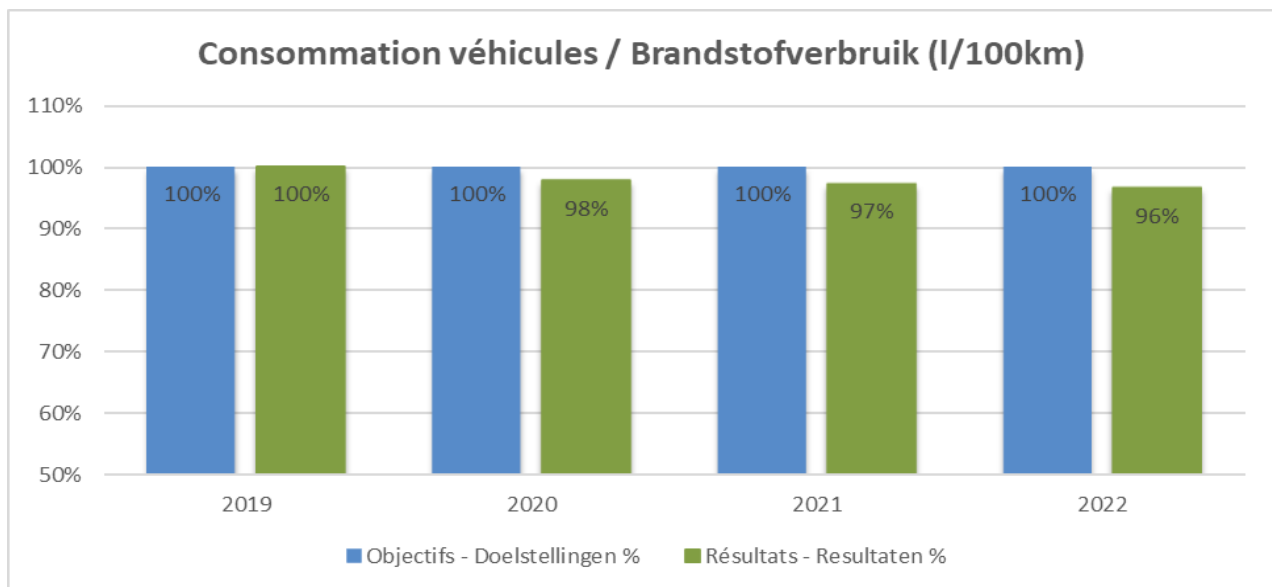


Ons papierverbruik blijft goed onder controle. We stellen echter vast dat dit ten opzichte van 2021 is gestegen. We zijn namelijk van 5.727 kg papier in 2021 naar 6.559 kg in 2022 gegaan. Deze stijging kan worden verklaard door de toegenomen aanwezigheid op het City Atrium (80% hogere bezettingsgraad in 2022 ten opzichte van het voorgaande jaar).

Daarom zullen wij dit in 2023 blijven monitoren om te voorkomen dat er een pervers effect optreedt bij de terugkeer naar kantoor. De installatie van nieuwe gedeelde printers zal ons de mogelijkheid bieden het gebruik van deze printers sneller en zo nodig gedetailleerder te monitoren.

Papier	2019	2020	2021	2022	2020, 2021 en 2022 vs 2019
Verbruik	12,98 kg/VTE	8,24 kg/VTE	7,75 kg/VTE	8,09 kg/VTE	-36% /-40% /-38%

8. Verbruik van de voertuigen



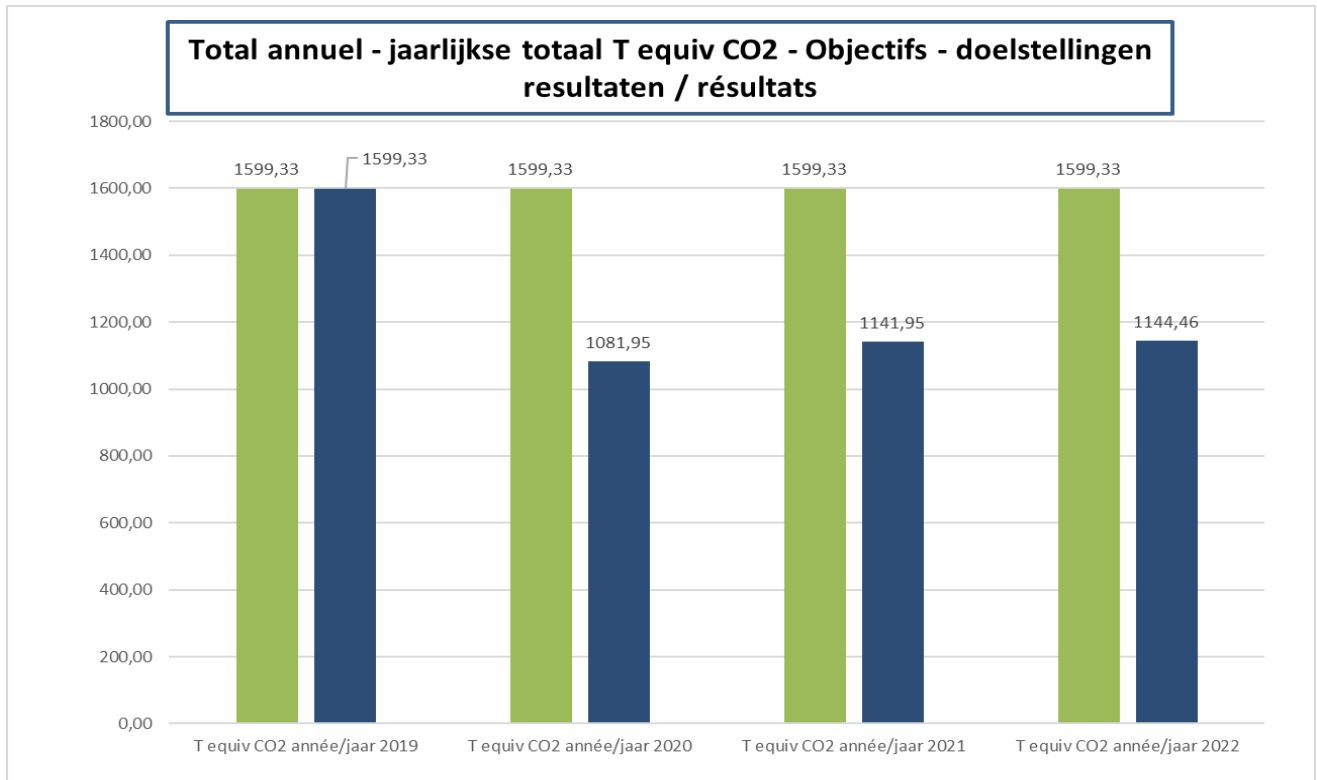
In 2022 stellen we een daling van het verbruik van onze voertuigen vast. We gingen immers van 6,37 l/100km naar 6,32 l/100km. Dit kan worden verklaard door de geleidelijke vernieuwing van ons wagenpark, maar laat niet echt een sterke evolutie zien. Er is dus nog werk aan de winkel inzake monitoring en opleiding, aangezien we te maken hebben met een groot aantal verschillende bestuurders met een uiteenlopend rijgedrag.

9. CO₂-balans

De onderstaande balans heeft betrekking op de CO₂-uitstoot als gevolg van ons verbruik van elektriciteit, gas, het verbruik van de voertuigen en onze buitenlandse zendingen. 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 de tijdens de verschillende zendingen³ afgelegde kilometers.



In 2022 is onze totale CO₂-uitstoot zeer stabiel gebleven ten opzichte van 2021. We zien echter nog steeds een duidelijke daling ten opzichte van de jaren vóór covid. Er zijn meerdere factoren, die hieronder worden uiteengezet en die dit verschil verklaren.

Wat het energieverbruik van ons gebouw betreft, zaten wij in 2019 aan meer dan 850 ton CO₂-equivalent. In 2020 en 2021 konden we dankzij de vermindering van het verbruik ons CO₂-equivalent tot ongeveer 750 ton terugbrengen. Dit komt neer op een vermindering van +/- 110 ton CO₂-equivalent. Deze vermindering is in 2022 nog significanter, aangezien we onder de 700 ton CO₂-equivalent zijn gezakt, voornamelijk dankzij besparingen op gas.

Wat het gebruik van dienstvoertuigen betreft, is onze ecologische voetafdruk zeer licht gestegen; de verklaring hiervoor kan worden gevonden in het feit dat er 103.000 km meer zijn gereden. Wat het gebruik van voertuigen voor buitenlandse zendingen betreft, zijn we van 391 in 2021 naar 220 in 2022 gegaan, wat overeenkomt met het aantal verplaatsingen in 2020. Dit komt neer op een sterke afname van de impact met ongeveer 37 ton CO₂-equivalent. We gaan namelijk van 48 ton CO₂-equivalent naar 11 ton CO₂-equivalent.

Het is op het gebied van buitenlandse zendingen per vliegtuig dat er een groot verschil is met de jaren 2020 en 2021. We gingen immers van 63 vluchten in 2020 naar 122 vluchten in 2021 en naar 213 vluchten in 2022. Dit resulteerde in een toename van meer dan 85 ton CO₂-equivalent, aangezien we van 90 ton CO₂-equivalent naar 176 ton CO₂-equivalent gingen.

² De voor de omzettingfactor gebruikte bron is: <https://energieplus-lesite.be/> en met een controle bij onze energieleverancier: VEB (Vlaams Energiebedrijf).

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

De technologische vooruitgang en het gebruik ervan heeft ons in staat gesteld het aandeel werken op afstand te vergroten. Tijdens de jaren 2020-2021 zien we een sterke impact als gevolg van covid. Het aantal vliegreizen was namelijk erg beperkt, terwijl de dienstreizen per auto daarentegen veel frequenter waren. De toename van het autogebruik in 2021 kan worden verklaard door de vrees voor besmetting bij reizen met collectieve vervoersmiddelen.

In 2022 gaat de trend dus in de richting van een terugkeer naar vliegreizen en de beperking van verplaatsingen met de auto. We zien echter dat vooral het gebruik van de trein bij zendingen het sterkst is toegenomen. Niet minder dan 245 zendingen gebeurden namelijk met dit minder belastende vervoermiddel. Dit is bijna het dubbele ten opzichte van de 133 zendingen in 2020 en bijna het drievoudige ten opzichte van 2021 met 82 verplaatsingen per trein.

Als we onze ecologische voetafdruk in de toekomst willen verkleinen, zullen we ons energieverbruik in het City Atrium moeten verminderen. Er moeten ook acties worden ondernomen om dienstreizen per auto en vliegtuig te rationaliseren.

10. Doelstellingen van cyclus 6 voor de jaren 2023-2025 - Significante aspecten en vooruitzichten

In de vorige cyclus waren er veel wijzigingen in het organigram van de FOD en in de diensten die het milieubeheersysteem volgen.

2023 vormt de start van een nieuwe EMAS-cyclus. Een nieuwe cyclus betekent ook de actualisering van de milieueffectenanalyse en nieuwe doelstellingen en actieplannen. Het is om die reden dat we ons milieubeleid hebben geactualiseerd.

Voor cyclus 6 hebben wij onze doelstellingen vastgelegd met het accent op continuïteit ten opzichte van de verschillende actieplannen die in cyclus 5 waren ingevoerd. Er is ook een sterke synergie met andere plannen en doelstellingen zoals het bedrijfsvervoerplan, het actieplan verplaatsingen van medewerkers, het Plan voor Lokale Actie voor het Gebruik van Energie (PLAGE), de transversale doelstellingen van de regering, de federale actieplannen, het strategisch plan 2021-2023 en het operationeel plan 2023 van de FOD.

Ter voorbereiding op cyclus 6 hebben wij ook de volgende documenten bijgewerkt:

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

Op basis van dit werk hebben we onze doelstellingen voor de 3 cyclusjaren kunnen vastleggen. Deze zullen volgend jaar zo nodig worden aangepast om aan het nieuwe strategisch plan 2024-2029 te voldoen. Het voorbereidende werk is bezig met een nieuwe analyse van de rechtstreekse en onrechtstreekse aspecten van de effecten in verband met het milieubeheer. Dit werk werd in 2022 aangevat en zal in 2023 worden afgerond om nog beter aan onze ambities te kunnen voldoen.

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

Dit komt neer op:

- voor wat energie betreft, een vermindering van ons elektriciteitsverbruik (2.845,45 kWh/VTE/jaar in 2019) met 14% tot minder dan 2.450 kWh/VTE/jaar, en van ons gasverbruik (66,37 genormaliseerd kWh/m²/jaar in 2019) met 3% tot minder dan 64,38 genormaliseerd kWh/m²/jaar om aan de ambities van PLAGE te voldoen;
- voor wat water betreft, een vermindering met 30% en dus van 7,15 m³/VTE/jaar naar 5 m³/VTE/jaar gaan;
- voor wat papier betreft, een vermindering van ons papierverbruik met 25%, wat neerkomt op een vermindering met meer dan 3 kg per VTE/jaar;
- voor wat onze afvalproductie betreft, eenzelfde afvalproductie per VTE/jaar aanhouden voor alle afval totdat de inzamelingscijfers betrouwbaar zijn;
- voor wat afvalsortering betreft, een verbetering van het aandeel van de afvalsortering door voortaan ook gft als categorie op te nemen, zoals voorzien in Brudalex 2.0.

Wij zullen nauwlettend op ons verbruik blijven toezien en ervoor zorgen dat wij onze verschillende actieplannen op een efficiënte en flexibele manier uitvoeren. Dit zou kunnen worden aangevuld met nieuwe doelstellingen in verband met het strategisch plan 2024-2029.

a. Gekwantificeerde doelstellingen

<i>City Atrium (Referentiejaar 2019)</i>			
Indicatoren	Referentie	Doel	Doelstellingen in %
	2019	2023 - 2025	
Elektriciteitsverbruik in kWh/VTE/jaar*	2845,45	Verminderen	-14%
Gasverbruik in genormaliseerd kWh /m²/jaar*	66,37	Verminderen	-3%
WATERverbruik in m³/VTE/jaar*	7,15	Verminderen	-30%
Hoeveelheid restafval in kg/VTE/jaar*	18,34	Bestendigen	+0%
Hoeveelheid PMD-afval in kg/VTE/jaar*	1,92	Bestendigen	+0%
Hoeveelheid papierafval in kg/VTE/jaar*	21,04	Bestendigen	+0%
Papierverbruik in het City Atrium in kg/VTE/jaar	12,98	Verminderen	-25%
Gemiddeld brandstofverbruik van ons wagenpark in liter per 100 km	6,56	Bestendigen	+0%

* = indicator opgenomen in SRD

b. Onze toekomstige actieplannen voor het milieubeheer

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

1) Verbruik

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. De inzet van dit plan is de energie-efficiëntie van de Brusselse gebouwencomplexen te verbeteren. In 2022 hebben wij de lijst van de belangrijkste verbruiksposten voltooid en de verbeteringsprojecten voor de komende jaren vastgelegd.

2023 markeert het einde van de planningsfase en het begin van de uitvoeringsfase. Momenteel wacht ons door de PLAGE-revisor gevalideerde dossier op kennisgeving door Leefmilieu Brussel. Onze doelstellingen zijn ambitieuzer dan de minimumreductie met 10% ten opzichte van onze EPB van 2019 die in het kader van de PLAGE-regelgeving wordt geëist.

Daartoe hebben wij reeds wijzigingen aangebracht, zoals hierboven uiteengezet (toelichting bij het gas- en elektriciteitsverbruik).

2) Mobiliteit

Dit punt wordt verderop in het document ([IX. Mobiliteit](#)) uitgewerkt.

3) Aankopen, overheidsopdrachten en subsidies

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

B. Opdrachten: Resultaten en vooruitzichten

a. Directoraat-generaal Luchtvaart

Opdracht:

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

De opdracht van het DG Luchtvaart:

Het DGLV van de FOD Mobiliteit en Vervoer:

- draagt bij tot een veilige, duurzame en economisch relevante luchtvaart binnen een multimodale benadering van vervoer;
- bouwt partnerschappen op met zijn stakeholders, met een maximale focus op het besluitvormingsproces op internationale schaal, de digitalisering, de expertise en de ontwikkeling van zijn medewerkers.

De visie van het DG Luchtvaart

Het DGLV van de FOD Mobiliteit en Vervoer:

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

Resultaten 2022:

Het DGLV heeft samen met zijn partners de studie van de implementatie van de Belgian Airspace Vision 2030 voortgezet. De Belgian Airspace Vision 2030 is een referentiedocument van hoog niveau dat samen met Defensie, Eurocontrol en skeyes werd opgesteld om de structuur, het beheer en de diensten in het Belgische luchtruim te verbeteren. Het doel is de doeltreffendheid en productiviteit van civiele en militaire operaties te verbeteren. De lopende werkzaamheden hebben betrekking op het bestuderen van luchtruimscenario's.

Het DGLV heeft ook verder gewerkt aan een geïntegreerde procedure voor de beveiligde, efficiënte, transparante en duurzame publicatie van vluchtprocedures volgens de performance based navigation (PBN) in het Belgische luchtruim. Om voldoende stabiliteit in dit proces te brengen, heeft het DGLV een voorstel van koninklijk besluit tot vaststelling van de eisen voor instrumentvliegprocedures ingediend bij de Beleidscel van de minister van Mobiliteit.

In het kader van het wetgevingspakket "Fit for 55" heeft het DGLV deelgenomen aan de uitwerking van het Belgische standpunt over de herziening van het Europese emissiehandelssysteem voor de luchtvaart (EU-ETS). Het DGLV steunt de infrastructuren voor alternatieve brandstoffen. Het DGLV stond ook in voor de coördinatie

van het Belgische standpunt in het dossier ReFuelEU Aviation. Deze coördinatie gebeurt via het nieuwe BE4MOVE-platform, dat in september 2020 werd opgericht. België steunt de doelstelling van het voorstel om de productie en het gebruik van duurzame vliegtuigbrandstoffen te ontwikkelen en tegelijkertijd een gelijk speelveld op de Europese markt te waarborgen. België steunt ook het voorstel van de Europese Commissie om in het kader van de herziening van het dossier ReFuelEU Aviation een milieukeursysteem in te voeren.

Het DGLV zag er ook op toe dat de procedure voor de oproep tot indiening van offertes voor het nieuwe brandstofbevoorradingscontract op Brussel-Nationaal het gebruik van duurzame vliegtuigbrandstoffen mogelijk maakt. Twee bedrijven werden geselecteerd voor brandstoflevering. Brussels Airport Company onderzoekt momenteel de situatie rond de procedure voor de oproep tot indiening van offertes voor de nieuwe beheerder van de kerosine-infrastructuur.

Tegelijkertijd is het DGLV in samenwerking met het Coördinatiecomité Internationaal Milieubeleid (CCIM) blijven werken aan de implementatie van het Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSA) ingevoerd door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO). CORSA 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 CORSA, de update van de lijst van betrokken luchtvaartmaatschappijen en de Belgische CO₂-emissies voor 2021.

In het kader van de geluidsproblematiek op de luchthaven Brussel-Nationaal heeft het DGLV deelgenomen aan de organisatie van overlegplatformen waarvan de vijfde vergadering op 7 november 2022 werd georganiseerd. Het doel van dit platform is om, indien mogelijk, een "Pact over Brussels Airport en zijn toekomst" te sluiten, de Belgische Staat te adviseren over de noodzaak en, in voorkomend geval, de inhoud van een luchtvaartwet of een wet over de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal, en de Belgische Staat te adviseren over de "luchtroutes" die van of naar de luchthaven Brussel-Nationaal moeten worden gevolgd.

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

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

Een aangepast veiligheidsbeleid voor het directoraat-generaal Luchtvaart

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

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

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

https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/DGLV/2022_03_safety_policy_of_the_belgian_civil_aviation_authority_final_fra.pdf;

https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/DGLV/2022_03_safety_policy_of_the_belgian_civil_aviation_authority_final_ned.pdf.

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

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

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

In deze context is ook de actualisering 2022 van het Belgisch plan voor de luchtvaartveiligheid (BPAS) op de website van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer gepubliceerd: + loket verslag CDO:
<https://mobilit.belgium.be/fr/aviation/securete/programme-et-plan-belge-de-securete>
<https://mobilit.belgium.be/nl/luchtvaart/veiligheid/belgisch-veiligheidsprogramma-en-plan>

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

Vooruitzichten 2023-24:

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

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

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

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

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

Het DGLV zal samen met de gewesten werken aan de herziening en uitvoering van de **regeling voor de emissierechtenhandel** van de Europese Unie voor de luchtvaart (EU-ETS) en van het CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation), aan de nodige aanpassingen aan de Europese en mondiale regelgeving en aan de herziening van het Belgische samenwerkingsakkoord die daarmee verband houden.

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

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

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

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

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

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

De prioriteiten voor het voorzitterschap van de Europese Raad - dat in januari 2024 van start gaat - zijn door de minister als volgt vastgelegd:

- een geloofwaardig alternatief voor kortereafstandsvluchten (modal shift) bieden;
- een wetgevingskader voorstellen dat de exploitanten bindt en een geïntegreerd aanbod mogelijk maakt;
- het gebruik van privéjets en de kwestie van een kerosinetaks voor de luchtvaart (zie punt 3.1.5. van het regeerakkoord) reguleren. De volgende initiatieven zullen in de kijker worden geplaatst: het verbod op kortereafstandsvluchten en de herziening van Verordening nr. 1008/2008 inzake gemeenschappelijke regels voor de exploitatie van luchtdiensten in de Gemeenschap om er een milieudimensie in op te nemen.

Om deze drie prioriteiten te verwezenlijken, heeft het DGLV een Task Force opgericht om het Belgische voorzitterschap van de Raad van de Europese Unie voor te bereiden. Er zijn twee evenementen gepland: luchtvaart op hoog niveau en drones en/of milieu.

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

Wij zullen het wettelijk kader voor de lichte luchtvaart harmoniseren.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

b. Directoraat-generaal Wegvervoer en Verkeersveiligheid

Opdrachten

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

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

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

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

1/ De publicatie in juli 2020 van de kaderverordening (EU) 2020/1056 van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2020 inzake elektronische informatie over goederenvervoer zowel voor het wegvervoer als voor andere vervoerswijzen zoals het spoorvervoer en de luchtvaart (de zogenoemde "eFTI"-verordening voor Electronic Freight and Transport Information) verplicht de lidstaten ertoe om vanaf augustus 2025 bepaalde vervoersinformatie onder bepaalde voorwaarden elektronisch te aanvaarden.

Verwezenlijkingen 2022

Voortbouwend op de ervaring die is opgedaan met het e-CMR-proefproject met de lidstaten van de Benelux, zet het DGWVVV zijn actieve deelname voort aan de vergaderingen van het DTLF en het DTFP waar de gedelegeerde handeling en de uitvoeringshandeling van de eFTI-verordening worden besproken. Het werk aan de gedelegeerde handeling was gericht op de identificatie van nationale bepalingen die in het toepassingsgebied van de eFTI en de ontwikkeling van eFTI-datasets (common, EU and national) moeten worden opgenomen. Tussen België en de Commissie vonden verschillende vergaderingen plaats om de bepalingen te verduidelijken.

Wat de uitvoeringshandeling betreft, lag de nadruk op de toegang van overheidsinstanties tot de gegevens van eFTI-platforms uit de private sector. De adviseur van de Europese Commissie heeft verschillende architectuurscenario's ontwikkeld. Naast de periodieke vergaderingen werd er op 25 augustus 2022 een bilaterale vergadering tussen de FOD en de adviseur van de EU georganiseerd om de voorgestelde architecturen en vereiste functionaliteiten te bespreken.

Wat ten slotte de toepassing op het terrein van de elektronische vrachtbrief op het Belgische grondgebied betreft, moet worden opgemerkt dat er 178.753 e-CMR's zijn gebruikt in 2022, wat neerkomt op een stabilisering ten opzichte van 2021. Deze trend kan worden verklaard door de afname van het aantal ondernemingen dat de e-CMR gebruikten. Voor de BENELUX kan het jaarlijkse totaal van e-CMR's voor 2022 op ongeveer 840.000 worden geraamd.

Op technisch vlak zoekt het consortium FEDeRATED naar manieren om hun doelstellingen in het kader van de uitvoering van het eFTI af te stemmen op die van het proefproject e-CMR BENELUX. Concreet evalueren zij hoe

hun in het kader van het DTLF ontwikkelde technologie kan worden aangepast om de autoriteiten van de Benelux-landen op efficiënte en geharmoniseerde wijze toegang te geven tot e-CMR. In juli 2022 kreeg FEDeRATED toestemming om voor deze doelstelling rechtstreeks samen te werken met de technologieleveranciers die actief zijn in het proefproject.

Vooruitzichten 2023-2024

Voor 2023 zijn de prognoses van de aanbieders van e-CMR-technologie over het aantal e-CMR's optimistischer. Een van de Belgische leveranciers heeft toestemming gekregen om de door de gewestelijke autoriteiten geëiste documenten voor het vervoer van afval te digitaliseren. In combinatie met een overgang naar e-CMR zal dit het mogelijk maken om een groot aantal transporten in deze sector met digitale documenten uit te voeren.

Op technisch niveau zet FEDeRATED zijn technische opdracht voort om gratis een geharmoniseerde toegang tot e-CMR tot stand te brengen. Op Europees niveau is de Europese Commissie er niet in geslaagd de uitvoeringshandeling en de gedelegeerde handelingen van de eFTI-verordening tegen de deadline van februari 2023 af te ronden. Er wordt voortgewerkt teneinde deze teksten zo spoedig mogelijk in 2023 te publiceren.

2/ Het DGWVVV draagt - met name samen met de FOD Volksgezondheid - bij tot de aanscherping van de emissienormen voor motorvoertuigen. Zoals alle voertuignormen worden deze kwesties op Europees niveau besproken. Twee verordeningen in het bijzonder bepalen de eisen waaraan voertuigen moeten voldoen op het vlak van luchtverontreinigende emissies (Euronormen). Het betreft Verordening (EG) nr. 715/2007 voor lichte personen- en bedrijfsvoertuigen en Verordening (EG) nr. 595/2009 voor zware bedrijfsvoertuigen. Deze verordeningen leggen emissiegrenswaarden vast die niet mogen worden overschreden voor meerdere luchtverontreinigende stoffen die een impact hebben op de gezondheid of het milieu. Naast deze grenswaarden worden ook de eisen gespecificeerd waaraan de fabrikanten moeten voldoen, met name wat betreft de uit te voeren tests. Deze verordeningen zijn er dus op gericht de luchtkwaliteit te verbeteren, in het bijzonder voor wat de uitstoot van stikstofoxiden (NOx) betreft, waarvan het wegvervoer de grootste uitstoter is.

Verwezenlijkingen 2022

In 2022 presenteerde de Europese Commissie een nieuw voorstel tot de herziening van Verordening (EG) nr. 715/2007 in de vorm van een uitvoeringshandeling, voorgesteld in het Technisch Comité motorvoertuigen van de Commissie (Technical Committee on Motor Vehicles), waarin ons DG België vertegenwoordigt. Dit ontwerp van nieuwe verordening versterkt de testcycli in reële rijomstandigheden en houdt rekening met minder ruime tolerantiefactor (nalevingsfactor) voor de gemeten waarden in vergelijking met de officiële waarden, op basis van de aanbevelingen van het Gemeenschappelijk Centrum voor onderzoek van de Commissie. In de praktijk zal dit de testcycli strenger maken en strengere grenswaarden opleggen voor lichte voertuigen in reële rijomstandigheden. Via het DGWVVV steunde België dit voorstel, dat uiteindelijk op 5 juli 2022 unaniem is aangenomen.

Vooruitzichten 2023-2024

Nadat de volledige herziening van de Euronormen (herziening van de voornoemde Verordeningen (EG) nr. 715/2007 en 595/2009) eind 2022 werd gepresenteerd, zal deze in de Raad van de EU gedurende het volledige jaar 2023 en waarschijnlijk ook nog begin 2024 worden besproken. Het gaat in wezen om één nieuwe enige verordening (Euro 7) die zowel van toepassing is op zowel lichte als zware voertuigen, en die de laatste herziening van de Euronormen zou kunnen zijn vóór de volledige elektrificatie van de markt voor nieuwe voertuigen (vanaf 2035 voor de auto's en de bestelwagens). De nieuwe verordening scherpt niet enkel de grenswaarden (vooral voor zware bedrijfsvoertuigen) aan, maar voert ook nieuwe normen in voor bepaalde verontreinigende stoffen die er voorheen niet onder vielen en voor fijne deeltjes afkomstig van remmen en banden. Het DGWVVV heeft zich er reeds toe verbonden een hoog ambitieniveau in lopende en toekomstige onderhandelingen te ondersteunen. Voorts zullen wij onder het Belgische voorzitterschap in 2024 ongetwijfeld verantwoordelijk zijn

voor het tot een goed einde brengen van de slotonderhandelingen, zodat de Europese medewetgevers voor het einde van de Europese zittingsperiode een akkoord kunnen bereiken.

3/ Wat de emissies van het wegvervoer betreft, is het ook gepast de kwestie van de broeikasgasemissies aan te kaarten. Naar het voorbeeld van de Euronormen worden ook de CO₂-emissionormen aangenomen op Europees niveau, waar het DGWVVV aan de zijde van de FOD Volksgezondheid België vertegenwoordigt. Ook hier moet een onderscheid worden gemaakt tussen een specifieke verordening voor lichte voertuigen (Verordening (EU) 2019/631) en een specifieke verordening voor zware voertuigen (Verordening (EU) 2019/1242). In deze verordeningen worden gemiddelde grenswaarden voor CO₂-emissies bepaald die de fabrikant niet mag overschrijden om zo het aandeel van het wegvervoer in de uitstoot van broeikasgassen en in de klimaatverandering te beperken.

Verwezenlijkingen 2022

In het kader van de in het vorige punt genoemde en op 5 juli 2022 aangenomen verordening heeft de Europese Commissie met steun van het DGWVVV namens België ook de testcycli voor lichte plug-inhybrides versterkt. Deze nieuwe verordening versterkt de testcycli voor plug-inhybrides en houdt rekening met een meer representatieve capaciteitsfactor (utility factor). Verschillende studies hebben namelijk aangetoond dat deze voertuigen minder vaak worden opgeladen dan aanvankelijk de bedoeling was. Concreet betekent dit dat de testcycli vanaf 2025 strenger en representatiever worden, met een kleinere bijdrage van de elektromotor dan van de verbrandingsmotor. Dit zal ertoe leiden dat het aandeel van plug-inhybrides op een meer evenwichtige wijze, en zonder dat dit wordt overschat, in de berekening van de gemiddelde CO₂-emissies per fabrikant wordt opgenomen.

Daarnaast heeft de herziening van Verordening (EU) 2019/631 inzake CO₂-emissies van lichte voertuigen, die in 2021 werd opgestart als onderdeel van het pakket "Fit for 55", uiteindelijk geleid tot een akkoord tussen het Europees Parlement en de Raad van de EU in het najaar van 2022. Naast een aanscherping van de emissiedoelstellingen in 2030 voorziet de nieuwe verordening, die uiteindelijk op 28 maart 2023 officieel is aangenomen, in het einde van de verkoop van lichte voertuigen met verbrandingsmotor na 2035, behoudens uitzondering. Het DGWVVV, dat namens België bij de FOD Volksgezondheid had gepleit voor een snellere uitstap (2030), was niettemin tevreden met het bereikte akkoord, dat voorspelbaarheid biedt voor de sector, steun voor innovatie en vooral een reductiedoelstelling voor de emissies van lichte voertuigen die verenigbaar is met de klimaatdoelstellingen van de EU voor 2030 en 2050.

Vooruitzichten 2023-2024

Na de hierboven aangehaalde herziening van de CO₂-emissionormen voor lichte voertuigen volgt in 2023 en 2024 de herziening van de CO₂-emissionormen voor zware voertuigen (Verordening (EU) 2019/1242). Het voorstel tot herziening werd begin 2023 ingediend en voorziet met name in een vermindering van de emissies met 90% tegen 2040 (100% vermindering voor stadsbussen vanaf 2030), de aanscherping van de tussentijdse doelstellingen en de uitbreiding van het toepassingsgebied. Net zoals voor de andere dossiers in verband met de emissienormen, heeft het DGWVVV zich er reeds toe verbonden een hoog ambitieniveau in lopende en toekomstige onderhandelingen te ondersteunen. Voorts zullen wij onder het Belgisch voorzitterschap in 2024 ongetwijfeld verantwoordelijk zijn voor het tot een goed einde brengen van de slotonderhandelingen, zodat de Europese medewetgevers voor het einde van de Europese legislatuur een akkoord kunnen bereiken.

4/ Naast de normen voor de uitlaatemissies is het DGWVVV ook betrokken bij de aanscherping van andere milieunormen voor voertuigen. Het gaat met name over geluidsemissionormen voor twee- of driewielers en vierwielers en de aan geëlektrificeerde voertuigen op het vlak van massa's en afmetingen toegekende speelruimte.

Gemotoriseerde twee- of driewielers en vierwielers (2WD's) zijn ontegensprekelijk luidruchtiger dan andere motorvoertuigen (gemiddeld +4 dB in vergelijking met een auto). Deze geluidsemissies hebben tezelfdertijd een effect op de gezondheid en vormen een bron van overlast, vooral in plattelandsgebieden, de daaraan verbonden kosten liggen 6,5 keer hoger dan die van een auto. Daarom is het belangrijk om toe te zien op de aanscherping van de geluidsnormen voor deze voertuigen.

Wat de zware voertuigen betreft, legt de overgang naar elektrificatie de fabrikanten nieuwe beperkingen op met betrekking tot de massa en de afmetingen van hun voertuigen, voornamelijk door de aanwezigheid van batterijen of de waterstoftank en het brandstoftoevoersysteem in het geval van brandstofcelvoertuigen. Daarom moet ervoor worden gezorgd dat deze voertuigen niet te kampen hebben met een gebrek aan concurrentievermogen ten opzichte van conventionele voertuigen als gevolg van de regels die zijn opgelegd inzake massa's en afmetingen voor vervoer, met name grensoverschrijdend vervoer.

Vooruitzichten 2023-2024

Wat de geluidsemissienormen voor 2WD's betreft, is het DGWVVV voornemens de Europese Commissie - met de steun van onze minister - te interpellieren opdat ze deze werkzaamheden met het oog op de herziening van de geluidsnormen (nieuwe "Euro 5"-norm) voort zou zetten en ze de op internationaal niveau genomen initiatieven ten voordele van meer representatieve testprocedures in reële rijomstandigheden zou ondersteunen.

Wat de voorschriften inzake massa's en afmetingen voor zware voertuigen betreft, zou in 2023 een voorstel tot herziening van de richtlijn houdende het internationaal vervoer (Richtlijn 96/53/EG) moeten worden ingediend. Het DGWVVV zal erop toezien dat deze richtlijn voorziet in de versterking van bepaalde afwijkingen en versoepelingen om het gebruik van minder energievervlindende voertuigen (aerodynamische aanhangwagens, verlengde cabines) en geëlektrificeerde voertuigen (hogere maximaal toegestane massa voor deze voertuigen, enz.) te bevorderen. Voorts zullen wij onder het Belgisch voorzitterschap in 2024 ongetwijfeld verantwoordelijk zijn voor het tot een goed einde brengen van de slotonderhandelingen, zodat de Europese medewetgevers voor het einde van de Europese zittingsperiode een akkoord kunnen bereiken.

5/ In 2022 heeft het DGWVVV ook een werkgroep over "retrofitting" opgericht; dit behelst de conversie van voertuigen met een verbrandingsmotor tot voertuigen met een alternatieve aandrijving op elektriciteit of waterstof.

Deze werkgroep heeft een lange studie over dit onderwerp verricht om na te gaan welke technische eisen aan de gewijzigde voertuigen moeten worden opgelegd en om een regelgeving in te voeren die deze milieuvriendelijke conversie vergemakkelijkt en er tegelijkertijd voor zorgt dat de verkeersveiligheid niet negatief wordt beïnvloed.

Bovendien heeft het door het DGWVVV geleide project de scope uitgebreid naar meer voertuigcategorieën om rekening te houden met de eisen van de actoren van de retrofitting. In het Waalse decreet werd voorgesteld om retrofitting enkel mogelijk te maken voor personenauto's en lichte bestelwagens, terwijl het project van het DGWVVV gericht is op alle voertuigcategorieën, inclusief vrachtwagens, motorfietsen en bromfietsen. Enkel landbouwtrekkers werden niet in aanmerking genomen voor de retrofitting.

In de loop van de maand mei 2023 zal er een koninklijk besluit worden gepubliceerd. Om dit besluit in werking te laten treden, zullen de gewesten echter decreten moeten uitvaardigen om de uitvoering ervan op het terrein mogelijk te maken.

6/ De herziening van het Verkeersreglement bestaat erin een gerichte denkoefening met de partners op gang te brengen om samen met hen na te gaan welke wijzigingen in het regelement 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.

Verwezenlijkingen 2022

De besprekingen over de 74 voorstellen die in 2021 zijn geselecteerd, werden met de gewestelijke partners voortgezet om tot een ontwerp van koninklijk besluit tot hervorming van het Verkeersreglement te komen. In 2022 vonden er 23 vergaderingen plaats.

Ondertussen werden in 2022 meerdere vrij dringende wetswijzigingen (besluiten en wetten) tot wijziging van het Verkeersreglement gepubliceerd: prioritaire voertuigen (KB van 9.03.2022), voortbewegingstoestellen (wet van 15.05.2022), C23 (wet van 30.07.2022), middenrijbaan (KB van 30.07.2022), signalisatie op velomobielen (KB van 9.10.2022), verbod op elektronische communicatietoestellen in het verkeer (wet van 24.01.2022).

Vooruitzichten 2023-2024

De besprekingen met de gewestelijke partners worden voortgezet om tot een ontwerp van koninklijk besluit tot hervorming van het Verkeersreglement te komen. Net als in 2022 streeft de administratie naar een aantal vrij dringende wijzigingen van het Verkeersreglement, waarvan sommige maatregelen duurzame verplaatsingen bevorderen. Het gaat met name om het koninklijk besluit van 12 maart 2023, dat voorziet in drie bijkomende voertuigcategorieën die op busstroken en speciale overrijdbare beddingen kunnen worden toegelaten: voertuigen met ten minste 2, 3 of 4 inzittenden, voertuigen die worden gebruikt ter bevordering van duurzame vormen van mobiliteit (bv. vrachtwagens die deelfietsen vervoeren) en voertuigen die worden gebruikt voor het gemeenschappelijk vervoer van personen met een handicap. Een ander ontwerp van koninklijk besluit is in de maak om de zichtbaarheid van rijwielen en voortbewegingstoestellen te verbeteren door een bijkomende zijdelingse signalisatie. Het is niet uitgesloten dat de gewesten en andere partners nog nieuwe verzoeken tot aanpassing van het Verkeersreglement zullen indienen.

7/ In het kader van de digitalisering van de processen is het DGWVVV in 2022 een project gestart voor het online aanvragen van voorlopige en definitieve rijbewijzen voor alle categorieën rijbewijzen.

Verwezenlijkingen 2022

Het eerste deel van het Beldrive-project is voltooid. Sinds september 2022 is het mogelijk om de voorlopige rijbewijzen model 18 maanden online te bestellen. Dankzij dit project kunnen burgers hun verplaatsingen naar de gemeente verminderen. In plaats van zich tweemaal naar de gemeente te begeven voor het indienen van de aanvraag en het afhalen van het rijbewijs, verplaatsen ze zich nu enkel nog voor het afhalen ervan.

Vooruitzichten 2023-2024

In de loop van 2023 wordt ook de mogelijkheid om voorlopige rijbewijzen model 36 maanden en 12 maanden online te bestellen opengesteld. Het online aanvragen van een definitief rijbewijs voor categorie B zou eind 2024 mogelijk moeten zijn.

c. Directoraat-generaal Scheepvaart

Op het niveau van het DGS werd besloten zich te focussen op digitalisering en op de Green Deal. Ook voor de nieuwe cyclus blijft het DGS inzetten op verdere digitalisering en de geleidelijke uitfasering van scheepvaartemissies tegen 2050.

1. Digitalisering - De projecten van het DG Scheepvaart

1. Het DG Scheepvaart zal het doorgedreven digitaliseringsbeleid van zijn diensten in de komende jaren voortzetten.

Het doel is tweeledig:

- voor de klant: documenten in digitale vorm aanbieden en de dienstverlening aan de klant door de digitalisering van de beheer- en aanvraagprocessen verbeteren. Dit zal steeds leiden tot een significante afname van het papiergebruik, maar ook tot kortere verwerkingstermijnen en minder verplaatsingen;
- voor de overheid: de processen optimaliseren en de personele middelen efficiënter inzetten. Ook hier dus weer een lager papierverbruik en een optimalisering van de werking.

In 2021 zijn koopvaardijcertificaten gedigitaliseerd en in 2022 gebeurde hetzelfde voor de persoonsgebonden documenten. De toepassing voor de pleziervaart zal in 2023 operationeel zijn. Ook de digitalisering van de andere scheepvaartbranches wordt de komende jaren voortgezet.

De centrale databank van het DG Scheepvaart, die de ruggengraat vormt van alle IT-toepassingen binnen het DGS, zal worden gemoderniseerd. Dit proces is al van start gegaan en zal de komende jaren verder worden uitgerold om de digitaliseringsprojecten en interne werking beter te ondersteunen.

2. Verordening (EU) 2019/1239 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2019 tot instelling van een Europees maritiem éénloketsysteem ("EMSWe") verplicht de Europese lidstaten tot het opzetten van een nationaal maritiem éénloketsysteem, waardoor de meldingsverplichtingen waaraan schepen die een haven van een lidstaat aandoen zijn onderworpen, in één enkele stap en via elektronische weg kunnen worden vervuld. Dit zijn meldingsverplichtingen die nodig zijn om het binnenvaren, het verblijf en het uitvaren van een schip in een zeehaven te verwerken. Het doel van dit systeem is de administratieve lasten in de scheepvaart te verminderen, de veiligheid te verhogen en de processen te digitaliseren te optimaliseren. Voor België is het aan het DGS om dit proces te coördineren. De harmonisering van gegevenselementen en -normen is en wordt voortgezet. De belangrijkste milieuwinst wordt verwacht wanneer het systeem volledig zal zijn uitgerold (verwachte planning: eind 2025).

3. Er zal een "pleziervaarttoepassing" worden ontwikkeld om watersporters en pleziervaarders beter te informeren teneinde de veiligheid te verbeteren en de sector te promoten. Alle aanvragen en afgiften van vergunningen, brevetten, registraties en certificaten zullen ook digitaal in een portaal gebeuren, zodat alles papierloos en zonder verplaatsingen kan gebeuren. De registratiebrief is al in 2021 gedigitaliseerd en de digitalisering van het vaarbewijs voor pleziervaartuigen is gepland voor 2023. In de komende jaren zal dit portaal worden uitgebreid tot alle andere interacties tussen de pleziervaarders en de overheid en zullen documenten in digitale vorm beschikbaar zijn.

2. Het koolstofarm maken - Green Deal

Elke sector moet zijn deel doen om de uitstoot van broeikasgassen terug te dringen. In de scheepvaartsector zal het DGS de komende jaren blijven bijdragen aan de uitvoering van de Green Deal.

Deze bijdrage zal vooral betrekking hebben op:

- De uitvoering van het EU-ETS Zeevaart en van de FuelEU Zeevaart, de coördinatie, het uitwerken

en implementeren van het Belgische standpunt inzake het EU-ETS Zeevaart en de FuelEU Zeevaart. België steunt de doelstellingen van de Green Deal en de bijdrage die het maritiem vervoer daaraan moet leveren. België steunt zowel de uitbreiding van het ETS naar de zeevaartsector als de invoering van de FuelEU Zeevaart, en wij beogen voor deze beide voorstellen een ambitieuze maar haalbare doelstelling. België neemt een constructieve houding aan in het debat over het progressief afschaffen van subsidies voor fossiele brandstoffen en belastingaanpassingen. België wil zich in eerste instantie richten op operationele en technologische maatregelen die leiden tot effectieve uitstootreducties. De trilogie van de EU zijn afgerond voor wat betreft de EU-ETS Zeevaart en de secundaire wetgeving wordt momenteel uitgewerkt (in België in de schoot van de Nationale Klimaatcommissie). Voor de FuelEU Zeevaart zullen de trilogie van de EU naar verwachting in maart 2024 aflopen. Het EU-ETS en het FUELEU Zeevaart blijven een van de prioriteiten van het DGS voor de komende jaren;

- Het DGS sluit zich aan bij het gemonialiseerde kader dat kenmerkend is voor de zeevaartsector, waar samenwerking met de minst ontwikkelde landen (MOL's) en de bijzonder kleine eilandstaten (SIDS) belangrijk is. Er is bijvoorbeeld een samenwerkingsproject met de Salomonseilanden, en voor 2023 is een bijdrage gepland aan het VMDTF (Voluntary Multi-Donor Trust Fund) voor de deelname van SIDS en MOL's aan relevante IMO-vergaderingen over broeikasgassen;
- Tijdens de klimaatop COP26 ondertekende België de Clydebank Declaration alsook de Declaration on Zero Emission Shipping by 2050. We verbinden ons ertoe om tegen 2026 de mogelijkheid te onderzoeken om schepen zonder uitstoot in te zetten op de zeeroutes tussen twee havens. Deze routes worden "groene corridors" genoemd. In dit verband is in 2023 al een evenement voorzien om de mogelijkheden met de verschillende actoren te onderzoeken;
- De IMO GHG Strategy zal in 2023 worden herzien. In overleg met de sector werd het standpunt aangescherpt in het kader van de door de SHAC (Shipping High Ambition Coalition) gevoerde sensibiliseringscampagne die een lans breekt voor hogere ambities op het vlak van broeikasgasemissies in de aanloop naar het MEPC (Marine Environment Protection Committee) hierover. Het doel van deze verhoogde ambitie is de geleidelijke uitfasering van de uitstoot van broeikasgassen tegen 2050.

3. Juridische kwesties

Het DGS verbetert voortdurend het wettelijk kader, aangezien het op internationaal niveau een voortrekkersrol wil spelen in milieuaangelegenheden, rekening houdend met het belang van het concurrentievermogen van de reders. De voorbije jaren werden tal van projecten van juridische aard ten uitvoer gebracht. De milieugerelateerde projecten die we hier kunnen noemen, zijn:

- Het DGS heeft in 2021 tal van voorbereidende werkzaamheden verricht om wetgeving over de bekrachtiging van het HNS-verdrag (Hazardous and Noxious Substances) uit te werken; in het kader hiervan werden er tal van raadplegingen met de buurlanden gehouden, onder meer om een gelijk speelveld te waarborgen. Op 16 juni 2022 werd de wet door het parlement goedgekeurd. Het koninklijk besluit houdende de uitvoering van de wet werd ondertekend op 22 november 2022 en treedt in werking op 25 februari 2023.
In april 2023 zal er in Londen een workshop over het HNS-verdrag worden gehouden. Het DGS zal namens België deelnemen aan enkele panels;
- Voor bijlage V (verontreiniging door vuilnis van schepen) van Marpol is de omzetting van de internationale regels inzake het lozen van afvalstoffen door schepen gebeurd in het koninklijk besluit inzake milieuvriendelijke scheepvaart. Het koninklijk besluit betreffende bijlage V werd op 1 april 2022 bekrachtigd en op 19 mei 2022 gepubliceerd;
- Het DGS heeft meegewerkt aan de modernisering van de Europese lijst van erkende faciliteiten voor scheepsrecycling. Ook België neemt in de loop van 2023 ook actief deel aan deze onderhandelingen. In 2025 zal er een nieuw Europees wetgevingsvoorstel tot herziening van de verordening inzake scheepsrecycling worden gelanceerd. België heeft zijn bijdrage al geleverd in

2022 en zal dat de komende jaren blijven doen.

4. Noordzee

Het DGS is een van de partners die bijdragen tot de ordehandhaving in de Noordzee. De belangrijkste projecten waaraan het DGS heeft meegewerkt en die een impact hebben op het milieu zijn:

- In een vliegtuig van de BMM zijn sensoren geïnstalleerd waarmee de uitstoot van zwarte koolstof kan worden gemeten en er werden ook metingen gedaan. Ook het nieuwe vliegtuig (vanaf 2026) zal met deze technologie zijn uitgerust;
- Het DGS is betrokken bij de handhaving in de NECA-zone (Nitrogen Emission Control Area) en de SECA-zone (Sulphur Emission Control Area). De BMM voert met het vliegtuig zwavelcontroles uit en het DGS ontvangt de resultaten. Jaarlijks worden er 110 brandstofmonsters genomen. 900 schepen worden aan een jaarlijkse milieu-inspectie (waarvan er op Europees niveau 550 verplicht zijn) onderworpen;
- Het DGS is betrokken bij de handhaving van het Ballastwaterverdrag (BWMC = Ballast Water Management Convention). Op internationaal niveau werden er wijzigingen aangebracht in de BWMC. Deze zullen in Belgisch recht worden omgezet.

5. Binnenvaart

België heeft de wijziging van het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart (CDNI) bekrachtigd.

Deze belangrijke wijziging van het verdrag beoogt de bescherming van het milieu en het behoud van de luchtkwaliteit te waarborgen door de ontgassing van binnenschepen strikt te regelen. We wachten nog op de andere lidstaten alvorens de reglementering inzake residuen van gasvormige ladingen van kracht kan worden (verwachte planning: eind 2023). Vanaf 2024 zal een aanzienlijk deel van de luchtverontreiniging veroorzaakt door het laden van binnenschepen worden voorkomen.

d. Directoraat-generaal Duurzame Mobiliteit en Spoorbeleid

1. Opdrachten

Onze doelstelling bij het **DG Duurzame Mobiliteit en Spoorbeleid (DGDMBSB)** is de voorbereiding en ondersteuning van een overlegd federaal beleid inzake mobiliteit en spoorvervoer. Wij verzamelen en analyseren alle relevante gegevens over mobiliteit en de evolutie daarvan. Aan de hand van onze studies formuleren wij voorstellen voor een duurzaam mobiliteitsbeleid. In partnerschap met Infrabel, de NMBS en de private operatoren dragen wij ook bij tot de ontwikkeling van het reizigers- en goederenvervoer per spoor. Wij staan in voor de voorbereiding van, het toezicht op en de beoordeling van de openbare dienstverlenings- en prestatiecontracten en de investeringsplannen van de openbare spoorwegmaatschappijen. We werken aan het uitbouwen van een reglementering voor een veilig en beveiligd en milieuvriendelijker spoorvervoer. We zien erop toe om een klantgerichte dienstverlening voor de reiziger uit te rollen en we zetten ons in voor de ontwikkelingen van de spoorwegsector op internationaal en Europees niveau.

2. Resultaten 2022

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

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

Deze bijdrage omvat drie onderscheiden acties:

a. Bijdragen aan de ontwikkeling van de drie vrachtcorridors die België doorkruisen via 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 DGDMSB het voorzitterschap waarneemt, de corridor Rijn-Alpen (RFC RALP) en de corridor Noordzee-Baltische zee (RFC NSB).

Het is belangrijk erop te wijzen dat ingevolge de verwerking van de gegevens van 2022 door de verschillende corridors voor vrachtvervoer per spoor, de verschillende toevoegingen enkel kunnen worden geïnterpreteerd in het licht van de reeds gepubliceerde gegevens.

De gevolgen van de COVID-19-pandemie bleven in 2022 hun stempel drukken op de vrachtcorridors, met name op het corridorverkeer. Vooral de vertraging van de industriële productie had gevolgen voor de corridors. Daarnaast heeft de oorlog die in 2022 in Oekraïne losbrak ook gevolgen gehad voor het verkeer op de vrachtcorridors. De oorlog in Oekraïne heeft vooral het vervoer van zaden en granen uit Oekraïne ernstig verstoord en de EU heeft een mechanisme van "solidariteitscorridors" opgezet om de capaciteit van het vrachtvervoer per spoor effectief te mobiliseren. Deze corridors werken in beide richtingen, zowel om producten uit Oekraïne te exporteren als om hulp het land binnen te brengen.

De RFC's hebben in de loop van 2022 ook hun beleid voortgezet om hun prestaties te verbeteren en hun aantrekkelijkheid te vergroten.

RFC NSM

In 2022 heeft de RFC NSM zijn pilot tussen de terminals van Lyon en Bettembourg voortgezet teneinde de stiptheid van de treinen te verbeteren. Dit project zonder einddatum laat toe om de stiptheid van vertrekkende en aankomende treinen tussen deze twee terminals te verbeteren. Het zal worden uitgebreid naar andere terminals die op de corridor gelegen zijn.

Daarnaast werd in 2021 een capaciteitsvisualisatieproject op de as Antwerpen - Saint Louis uitgevoerd. Dit project is ook opgenomen in het TTR-project van RNE als een "minimaal levensvatbaar product". De RFC NSM heeft ook financieringsaanvraag ingediend voor de realisatie van deze volwaardige vertegenwoordiging van de RFC in de Europese oproep voor de indiening van projecten die begin 2022 werd gelanceerd.

RFC RALP

Wat de RFC RALP betreft, werd bijzondere aandacht besteed aan de coördinatie van de werken die het verkeer op deze RFC beïnvloeden, en meer bepaald aan de sluiting van de lijn van de Rijn te Rastatt gedurende drie weken. Ook het DAC-project (Digital Automatic Coupling) werd besproken.

In 2022 werd in Bern een conferentie georganiseerd door het Zwitserse ministerie van Vervoer. Dit was het uitgangspunt voor een initiatief dat de verschillende belanghebbenden samenbrengt om concrete pistes te formuleren en vast te leggen om de kwaliteit van het aanbod op deze vrachtcorridor te verbeteren.

RFC NSB

Met betrekking tot de RFC NSB heeft België voorstellen gedaan over de doelstellingen op het vlak van het aanbod voor de corridor. Dit punt zal later met de andere ministeries van vervoer worden besproken.

Dankzij de verbetering van de capaciteit van de RFC NSB om beter aan de behoeften van de spoorwegondernemingen te voldoen, is voor 2023 een toename van het aantal aanvragen voor treinpaden geconstateerd.

NExBo

Wat betreft het voorzitterschap van het netwerk van de raden van bestuur van de RFC's, de informele entiteit die alle aan de RFC's deelnemende ministeries van vervoer groepeerd, heeft het DGDMSB in 2022 aan de zijde van Denemarken de rol van medevoorzitter op zich genomen.

Een follow-up van de toewijzingsregels en het gebruik ervan tijdens een internationale noodsituatie (International Contingency Management) werd ook gegarandeerd op basis van de door de vrachtcorridors uitgevoerde casestudies.

De impact van de oorlog in Oekraïne was ook een belangrijk punt op de agenda van de NExBo-vergadering van november 2022.

JOINT NSM-RALP

De twee gezamenlijke vergaderingen van de ExBo van de NSM-RALP-corridors zowel in 2021 als in 2022 waren een gelegenheid om de harmonisatie van de verkeersprognoses, het nationale beleid inzake vrachtvervoer per spoor, de voor 2024 geplande tijdelijke capaciteitsbeperkingen op de RALP-corridor (cf. Rastatt), de reeds genomen initiatieven ter verbetering van de kwaliteit op de corridors, de interoperabiliteit tussen deze twee corridors alsook de toekomstige fusie van de twee corridors te bespreken.

b. Behandelen van de subsidieaanvragen voor het gecombineerd vervoer en het verspreid vervoer per spoor

Om het goederenvervoer per spoor in België te ondersteunen, zorgt de FOD Mobiliteit en Vervoer voor de federale regeling ter vermindering van de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur. Na goedkeuring door de Europese Commissie op 5 oktober 2022 zijn de maatregelen die zijn opgenomen in titel 6 van de programmawet van 27 december 2021 bij koninklijk besluit van 26 oktober 2022 vastgelegd op 1 januari 2022. Een budget ten belope van 13,245 miljoen per jaar wordt voorzien voor een periode van vijf jaar (1 januari 2022 tot en met 31 december 2025). Deze vermindering van de retributie is beperkt tot maximaal 1,2 euro per treinkilometer.

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

De FOD Mobiliteit en Vervoer heeft een studie besteld over de evaluatie van de steunregeling voor het gecombineerd vervoer en het verspreid vervoer (april 2020). Sommige van de aanbevelingen, betreffende de invoering van een nieuwe steunregeling voor het gecombineerd vervoer en het verspreid vervoer, bleken echter onuitvoerbaar omdat zij ingrijpende wijzigingen in de organisatie van de Staat (regels voor de verdeling van de bevoegdheden) of in de begrotingsregels impliceerden. Anderzijds is de aanbeveling om de overheidssteun voor de sector te handhaven concreet gemaakt door de uitwerking van het in het vorige punt beschreven systeem ter vermindering van de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur. De FOD Mobiliteit en Vervoer zal ook andere steunmaatregelen analyseren, in overeenstemming met wat is bepaald in het federale plan dat het volume van het goederenvervoer per spoor tegen 2030 moet verdubbelen. Ditzelfde federale plan werd op 30 september 2022 door de Ministerraad goedgekeurd.

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

Onze FOD adviseert de beleidsmakers bij de uitwerking van een milieubeleid via verschillende initiatieven door bij te dragen tot de verwezenlijking van plannen in verband met onze verplichtingen (plan voor duurzame ontwikkeling, plan ter bevordering van de fiets "Be Cyclist", ...).

Vooraf wat het Federaal Plan voor Duurzame Ontwikkeling betreft, heeft onze FOD in 2022 een veertigtal maatregelen ten uitvoer gebracht die in het FPDO worden vermeld. De inventaris van deze acties is als volgt:

A. Met betrekking tot punt B "Richtlijnen" van het FPDO verzekerde onze FOD de opvolging van:

- verschillende maatregelen (B-1.3.2, B-1.3.3, B-1.3.4 en B-1.3.5) bedoeld in **punt 1 "De uitvoering van de SDG's versnellen"**;

- verschillende maatregelen bedoeld in **punt 3 "De voorbeeldrol van de Staat versterken"**, namelijk: een initiatief ontwikkelen in verband met maatschappelijke verantwoordelijkheid (B-3.1.1), de mogelijkheid onderzoeken om te voorzien in de compensatie van CO₂-emissies veroorzaakt door buitenlandse zendingen (B-3.1.6.1), de

mogelijkheid onderzoeken om het wagenpark te vergroenen en te optimaliseren (B-3.1.6.2), een coherent verplaatsingsbeleid voor ambtenaren uitwerken (B-3.1.6.7), systematisch communiceren over de SDG's in beleidsnota's, strategische plannen, federale/nationale actieplannen (B-1.4.4), systematisch communiceren naar burgers en belanghebbenden over de bijdragen van federale overheidsdiensten aan de SDG's (B-1.4.7).

B. Met betrekking tot punt C “Interdepartementale acties” van het FPDO verzekerde onze FOD de follow-up van:

- verschillende maatregelen bedoeld in **punt 1: “Niemand achterlaten”**: meer bepaald: de impact van telewerk op de mobiliteit vaststellen (C-1.3.3), activiteiten in verband met het thema “diversiteit” organiseren (C-1.4.1.3) en het federaal plan gendermainstreaming opvolgen (C-1.4.1.5);
- verschillende maatregelen bedoeld in **punt 2 “Versterken van de veerkracht tegen risico's”**, namelijk: Zich voorbereiden op een beter crisisbeheer (C-2.1.1) en een pakket federale maatregelen voor aanpassing aan de klimaatcrisis ontwikkelen (C-2.1.2.1), alsook meewerken aan de opstelling van het ontwerp van wetswijziging over het mariene milieu (C-2.3.1);
- de maatregel bedoeld in **punt 3 “Hervormen van de Belgische economie”**, met name met betrekking tot de bijdrage aan het opstellen van het NEKP (C-3.1.2) en tot de aanvullende maatregelen bij het Federaal actieplan circulaire economie (C-3.2.1);
- de onderstaande maatregelen met betrekking tot **punt 4 “Veranderen van mobiliteitsmodel”**:

De acties van onze FOD als “leader”: De overgang naar schonere voertuigen aanmoedigen door het ondersteunen van steeds strengere productnormen (C-4.1.5), Autodelenplatforms ondersteunen (C-4.1.6), de Staten-generaal van de Verkeersveiligheid organiseren (C-4.2.1)(C-4.2.1), recidive en straffeloosheid aan het stuur bestrijden (C-4.2.2), concrete voorstellen ontwikkelen voor alternatieve straffen bij verkeersovertredingen (C-4.2.2), een vrijwillig nationaal register ter bestrijding van fietsendiefstal opzetten (C-4.3.2), de intermodaliteit tussen trein en fiets ondersteunen door deze op te nemen in het nieuwe beheerscontract van de NMBS (C-4.3.3.1), erop toezien dat in de tarieven van de NMBS sociale tarieven voor kansarmen zijn opgenomen (C-4.3.3.2), de sociale voordelen inzake NMBS-tarieven zo veel mogelijk automatiseren (C-4.3.3.3), bijzondere aandacht schenken aan de digitale kloof van kansarmen bij de gedigitaliseerde producten en diensten die de NMBS aanbiedt (C-4.3.3.4), de herziening van het Verkeersreglement coördineren om de openbare weg doeltreffend te reorganiseren ten gunste van actieve vervoerswijzen (C-4.3.4), pleiten voor een verbod op korteafstandsvluchten op Europees niveau en alternatieven promoten. (C-4.4.2.1.);

De acties van onze FOD als “partner”: De haalbaarheid van het geleidelijk afschaffen van de verkoop van voertuigen die niet aan de nul-emissienorm voldoen, evalueren (C-4.1.1): *Geen actieve bijdrage van onze kant in afwachting van de start van deze studie door de FOD Volksgezondheid*, een alternatief mobiliteitsbudget opstellen (C-4.1.2), streven naar koolstofneutraliteit voor nieuwe bedrijfswagens (C-4.1.3), studie naar de aanpassing van de belasting op bedrijfswagens (C-4.1.4): *Geen bijdrage van onze FOD in dit stadium in afwachting van een eventueel initiatief van de FOD Financiën* de aanpassing van de belasting op bedrijfswagens bestuderen (C-4.1.7): *Geen bijdrage van onze FOD in dit stadium in afwachting van een eventueel initiatief van de FOD Financiën*, de procedures afronden die zijn ingesteld voor de vervolging van grensoverschrijdende overtreders in geval van verkeersovertredingen (C-4.2.4), de middelen bestuderen om het beginsel 'de vervuiler betaalt' toe te passen in de luchtvaartsector door middel van belastingheffing (C-4.4.1.1): *Geen bijdrage van onze FOD in dit stadium in afwachting van een eventueel initiatief van de FOD Financiën*, aanzetten tot het implementeren, op Europees niveau, van een heffing bij het instappen en/of uitstappen in de luchthavens (C-4.4.1.2): *Geen bijdrage van onze FOD in dit stadium, in afwachting van een eventueel initiatief van de FOD Financiën*, op Europees niveau pleiten voor een geharmoniseerde fiscale behandeling van de commerciële luchtvaart om het beginsel 'de vervuiler betaalt' beter te kunnen toepassen (C-4.4.2.2): *Geen bijdrage van onze FOD tot dusver, in afwachting van een eventueel initiatief van de FOD Financiën*.

2.3. Fietsbeleid

In haar regeerakkoord heeft de federale regering zich tot doel gesteld een ambitieuze modal shift tot stand te brengen. Actieve mobiliteit en de fiets in het bijzonder spelen een centrale rol in dit opzet. Om de verplaatsingen per fiets aan te moedigen werden in 2022 de volgende acties ondernomen of ondersteund.

“Be Cyclist” (Actieplan ter promotie van de fiets)

In 2022 vond er een tussentijdse evaluatie van “Be Cyclist” plaats.

Dit plan bestaat uit maatregelen die uitsluitend op federale bevoegdheden berusten, elk binnen de bevoegdheden van zijn of haar minister of staatssecretaris.

De FOD Mobiliteit en Vervoer heeft dus meegewerkt aan de tussentijdse evaluatie van het plan “Be Cyclist” en heeft voor deze gelegenheid een evenement georganiseerd waarbij de tussentijdse evaluatie in aanwezigheid van de minister van Mobiliteit en de stakeholders werd voorgesteld om de eerste resultaten te bespreken.

Interfederale fietscommissie

De FOD Mobiliteit en Vervoer organiseert de vergaderingen van de interfederale fietscommissie.

De leden van deze commissie zijn de gewestelijke fietsambtenaren, het Fietsberaad en vertegenwoordigers van de belangrijkste fietsverenigingen (Gracq, Pro vélo, Fietsersbond). Het is vooral een plaats voor uitwisseling en communicatie over het fietsbeleid. Er werd afgesproken om 4 gewone fietscommissies per jaar te organiseren en één of meer thematische commissies.

In 2022 werden er 4 fietscommissies georganiseerd en 2 thematische fietscommissies, waarvan de ene zich richtte op fietsgegevens en de andere op fietsroutes langs het spoor.

Publicaties

In 2022 publiceerde de FOD Mobiliteit en Vervoer de BeMob-enquête over “Fietsgebruik in België”. In dit verslag analyseren we de redenen voor verplaatsingen per fiets, de voor- en nadelen ervan en de aankoopintenties.

https://mobiliteit.belgium.be/sites/default/files/domain/sustainable%20mobility/BeMob/bemob_impactcovid19_nl.pdf

In 2022 werkte de FOD Mobiliteit en Vervoer ook aan een rapport over de “kerncijfers van de fiets in België”. Zo kunnen de belangrijkste indicatoren en statistieken over fietsmobiliteit in België in één enkel document worden gepresenteerd.

https://mobiliteit.belgium.be/sites/default/files/documents/publications/2023/Kerncijfers%20van%20de%20fiets_NL.pdf

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

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

NAP

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

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

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

Op 19 april 2022 onderging het Belgische nationale toegangspunt Transportdata.be een belangrijke upgrade om het toepassingsgebied ervan uit te breiden. Terwijl het portaal voorheen alleen multimodale datasets en diensten bevatte, dient Transportdata.be voortaan als toegangspunt voor alle datasets en diensten betreffende:

- multimodale reisinformatiediensten (MMTIS);
- realtime verkeersinformatie (RTTI);
- veiligheidsgerelateerde verkeersinformatie (SRTI);
- veilige en beveiligde parkeerplaatsen voor vrachtwagens en bedrijfsvoertuigen (SSTP).

Het NAP MMTIS is daarom omgedoopt tot “Belgisch nationaal toegangspunt voor informatie over Intelligente Transport Systemen” (NAP ITS), omdat het nu de toegang tot mobiliteitsdatasets en -diensten in België centraliseert voor MMTIS, RTTI, SRTI en SSTP.

Door de datasets en diensten van deze bijkomende mobiliteitsdomeinen te centraliseren in het NAP ITS, maken wij het de ontwikkelaars van toepassingen en diensten van intelligente vervoerssystemen nog gemakkelijker.

MaaS

MaaS staat voor het begrip van mobiliteit als dienstverlening (Mobility as a Service). Het doel is gebruikers mobiliteitsoplossingen op maat en op basis van hun behoeften aan te bieden. MaaS neemt de vorm aan van een smartphone-applicatie die de verschillende mobiliteitsaanbieders samenbrengt. Het doel is om een gedragsverandering teweeg te brengen om het gebruik van de eigen auto te verminderen door andere mobiliteitsoplossingen op een vlotte en gebruiksvriendelijke manier te combineren. MaaS kan dus leiden tot een modal shift, vooral in een stedelijke omgeving, waar veel korte ritten worden gemaakt.

Voor de FOD Mobiliteit en Vervoer is MaaS een pijler van het toekomstige model van duurzame mobiliteit en een belangrijk instrument voor de verwezenlijking van de modal shift. Daarom willen wij de ontwikkeling en toepassing van MaaS stimuleren via onderzoek, aanbevelingen ter voorbereiding van het mobiliteitsbeleid en, op technisch vlak, door de ondersteuning van het platform Transportdata.

Wat de beleidsvoorbereiding betreft, werd in 2022 de nadruk gelegd op het uitwerken van een interfederaal MaaS-visie. Deze werd goedgekeurd op de Interministeriële Conferentie voor Mobiliteit op 7 september 2022. Voorts zijn wij actief in de Belgische en internationale MaaS-alliantie (die respectievelijk door ITS.be en ERTICO-ITS Europe wordt geleid). Door onze deelname aan deze allianties willen we ertoe bijdragen dat het federale beleid MaaS aanmoedigt en leren hoe MaaS de verschuiving van het gebruik van de eigen wagen naar duurzamere vervoerswijzen maximaal kan ondersteunen.

Op het vlak van onderzoek heeft de FOD een opdracht voor een studie uitgeschreven om de impact van MaaS te kwantificeren en te evalueren. Deze opdracht werd aan de onderzoeksgroep Mobilise van de VUB gegund. De studie bestaat uit twee delen, waarvan het eerste een inventaris van bestaand nuttig onderzoek is, aangevuld met andere eigen onderzoekselementen, die met name werden verkregen via interviews met experts. Het tweede deel betreft de ontwikkeling van een meetinstrument om de impact van MaaS te beoordelen via een replicerbaar model en een referentiemeting. De resultaten worden in juli 2023 verwacht.

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

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

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

De vervanging van gietijzeren remblokken op goederenwagons door remblokken uit composietmateriaal (de zogenaamde operatie “retrofitting”) maakt het mogelijk om het lawaai van goederentreinen aanzienlijk te verminderen. Deze oplossing wordt unaniem erkend als de meest doeltreffende manier om de geluidshinder van het goederenvervoer per spoor op korte termijn te verminderen. Deze oplossing is echter duur voor wagonhouders.

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

Naar aanleiding van de besprekingen van werkgroep werd de laatste hand gelegd aan een ontwerp van wettekst tot instelling van een steunregeling voor de retrofitting van wagons. Het werd op 18/09/2020 door de Ministerraad goedgekeurd.

De tekst werd in december 2020 bij de Europese Commissie aangemeld, die deze in juli 2021 heeft goedgekeurd. De wet werd vervolgens door het parlement gestemd en op 20 mei 2022 door de koning ondertekend. De steunregeling kon vervolgens worden opgestart. Dit project is nu afgelopen.

De steunbetalingen door de FOD voor een bedrag van 2,18 miljoen euro waren gepland voor de periode 2022-2023. Een eerste schijf van de steun werd in 2022 betaald voor de in 2021 afgelegde afstanden en een tweede schijf zal in 2023 worden betaald voor de in 2022 afgelegde afstanden. Zij zijn en zullen worden betaald aan de wagonhouders of aan de spoorwegondernemingen die deze wagons trekken om de installatie van de retrofitting te ondersteunen. Eind 2022 werd een bedrag van 1.096 miljoen euro uitgekeerd aan 13 ondernemingen voor een totaal van 5.540 wagons. In 2021 legden deze stillere wagons niet minder dan 23.269.595 km af in België en hielpen zo de geluidsemissies van het spoorvervoer op ons grondgebied te verminderen.

2.6. Bijdragen aan de verschuiving van lucht- naar spoorvervoer

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 tegen te gaan, met name via de European Green Deal, heeft het DG Duurzame Mobiliteit en Spoorbeleid een studie besteld om de mogelijkheden te onderzoeken om bepaalde (korteafstands)vluchten te vervangen door

spoorverbindingen (substitutie), en voor het verkeer van en naar de luchthaven Brussel vanuit de gewestelijke luchthavens. Onder “substitutie” verstaat men het totale aantal reizen dat van het vliegtuig naar het spoor overgaan als gevolg van een wijziging in concurrentieverhouding in ruime zin tussen de (hogesnelheids)trein en het vliegtuig.

De studie ging in september 2020 van start en werd in samenwerking met het DG Luchtvaart uitgevoerd. Eind 2020 werd er een tussentijds verslag ingediend 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. In een tweede fase werd in de studie, op basis van hypothesen over het verloop van het aanbod tussen België en andere Europese landen, nagegaan welke concrete maatregelen de verschillende actoren zouden kunnen nemen om deze modal shift aan te moedigen.

In 2022 werd een voorontwerp van wet ter bevordering van nachttreinen die via België rijden door de Ministerraad goedgekeurd. Doel van dit voorontwerp is de totstandbrenging van nieuwe nachttreinverbindingen voor reizigers via België te vergemakkelijken en aan te moedigen. Daartoe zou de federale Staat een budget van 2 miljoen euro voorzien om de retributies voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur en de energiekosten voor elke operator van nachttreinen die over Belgisch grondgebied rijden, te dekken. In dit verband steunt de FOD het opstellen van het rechtskader en de bijzonderheden voor de uitvoering van dit initiatief. Er werden ook contacten met de spoorwegsector gelegd om mogelijke spoorwegverbindingen van en naar België te bespreken.

De promotie en heropleving van conventionele en nachttreinen zal de komende jaren worden voortgezet door de actieve deelname van België aan verschillende werkgroepen die op Europees niveau worden gecoördineerd, zoals het Platform International Rail Passenger Transport (IRP). Deze structuur werd in 2020 op initiatief van de Europese ministers van Vervoer opgericht. Aan dit forum nemen de lidstaten van de Europese Unie en Zwitserland, de vertegenwoordigers van de spoorwegsector en de Europese Commissie deel. Het is de bedoeling de nodige acties te genereren om de doelstelling met betrekking tot het aanmoedigen van internationale spoorwegverbindingen te verwezenlijken en daartoe aanbevelingen te doen. Elk jaar stellen de leden van het platform samen een voortgangsverslag op dat de voortgang van de besprekingen alsook concrete aanbevelingen bevat.

Concreet is dit forum opgedeeld in vier subwerkgroepen. De eerste werd in 2021 en 2022 voorgezeten door België. Deze werkgroep heeft tot doel de digitale ervaring voor de reiziger te verbeteren, vooral wat betreft internationale treintickets, informatie over reizen en reizigersrechten. De tweede groep houdt zich bezig met het definiëren van de opportuniteiten en mogelijkheden van een netwerk van internationale reizigersdiensten per spoor op Europees niveau. Dit omvat langeafstandstreinen en hogesnelheidstreinen, nachttreinen en de aansluitingen die het lucht- en spoorvervoer verbinden. De derde groep focust op de doelstellingen van de Green Deal en zet zich in om ook mogelijke structurele en interoperabiliteitsproblemen op internationale verbindingen te analyseren. De vierde groep ten slotte onderzoekt het huidige regelgevingskader, met inbegrip van de juridische mogelijkheden voor mogelijke financiële steunmaatregelen aan de sector. Pistes worden verkend om met name de internationale spoorwegdiensten, het rollend materieel en de nodige financiële incentives die de opkomst van nieuwe operatoren en spoorwegverbindingen kunnen stimuleren, te ondersteunen.

2.7. Nieuwe vooruitzichten

Spoorvisie 2040

Spoorvisie 2040 is een werk van de teams van het DG Duurzame Mobiliteit en Spoorbeleid, in nauwe samenwerking met de beleidsmakers, de spoorwegondernemingen en het maatschappelijk middenveld. Deze visie werd op 6 mei 2022 door de federale regering goedgekeurd. Ze stelt ons in staat de toekomst voor te bereiden en een kader te scheppen voor het spoorwegbeleid dat de komende 20 jaar ten uitvoer moet worden

gelegd, teneinde een mobiliteit uit te stippelen en te stimuleren die aanzienlijk minder CO₂ uitstoot, overeenkomstig de internationale, nationale en gewestelijke doelstellingen.

Het is aan de FOD M&V om deze visie stap voor stap uit te rollen, te beginnen met een studie om de mogelijke exploitatiemodellen voor het Belgische spoorwegnet op lange termijn te analyseren, door met name de operationele en economische haalbaarheid van het in het Belgische systeem geïntegreerde dienstregelingsmodel te bestuderen om een strategie voor de overstap naar een efficiënter exploitatiemodel te bepalen. Ook de geleidelijke invoering van een gecadanceerde dienstregeling op het spoorwegnet rond overstapknoppunten tegen 2040 zal worden bestudeerd. Doel is onder meer verschillende scenario's rond verschillende exploitatiemodellen/regelingen en/of de voor de uitvoering daarvan benodigde infrastructuur (omvang, netwerkprestaties, enz.) voor te stellen en/of te bestuderen, met inachtneming van het evenwicht tussen de beschikbare budgetten en de bijbehorende kosten.

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

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

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

Coördinatie op internationaal en EU-niveau

Het DGDMSB blijft de werkzaamheden op Europees niveau met betrekking tot de verschillende dossiers volgen en coördineren:

- Herziening van de verordening betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk, (interne coördinatie met de andere betrokken directoraten-generaal van de FOD en externe coördinatie met de gefedereerde entiteiten via Be4Move om een Belgisch standpunt te bepalen en te verdedigen). De werkzaamheden van het DGDMSB in het kader van het trans-Europees vervoersnetwerk en de geboden financieringsmogelijkheden gaan ruimer dan de coördinatie, want zij omvatten ook de bekendmaking van deze mogelijkheid tot financiële steun tijdens oproepen tot indiening van projectvoorstellen (intern en extern), de samenwerking bij de uitwerking van projecten met de NMBS en Infrabel, de analyse en validatie van de dossiers van kandidaatstelling voor Belgische projecten, de deelname aan het door de Europese Commissie ingestelde raadplegingsproces van de lidstaten bij de voorbereiding, uitvoering en evaluatie van haar programma CEF-Transport, de deelname aan de core network corridor forums, aan de CEF-comités, aan de TEN-V-comités, aan de TEN-TEC-comités, de validatie van de core network working plans, de deelname aan de TEN-V-days, enz.;
- Herziening van de verordening betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (interne coördinatie met de andere betrokken directoraten-generaal van de FOD en externe coördinatie met de gefedereerde entiteiten via Be4Move om een Belgisch standpunt te bepalen en te verdedigen) en follow-up van de Belgische verplichtingen ter zake in samenwerking met de gewesten;
- Herziening van Richtlijn 2003/96/EG van de Raad van 27 oktober 2003 tot herstructurering van de communautaire regeling voor de belasting van energieproducten en elektriciteit (interne coördinatie vermits er binnen de FOD Financiën een werkgroep is opgericht).

Studies - enquêtes

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

In het kader van de opdracht voor monitoring en analyse van de mobiliteit houdt de directie Mobiliteit zich bezig met aspecten van het mobiliteitsbeheer. Deze directie is ook belast met de organisatie van de enquête over de mobiliteit van de Belgen en de driejaarlijkse diagnostiek van het woon-werkverkeer. Ze werkt voorts ook mee aan de ontwikkeling van vervoersindicatoren op nationale schaal in het kader van het samenwerkingsakkoord met het Federaal Planbureau.

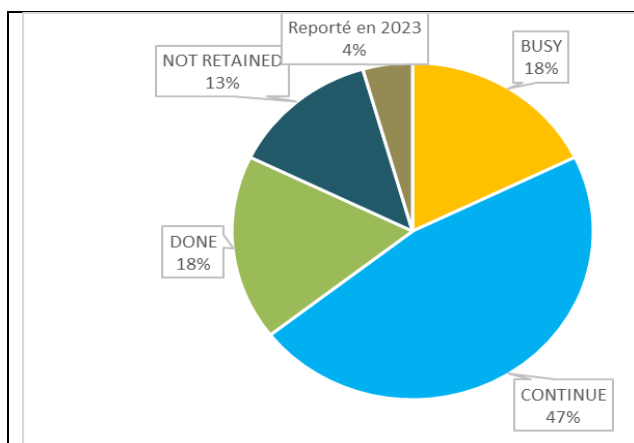
Federale enquête woon-werkverkeer:

https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/documents/publications/2023/Rapport_WWV_2021-2022_NL_corrigenum.pdf

e. Directie Vervoersinfrastructuur – Beliris

DE RAPPORTERINGS- EN OVERZICHTSTABELLEN

Van de 45 acties verdeeld over 6 pijlers die deze samenvatting vormen, zijn de resultaten van cyclus 5 als volgt:



⇒ 65% van de acties voltooid betekent dat veel acties doorlopende acties zijn geworden.

DUURZAAMHEIDSBELEID

Het duurzaamheidsbeleid is klaar en de uitvoering in 2021 door de “duurzaamheidscoördinator” wordt voortgezet. Het bestrijkt 5 thema's, waaronder die welke in de EMAS-cyclus 5 staan. Ter herinnering:

1. Duurzame projecten

Het behandelt de uitvoering van Beliris-projecten waarbij duurzaamheid een bijzonder aandachtspunt moet zijn. Deze aandacht krijgt concreet gestalte door het gebruik van meetinstrumenten voor duurzaamheid, zoals het GRO-instrument voor gebouwen en wegen.

In ons bijzonder standaardbestek voor studies is de verplichting opgenomen om deze methode te gebruiken bij de opdracht van onze studiebureaus en er werden "Templates" aangemaakt die op ons B-share platform zijn geplaatst.

Er zijn vooralsnog maar weinig acties die concreet voortvloeien uit de **inventarisatie van het hergebruik** in de studiefase, of uit de beheerplannen in de uitvoeringsfase. Het meest geavanceerde project met een echte GRO-monitoring bevindt zich nog maar in de vergunningsfase.

Het project met het CO2-prestatieladderinstrument heeft vertraging opgelopen en we hadden niet de middelen om deel te nemen aan de in 2022 ontvangen uitnodiging.

De voor 2022 geplande raamovereenkomst voor "**quick audits**" is nog niet opgestart. De quick audit voor een van de twee proefprojecten is op 20/02/2023 opgeleverd en wordt nu geanalyseerd en de andere zal niet worden uitgevoerd. Deze raamovereenkomst heeft onder meer tot doel om het "ruwe" hergebruikpotentieel van een site/gebouw zo vroeg mogelijk in de planning van het initiatief te identificeren.

De uitvoering en follow-up van de actualisering van het **register met de indirecte gevolgen**, opgesteld in 2012, gebeurde op basis van de in cyclus 5 uitgevoerde acties. In totaal werden er **45 risico's** geïntegreerd en in aanmerking genomen door het gebruik van verschillende instrumenten.

2. Opleidingen

Alle technische diensten hebben de **interne opleiding** over het GRO-instrument gevolgd. De opleiding over het duurzaamheidsbeleid wordt gegeven aan nieuwe medewerkers als onderdeel van hun integratietraject.

Het opzetten, geval per geval, van de nodige opleidingen in functie van **de innovatie** van materialen en technieken in verband met het thema duurzaamheid (hergebruik, circulariteit, ...) in het domein van de bouw. 24 personen volgden individueel of in groep 20 externe opleidingen.

Om de digitalisering te voltooien, wordt het "**studie**"-platform verbeterd teneinde de follow-up en het delen van documenten met onze externe partners te optimaliseren.

Voor alle nieuwe projecten in uitvoering werd de **elektronische handtekening** veralgemeend.

3. Het GreenTeam

Ter herinnering: dit team wil een klankbord zijn voor de vaardigheden en deskundigheid die bij Beliris zijn verworven. In de vorm van een cluster van referenten zal het GreenTeam niet enkel als referent kunnen fungeren, maar ook als middel voor reflectie, uitwisseling en verspreiding van praktijken in verband met duurzaam bouwen, in de talrijke aspecten waaruit dit onderwerp bestaat.

De implementatie van dit GreenTeam ging van start in 2022. 3 personen reageerden positief op de oproep tot kandidaatstelling en binnen Beliris werden een twintigtal referenten geïdentificeerd die naargelang hun beschikbaarheid bereid zijn de projectteams te begeleiden en te adviseren.

Als eerste overheidsdienst die de hergebruikinventarissen voor studiebureaus en het GRO-instrument in zijn bijzondere bestekken heeft opgenomen, werd Beliris tijdens een opleidingssessie bij Leefmilieu Brussel uitgenodigd om zijn ervaring op dit gebied te presenteren en te delen. Bij de start van de studie van hun project gebruiken de studiebureaus het GRO-instrument dat hen doorheen het hele proces zal begeleiden.

Sinds 2018 stellen zij een hergebruikinventaris op, waarbij de materialen en elementen in het project en het potentieel voor het hergebruik daarvan (in situ of op een andere locatie) worden geïnventariseerd. Dankzij het GRO-instrument kunnen studiebureaus de in de projecten uit te voeren acties met betrekking tot circulariteit en duurzaamheid kiezen, prioriteren en monitoren.

Beliris blijft deelnemen aan en bijdragen tot colloquia over circulariteit in het domein van de bouw in de overheidssector.

4. Bewustmaking en communicatie

a. Communicatie

Minstens wekelijks worden er mededelingen op sociale netwerken geplaatst, waarin duurzame acties en keuzes worden belicht. De ontvangen feedback en commentaren zijn vrij positief. En er ontstaan opbouwende interacties.

De organisatie van de Week van de Duurzame Mobiliteit gebeurde in samenwerking met de andere diensten van de FOD M&V. De door Beliris voorgestelde duurzaamheidsuitdagingen zijn:

- “de 10.000 stappen per dag”-uitdaging;
- lokaal en duurzaam ontbijt (volgens het principe “Auberge espagnole”);
- plant swap: ruilbeurs voor stekken en advies;
- bezoek aan de Suzan Danielbrug (enkel voor collega's van de FOD);
- Q-Time “Vervoer over de binnenwateren naar werven” georganiseerd door Beliris en voorgesteld door de haven van Brussel en het DG Scheepvaart.

Elke maand nodigen we een spreker van verschillende organisaties uit om in een gemengde presentatie vooraf bepaalde onderwerpen die relevant zijn voor de activiteiten van Beliris te bespreken. Dit jaar gingen 5 Q-Times over duurzaamheid, waarbij de thema's waterfacilitatoren, toegankelijkheid, binnenvaart, geluidsoverlast en hergebruikinventarissen aan bod kwamen. Deze laatste mondde uit een debat en een uitwisseling van ervaringen tussen een dertigtal medewerkers. In de zomer bood “Durability Time” een debat rond een film over fauna in Brussel.

11 milieuklachten werden door de dienst Communicatie in overleg met de betrokken bouwteams geregistreerd en behandeld. Men stelt vast dat dit het gebruikelijke gemiddelde is en deze klachten zijn verdeeld als volgt:

- 1 klacht over de aanplantingen in een terrein dat men braak liet liggen en een illegaal stort wordt;
- 4 klachten over overlast (geluidsoverlast, stof, overstromingen, uitstoot van gassen, trillingen, ...) in verband met insijpeling en vochtigheid in de kelders;
- 3 klachten over mobiliteit en over omleidingen die met name de toegang tot het park van Vorst verhinderden en het behoud van de parkeerretributie ook als de parkeerplaatsen ontoegankelijk zijn;
- 3 klachten over zwerfvuil en illegale storten voor de voetgangersbrug van de Suzan Danielbrug, een illegaal stort op een onaangelegd terrein te Scheut en, op het Atlasplein, de aanwezigheid van de werfresten na de werken;
- 0 klachten over zwakke weggebruikers (voetgangers, fietsers ...).

b. Bewustmaking in de studiefase

In 2022 werden 6 nieuwe studies aangemeld bij studie bureaus.

Sensibilisering via diverse bij Beliris bestaande instrumenten en processen gebeurt voortdurend en dit doorheen de verschillende fasen van het projectproces. Met name bij:

- de 6 REX (interne feedback);
- ontmoetingen voor de monitoring van het GRO-instrument met de duurzaamheidsverantwoordelijke;
- het spotten van opportuniteiten in bepaalde projecten door de EMAS- en/of duurzaamheidsverantwoordelijken.

Men stelt vast dat steeds meer medewerkers de reflex krijgen om duurzaamheid in zo vroeg mogelijke fase van hun projecten te verankeren. Bij gebrek aan middelen ontbreekt het intern nog aan een beter ondersteunde begeleiding om hen te helpen bepaalde ambities staande te houden tussen alle vereisten (technisch, juridisch, enz.) die de uitvoering van een initiatief vereist.

Wat geluidsoverlast, water, hergebruik en afval betreft, hebben de projectteams een beroep kunnen doen op externe ondersteuning dankzij de begeleiding van de facilitatoren van Leefmilieu Brussel.

Gelijklopend hiermee begint de raamovereenkomst "toegankelijkheid", die het GRO-instrument aanvult, operationeel te worden. Een eerste feedback over de identificatie van aandachtspunten en tekortkomingen zal door de consultant in de loop van 2023 worden verstrekt.

Sinds eind 2022 is de raamovereenkomst "bodemanalyse" niet langer beperkt tot de Tracimat-eisen (gelinkt aan Vlaanderen), maar omvat ze nu ook de Brusselse en Waalse eisen met de Walterre-certificaten.

c. Bewustmaking in de uitvoeringsfase

In 2022 zijn er 4 werven van start gegaan.

Naar aanleiding van het gebrek aan toezicht op de naleving van bepaalde eisen in verband met circulariteit is besloten om in 2023 een systematisering van de monitoring en de controle te proberen ontwikkelen om ervoor te zorgen dat de in de verschillende beheersplannen vastgelegde voornemens door de aannemer worden nageleefd.

5. Monitoring

BEHEERSPLAN VOOR MATERIALEN EN MIDDELEN

Het is nog te vroeg voor sluitende resultaten over de uitvoering van dit verzoek in onze bijzondere bestekken. Men moet ten minste de uitvoering van één van de projecten waarvoor in de studiefase een inventaris is opgemaakt, afwachten. Ter herinnering: de gemiddelde duur van de studiefase bedraagt 5 jaar en de werffase duurt vervolgens 2 jaar.

Er moet worden opgemerkt dat projectleiders steeds vaker advies inwinnen bij de EMAS-coördinatrice voor de verificatie van de beheersplannen. Deze documenten blijven vooralsnog erg theoretisch en standaard.

KWALITEITSPAN, WATERBEHEERPLAN, PLAN VOOR AFVALSTOFFEN EN HUISHOUDELIJK AFVAL

Bij de opstart van de werf wordt met betrekking tot deze beheersplannen steun verleend aan de projectteams en de aannemer. Zij zullen in 2023 worden gemonitord. Uit het gebruik en de monitoring van het GRO zal feedback over mogelijke acties naar voren komen.

Voor al deze plannen zijn er echter nog te weinig gegevens om harde conclusies te kunnen trekken.

CYCLUS 6

Cyclus 6 tekent zich af als een voortzetting van de sinds cyclus 4 uitgerolde acties. Om geleidelijk aan lessen te trekken en de voor onze initiatieven gekozen ambities concreet te maken, streeft Beliris naar voortdurende verbetering op basis van de innovatie van materialen en technieken via opleidingen en neemt deel aan oproepen voor de indiening van projecten die daartoe kunnen bijdragen.

Het GreenTeam heeft de ambitie om de teams te blijven ondersteunen aan de hand van de steun van de referenten inzake duurzaamheid.

In de aanpak van duurzame projecten wordt, in overleg met de referenten “gendermainstreaming”, de monitoring van het aspect inclusie in het GRO-instrument toegevoegd.

Er zal speciale aandacht worden besteed aan meer EMAS-communicatie tijdens personeelsvergaderingen en in de interne nieuwsbrief.

Om tot de uitvoering van acties en circulaire keuzes te komen, was de sensibilisering van de verschillende partners en van onze projectteams de eerste stap in de EMAS-cycli 4- en 5. Voor deze nieuwe cyclus zal de nadruk liggen op begeleiding via het GRO en een beter gebruik van de door de partners ter zake opgestelde documenten.

De monitoring blijft ingewikkeld, omdat de projecten zo specifiek zijn en de verworvenheden ervan niet naar heel Beliris kunnen worden veralgemeend. Een eerste stap is het opzetten van de REXecutions, dit zijn enquêtes bij studiebureaus en aannemers aan de hand van een specifieke vragenlijst.

Beliris heeft aan Tractebel, een externe consultant, gevraagd om de obstakels en kansen te identificeren waarmee onze dienstverleners bij de implementatie van duurzaamheid worden geconfronteerd. Op basis van een selectie van doorgestuurde vragen zal de consultant 5 studiebureaus en 5 aannemers interviewen. Hij zal een analyse maken van de ontvangen antwoorden om de acties die onze dienstverleners en medewerkers op het vlak van circulariteit en duurzaamheid kunnen helpen, vast te leggen.

Vervolgens zal naargelang de interne middelen, een meer specifieke monitoring worden georganiseerd.

VII. Communicatie – sensibilisering

Communicatie behelst een belangrijk onderdeel in het verloop van het MBS. Daarom werden er in 2022, net als in voorgaande jaren, veel acties uitgevoerd.

Zo was/waren er onder meer:

- een nieuwe week van de mobiliteit en duurzame ontwikkeling van 19 tot 22 september 2022, georganiseerd met verschillende activiteiten zoals een duurzame “tweedehands”-wandeling, een City Atrium ontdekkingsrally, workshops tegen voedselverspilling, een interne fotowedstrijd “duurzame vakantie”, een Conferentie “Allemaal op de fiets! Vrouwen op de fiets in België”, het bezoek aan de werf van de Suzan Danielbrug van Beliris gewijd aan zachte mobiliteit...

Het spreekt vanzelf dat heel deze organisatie niet mogelijk was geweest zonder een performante aaneenrijging van mededelingen in diverse vorm om de sensibilisering en deelname van de FOD-collega's aan het hele voorgestelde programma te bevorderen;

- mededelingen via de nieuwsberichten/artikelen op het intranet, systematisch overgenomen in het weekoverzicht via de "Flash"-mail. Deze artikelen en andere nieuwsberichten hadden betrekking op verschillende thema's, zoals de resultaten van het ecobeheer, de oproep tot deelname aan de operatie “stockverkoop” van ongebruikt kantormateriaal, het smogalarm, de ozonpieken, PLAGE (Plan voor Lokale Actie voor het Gebruik van Energie) - presentatie en uitleg, energiebesparende maatregelen in onze kantoren...

Communicatie tijdens de volgende cyclus 6 (2023-2025)

Het jaarlijkse EMAS-communicatieplan is in het **communicatieplan Duurzame ontwikkeling** opgenomen. Het milieugedeelte houdt met name verband met de verschillende ecobeheerplannen. Thema's als duurzame aankopen, energie en mobiliteit zullen erin aan bod komen. Het is een van onze tools om de resultaten van dit plan te halen. En niet te vergeten de essentiële informatie in verband met regelgevingen zoals PLAGE of de nieuwe regels voor afvalscheiding.

In 2023-2025 liggen de verschillende communicatieacties in het verlengde van cyclus 5 (2020-2022, met eventuele aanpassingen gelinkt aan de actualiteit:

- organisatie (en communicatie) rond nader te bepalen thema's, van sensibiliseringsweken of -dagen rond duurzame ontwikkeling en zachte mobiliteit;
- mededelingen via berichten en artikelen (steeds doorgestuurd per mail 1x/week) 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.

We zullen ook communiceren over alles in verband met de SDG's en andere mobiliteitsgerelateerde thema's. Als FOD Mobiliteit en Vervoer moet dit thema namelijk een van onze prioriteiten blijven.

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.

Specifieke informatiesessies werden voorzien in het integratietraject voor nieuwe medewerkers. Enerzijds krijgen zij een inleiding over duurzame ontwikkeling en de verbanden van de opdrachten van de FOD met de SDG's. Anderzijds worden ze vertrouwd gemaakt met de EMAS-beginselen en ontdekken ze het hoofdgebouw, het City Atrium, aan de hand van concrete voorbeelden. Deze sessies vinden regelmatig (gemiddeld 4 keer per jaar voor elk domein) plaats.

Alles is gedocumenteerd in een opleidingsplan. Het personeel zal zich blijven bijscholen telkens wanneer dat nodig is of er zich opportuniteiten voordoen.

IX. Mobiliteit

De sterke punten van onze FOD zijn in de eerste plaats de ideale ligging, waardoor het gemakkelijk is om gebruik te maken van het openbaar vervoer. Gratis openbaar vervoer voor personeelsleden en variabele werktijden zijn ook een troef. Wij bieden een fietsvergoeding voor het woon-werkverkeer en voor beroepsverplaatsingen. Het is mogelijk om aan telewerk te doen en gebruik te maken van satellietkantoren.













Dit werd benadrukt in het bedrijfsvervoerplan (BVP) van het City Atrium. Ons dossier werd op 28 januari 2022 ingediend bij Leefmilieu Brussel (voor de andere vestigingseenheden met meer dan 30 medewerkers (Antwerpen, Oostende en het kabinet) werd een federale diagnose ingediend).

Het bedrijfsvervoerplan werd op 8 februari 2022 via het intranet aan onze medewerkers meegedeeld. Op 28 april 2022 ontvingen wij een mail van Leefmilieu Brussel met de mededeling dat ons dossier volledig was verklaard

Hieronder volgt een tabel met enkele cijfers (2021) uit ons in 2022 goedgekeurde BVP:

Mode de déplacements principal Voornaamste verplaatsingsmiddel

Benchmarking

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

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

Men kan dus vaststellen dat ons personeel veel minder gebruik maakt van de auto om naar het werk te komen dan andere personen die werkzaam zijn in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De trein is het favoriete vervoermiddel bij meer dan 75% van onze collega's en ander openbaar vervoer vertegenwoordigt ongeveer 11,64%.

Voor dienstverplaatsingen proberen we zowel zachte mobiliteit als micromobiliteit aan te moedigen. Bij het onthaal van het City Atrium vindt u een hele reeks actieve en alternatieve vervoersmiddelen. Wij stellen het volgende ter beschikking van het personeel: 7 stadsfietsen, 2 vouwfietsen, 2 elektrische fietsen, 4 elektrische steps en veiligheidsmateriaal.

In 2022 werden de elektrische fietsen 71 keer gebruikt, de elektrische steps 30 keer, de stadsfietsen 58 keer en de vouwfietsen 10 keer.

Naast dienstfietsen en elektrische steps stimuleren wij ook het gebruik van het openbaar vervoer voor dienstreizen. Bij elke DG of bij de personeelsdienst is het dus mogelijk om treintickets (op de eID te laten opladen) en/of MIVB Mobib-kaarten aan te vragen voor dienstreizen met het openbaar vervoer. Voor andere verplaatsingen met het openbaar vervoer is terugbetaling ook altijd mogelijk.

In 2015 werd er gestart met de optimalisering en vergroening van ons dienstwagenpark. Momenteel bestaat ons dienstwagenpark uit 155 wagens, waarvan 34 hybrides, 9 CNG-auto's, 96 benzineauto's en 16 dieselauto's.

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

Het hele jaar door proberen we meerdere ludieke activiteiten te organiseren. Zo hebben we op 3 juni de fietsers van de FOD ter gelegenheid van Wereldfietsdag met een klein applauscomité aangemoedigd. Daarnaast werd een ontbijt georganiseerd om de fiets als vervoermiddel onder de aandacht te brengen. Vervolgens was er een prijsuitreiking voor de "fietskampioenen" (diegenen die in 2021 de meeste kilometers met de fiets hebben afgelegd), gevolgd door een presentatie over het gebruik van de fiets in België en tot slot het in de kijker plaatsen van de fietsinfrastructuur van onze FOD.

In 2022 werd voor het eerst een samenwerking opgestart met de FOD BOSA. Ter gelegenheid hiervan werden een presentatie over de voordelen van Fed+ en een presentatie van de Fietsersbond over het fietsbeleid en de verkeersproblemen georganiseerd.

In oktober konden onze medewerkers deelnemen aan de 'Grote Verkeersveiligheidsquiz', van de Vlaamse Stichting voor Verkeerskunde en het Waalse agentschap voor verkeersveiligheid. Het was een online quiz waarmee men in minder dan 10 minuten en op een leuke manier de verkeerskennis kon opfrissen.

Wij zetten ons in om onze medewerkers zoveel mogelijk te informeren en te sensibiliseren voor duurzame mobiliteit. In 2022 werden 25 mededelingen in verband met mobiliteit op het intranet gepubliceerd en 14 via Yammer. Er waren ook veel activiteiten in verband met zachte en actieve mobiliteit zoals: de mogelijkheid om op 25 maart de beurs Bike Brussels te bezoeken, de fotowedstrijd slow travel tijdens de zomer, de organisatie van een conferentie "Allemaal op de fiets! Vrouwen op de fiets in België", het bezoek aan een werf van Beliris gewijd aan zachte mobiliteit: de Suzan Danielbrug...

Vooruitzichten voor cyclus 6 (2023-2025):

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

Daarom hebben wij een actieplan mobiliteit opgesteld dat de klemtoon zal leggen op: de vermindering van het aantal verplaatsingen met dienstwagens, de installatie van laadpalen en de aankoop van elektrische wagens, de compensatie van onze CO₂-emissies₂-emissies ingevolge dienstverplaatsingen, de verbetering van de kwaliteit van de infrastructuur voor de gebruikers van actieve mobiliteit met daarbij de uitbreiding van het ter beschikking gestelde aanbod, en ten slotte de bevordering van actieve en duurzame mobiliteit door toepassing van de **STOP**-principes = **S**tappers, **T**rappers, **O**penbaar vervoer, **P**rivé voertuig.

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

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

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

Vroeger gebeurden de bijwerkingen van het wettelijk register door het FIDO. Vanaf 2018 hebben 4 vrijwilligers van het EMAS-netwerk deze taak overgenomen. In 2021 werd het EMAS-netwerk overgenomen door de FOD BOSA en werd overeengekomen om vaker voor een follow-up te zorgen. In 2022 hebben 5 vrijwilligers om de 2 maanden de reglementaire follow-up uitgevoerd. Dit gedeelte is onder controle.

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

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

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

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

XI. Aankopen, overheidsopdrachten en subsidies

Doelstelling 2020-2022:

Verbetering van de inachtneming van duurzaamheid bij aankopen in het algemeen en bij overheidsopdrachten in het bijzonder.

De dienst Overheidsopdrachten moedigt via de nota aan de ordonnateur aan om in alle aankoopprocedures en ongeacht het bedrag ervan, rekening te houden met de duurzaamheid.

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

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.

Bij wijze van voorbeeld kwam in september 2022 duurzaamheid in overheidsopdrachten aan bod tijdens de opleiding van A3- en A4-medewerkers van de FOD Mobiliteit en Vervoer.

In 2022 werkte de dienst Overheidsopdrachten volledig digitaal met een 100% digitale verwerking van de dossiers, zoals in 2020 en in 2021. Dit enerzijds om ervoor te zorgen dat er beter rekening werd gehouden met de duurzaamheidscriteria en anderzijds door omstandigheden in verband met de gezondheidscrisis. 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 ook deel uit van en neemt actief deel aan de werkgroep "aankopers" die eind 2020 door de cel EMAS van de FOD werd opgericht en die belanghebbenden ertoe aanzet om zich breed te bezinnen over duurzaamheid bij overheidsopdrachten.

Doelstellingen 2023-2025:

Verbetering van de inachtneming van duurzaamheid bij aankopen in het algemeen en bij overheidsopdrachten in het bijzonder alsook van de subsidies tijdens deze cyclus. Concrete verbintenissen en betere samenwerking tussen de verschillende betrokken diensten (Aankoop, Overheidsopdrachten, EMAS, Communicatie enz.).

Hoe kunnen we deze ten opzichte van vroeger nog ambitieuzere doelstellingen bereiken?

De dienst Overheidsopdrachten zal de aankoopdiensten blijven ondersteunen. Hij zal toezien op de naleving van de verplichtingen in verband met de noodlijst waarvoor duurzaamheid 100% prioriteit krijgt, wanneer deze door de regering wordt vastgelegd.

Er zal meer nadruk worden gelegd op samenwerking met andere FOD's om een gelijkwaardige aanpak in te voeren via benchmarking met deze FOD's en hun diensten die zich bezighouden met aankopen in het algemeen en overheidsopdrachten in het bijzonder.

De ondersteuning van operationele diensten bij overheidsopdrachten zal worden verbeterd dankzij een ondersteuningsprocedure die een reflectie over de integratie van duurzaamheidscriteria in bijzondere bestekken omvat (gebruik van de Gids voor duurzame aankopen). In dit verband bevat het document over de indiening van openbare aanbestedingsdossiers (Intake document) een rubriek over duurzaamheid. Met name moet de beherende dienst motiveren waarom hij in voorkomend geval geen duurzaamheidscriteria opneemt voor opdrachten waarin met duurzaamheid rekening kan worden gehouden.

Voorts is het de bedoeling in de nota's aan de ordonnateur betreffende bestellingen op grond van raamovereenkomsten een rubriek op te nemen waarin de beherende dienst in voorkomend geval zal moeten motiveren waarom op basis van een raamovereenkomst niet voor het meest duurzame product is gekozen. De dienst Overheidsopdrachten zal het personeel van de FOD blijven informeren en sensibiliseren over hoe bij aankopen en overheidsopdrachten rekening kan worden gehouden met duurzaamheid tijdens de informatiesessies voor nieuwe medewerkers maar ook tijdens opleiding voor de leidinggevenden van het hogere kader. Er zal een workshop worden georganiseerd met de belanghebbende partijen binnen de FOD.

Tot slot zal de dienst Overheidsopdrachten er ook nauwlettend op toezien om duurzaamheid te integreren in de selectiecriteria van door de FOD gesubsidieerde projecten. De dienst zal ook zijn steun verlenen bij de toekenning van subsidies aan projecten die bijdragen tot het verduurzamen van de sector van de e-commerce.

XII. Begrippen en afkortingen

BELIRIS	BELIRIS is een samenwerkingsakkoord tussen de Federale Staat en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.
BVP	Bedrijfsvervoerplan, verplicht in het Brussels Gewest voor bedrijven met meer dan 100 werknemers
CCIM	Coördinatiecomité Internationaal Milieubeleid
CDO	Cel Duurzame Ontwikkeling
CORSIA	Wereldwijd ontwikkelde koolstofmarkt voor de internationale luchtvaart
DG	Directoraat-generaal
DG MOVE	De diensten van de Europese Commissie bevoegd voor vervoer
DG TAX4D	De diensten van de Europese Commissie bevoegd voor belastingen en douane.
DGDMSB	Directoraat-generaal Duurzame Mobiliteit en Spoorbeleid
DGLV	Directoraat-generaal Luchtvaart
DGS	Directoraat-generaal Scheepvaart
DGWVVV	Directoraat-generaal Wegvervoer en Verkeersveiligheid
DIRCOM	Directiecomité
DIV	Dienst voor Inschrijvingen van Voertuigen
DVI	Directie Vervoersinfrastructuur
eCMR	Is de elektronische versie van de CMR of "vrachtbrief" = document voor het vervoer van goederen door een vervoersonderneming
Ecobeheer	Milieubeheer van de FOD M&V
EMAS	Eco-Management and Audit Scheme
EMAS-coördinator	Persoon belast met de centrale coördinatie van EMAS op de FOD Mobiliteit en Vervoer en met het verslag in het Directiecomité als hoogste beslissingsinstantie.
EU	Europese Unie
FIT	Internationaal Forum van de Ministers van Vervoer
Fit for 55	"Fit for 55" is een pakket van 12 wetgevingsvoorstellen van het Europese klimaatbeleid:
FOD BOSA	Federale Overheidsdienst Beleid en Ondersteuning
FOD M&V	Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer
FPDO	Federaal Plan inzake Duurzame Ontwikkeling
FRDO	Federale Raad voor Duurzame Ontwikkeling
GRO	Het GRO-instrument helpt om de duurzaamheid van bouwprojecten te meten en te vergroten. Gebruikt door Beliris.
IATA	International Air Transport Association
ICAO	Internationale Burgerluchtvaartorganisatie
ICDO	Interdepartementale Commissie voor duurzame ontwikkeling
IMO	International Maritime Organization
LEZ	"Low Emission Zone" of "Lage-emissiezone" = gebied waar de meest vervuilende voertuigen niet mogen rijden
MaaS	Mobility as a service = concept van mobiliteit als dienstverlening
NECA (Nox emission Controlled Area)	Nitrogen Emission Control Area = bijvoorbeeld een noordzeegebied met beperkingen op de uitstoot van stikstofoxide
NExBo	Netwerk van de raden van bestuur van de RFC (vrachtcorridors)
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)
P&O	Personeel & Organisatie

PLAGE	Plan voor Lokale Actie voor het Gebruik van Energie = de Brusselse verordening die tot doel heeft het energieverbruik van grote gebouwencomplexen en openbare gebouwen te verminderen.
REX	Feedback (return of experience), intern georganiseerd door Beliris
RFC NSB	Vruchtcorridor die België doorkruist: de corridor Noordzee – Baltische zee
RFC NSM	Vruchtcorridor die België doorkruist: de corridor Noordzee - Middellandse Zee
RFC RALP	Vruchtcorridor die België doorkruist: de corridor Rijn - Alpen
SDG's	Sustainable Development Goals = Duurzame Ontwikkelingsdoelstellingen. De naam die wordt gebruikt om te verwijzen naar de zeventien doelen die door de lidstaten van de Verenigde Naties zijn opgesteld 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
skeyes	Belgisch autonoom overheidsbedrijf belast met de luchtverkeersleiding. Heette Belgocontrol tot 2018.
SRD	Sectoraal Referentiedocument
VN/ECE	Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties
VTE	Voltijds equivalent

XIII. Volgende milieuverklaring

De volgende belangrijke milieuverklaring zal in juli 2026 worden gepubliceerd.

De volgende bijgewerkte milieuverklaring zal in juli 2024 worden gepubliceerd.

XIV. Adressen en contactpersonen

Ivan Freeman
EMAS-coördinator van de
FOD Mobiliteit en Vervoer
Vooruitgangstraat 56
1210 Brussel
Tel. 02 277 31 11

Algemeen contactadres: emas@mobiliteit.fgov.be