

## FOD Mobiliteit en Vervoer

### Activiteitenverslag 2018 van de Cel Duurzame Ontwikkeling



(Mevrouw Cindy Dequesne, lid van de ICDO, en de heer Ivan Freeman, plaatsvervangster)

In 2005 werd de cel Duurzame Ontwikkeling opgericht in de FOD MT en sinds januari 2014 behoort deze cel tot de ondersteuningsdiensten van de Voorzitter.

De CDO is als volgt samengesteld:

- een coördinatrice aangesteld door het directiecomité;
- een secretaris;
- een begrotingsverantwoordelijke;
- verschillende vertegenwoordigers inzake milieubeheer - EMAS;
- een verantwoordelijke duurzame aankopen;
- een verantwoordelijke diversiteit;
- een verantwoordelijke 'contact handicap';
- een verantwoordelijke Gender Mainstreaming
- een verantwoordelijke "armoede";
- een vertegenwoordigster van de Sociale Dienst;
- een preventieadviseur.

#### Activiteiten van de Cel DO

De leden vergaderen meermaals per jaar om de voortgang van de lopende projecten door te nemen. Er worden verslagen van deze vergaderingen opgesteld.

De opdrachten van de cel draaien rond de mobiliteit en de 3 pijlers van duurzame ontwikkeling:

- de sociale pijler;
- de milieupijler;
- de economische pijler.

#### 1.1. Sociaal

De onder dit luik uiteengezette materies omvatten twee speerpunten:

- De speerpunt burger → acties in verband met het mobiliteitsbeleid: **gender mainstreaming, handicap** (UNCRPD), armoede (federaal niveau);

- De speerpunt human resources → acties betreffende het personeel van de FOD: **diversiteit** (gender, handicap, LGBTIQ, armoede, multiculturaliteit, enz.).

De coördinatoren van elk van deze materies zien toe op de navolging van de federale plannen en nemen deel aan verschillende coördinatievergaderingen.

- **Handicap UNCRPD – Speerpunt burger**

De cel Duurzame Ontwikkeling heeft in de loop van het jaar 2018 het project "iedereen op weg", het centrale informatieplatform over mobiliteit voor personen met een handicap en meer in het algemeen PBM (personen met een beperkte mobiliteit) tot stand gebracht.

Dit platform bundelt alle vragen over mobiliteit die PBM kunnen hebben, ongeacht of deze nu betrekking hebben op federale, gewestelijke of communautaire bevoegdheden. Wanneer het over mobiliteit gaat, richt de burger zich voor elke vraag doorgaans tot de FOD Mobiliteit en Vervoer. Het gaat dus om een echt instrument voor de burger met een beperkte mobiliteit om hem de toegang tot informatie over zijn mobiliteit te vergemakkelijken. Er kan informatie worden opgezocht aan de hand van de vervoersmiddelen (auto/bus/metro/trein/aangepast vervoer, ...) of per thema (klachten, kortingen, begeleider, ...). Het platform staat onder een tab van de webpagina van de FOD Mobiliteit en Vervoer en werd tussen december en begin januari meer dan 6000 keer bezocht.

Het project werd samen met de Gewesten, de MIVB/ De Lijn, de TEC en de verschillende instanties die handicap- of mobiliteitsgerelateerde materies behandelen, geleid. Het platform werd in overleg met een erkende instantie die opkomt voor de rechten van personen met een handicap en met het advies van de NHRPH gebouwd.

Dit project maakt deel uit van het federale Handistreamingbeleid en wil een antwoord bieden op veelgestelde vragen die de contactpersoon Handicap van de FOD ontving.

In 2018 ontvingen en behandelden we op het mailadres [contact.handicap@mobilit.fgov.be](mailto:contact.handicap@mobilit.fgov.be) 60 vragen. Dit is een toename met meer dan 500% ten opzichte van 2017.

De cel nam voorts ook deel aan de vergaderingen van het federale netwerk handicap UNCRPD en beantwoordde de ontvangen vragen.

- **Armoede / Federaal plan - Speerpunt burger**

De cel Duurzame Ontwikkeling volgt het federale plan voor armoedebestrijding en beantwoordde de vragen om inlichtingen hierover. Ze nam deel aan vergaderingen van de federale ambtenaren Armoedebestrijding.

- **Gender mainstreaming (GM) – Speerpunt burger**

In 2018 heeft de FOD Mobiliteit en Vervoer op het vlak van Gender Mainstreaming het volgende ondernomen:

- Deelname aan de vergaderingen georganiseerd door de interdepartementale coördinatiegroep van het Instituut voor de Gelijkheid van Vrouwen en Mannen bepaald

door artikel 6 van de wet van 12 januari 2007 en conform artikel 2 van het koninklijk besluit van 26 januari 2010.

- Steun aan de uitvoering van de *gender budgeting* voor het jaar 2018
- Wat betreft de uitsplitsing naar sekse van de statistieken die worden gemaakt, ingewonnen of besteld:
  - voorstel tot opname van de dimensie gender bij de onderhandeling van de beheerscontracten tussen de Staat, de NMBS en Infrabel.
  - enquête woon-werkverkeer: de FOD stelt de sociale partners voor om het gegeven sekse verplicht te maken bij de volgende enquête over het woon-werkverkeer.
- Op 4/10/2018 organisatie door de cel Diversiteit (P&O) een opleidingsdag over Gender Mainstreaming (details zie punt "diversiteit hieronder).
- Op 25/10/2018, ter gelegenheid van de federale dag van de Diversiteit, deelname aan de conferentie "**Gender Balance bij de federale overheid**" georganiseerd door het Federale Netwerk Diversiteit.
- Opmaak van het GM-eindverslag

- ***Diversiteit - Speerpunt human resources FOD***

De stafdienst P&O beheert het diversiteitsbeleid.

In 2018 heeft de cel Diversiteit beslist om de focus hoofdzakelijk op 3 thema's te leggen: gender, handicap en de LGBTIQ-thematiek. Acties met het oog op communicatie, sensibilisering, opleiding of nog, de individuele begeleiding werden opgestart. Hieronder worden enkele acties opgesomd.

Wat de luiken communicatie en sensibilisering van het personeel betreft, heeft de cel Diversiteit meer dan 30 artikels verspreid, heeft ze een quiz georganiseerd en heeft ze presentaties gegeven bij de integratiesessies om het personeel te informeren over en te sensibiliseren voor diversiteit. Er werd ook een postercampagne "Ouderschapsverlof, ook een mannenzaak!" verspreid. De verantwoordelijke Diversiteit heeft ook de kans gehad om een opleiding "onbewust discriminerend gedrag" uit te werken en te presenteren voor de stagiaires ENA DRC (FOD BUZA).

Medio mei voor de internationale dag tegen homofobie en transfobie, heeft de FOD Mobiliteit en Vervoer trots de kleuren van de regenboogvlag op het gebouw afgebeeld alsook een LGBTIQ-postercampagne van het netwerk diversiteit. Intern werd er een filmsessie "About Ray" georganiseerd.

Elke donderdag van de maand oktober heeft de cel Diversiteit activiteiten rond het thema Gender georganiseerd. Er werden opleidingen over het thema gender georganiseerd in samenwerking met het IGVM (gender en communicatie, gender budgeting en GM). De cel Diversiteit heeft ook een workshop ontwikkeld en gegeven over het thema van de (on)gelijkheid M/V en de work-life balance. De laatste donderdag van de maand was gewijd aan de *federale dag van de diversiteit* die de cel Diversiteit samen met het netwerk in het Egmontpaleis organiseerde.

Het hele jaar door werden ook acties over het thema handicap opgezet zoals de verwezenlijking en de follow-up van een kwalitatieve en kwantitatieve enquête handicap (op vrijwillige basis), maar op verzoek waren er ook individuele begeleidingen. In december werd er een tentoonstelling voorgesteld over het thema mobiliteit en handicap ter gelegenheid van de dag van personen met een handicap.

## **1.2. De milieupijler**

Wij zijn EMAS-geregistreerd sinds 2007. Het voorbije jaar was dus het tweede jaar van onze vierde EMAS-cyclus. De milieuverklaring die op de website van de FOD Mobiliteit staat, beschrijft uitvoerig de ter zake ondernomen acties.

## **1.3. De economische pijler**

Deze pijler betreft vooral de duurzame aankopen.

We zetten ons plan voor de vergroening van ons voertuigenpark voort.

De onderhoudsproducten en het kantoomateriaal zijn grotendeels gelabeld en voldoen aan bindende duurzaamheidscriteria.

## **1.4. Mobiliteit**

Conform ons bedrijfsvervoerplan hebben we verschillende acties verwezenlijkt. Het doel was om het personeel te sensibiliseren voor het gebruik van de actieve modi, meer bepaald tijdens de week van de mobiliteit, om ons plan voor multimodale toegang te actualiseren, om elektrische steps te kopen, ...

In 2019 zetten we de uitvoering van het plan voort met de inrichting van onze fietsruimte en de opmaak van een procedure om het hoofd te bieden aan situaties die een impact hebben op de mobiliteit van onze werknemers.

## **De maatregelen en acties van de FOD Mobiliteit die bijdragen aan duurzame ontwikkeling**

Duurzame ontwikkeling maakt integraal deel uit van het managementplan 2013-2019 van de voorzitter van het directiecomité.

De beleids- en operationele doelstellingen zijn nauw verbonden met de DO en dit komt tot uiting in de bestuursovereenkomst.

Enkele markante feiten van dit voorbije jaar:

### ***DG Scheepvaart:***

#### **A. Internationale scheepvaart**

##### ***Het plan voor mariene ruimtelijke planning***

Het doel is om menselijke activiteiten op zee op te starten en te plannen. Het plan voor mariene ruimtelijke planning zal bijdragen tot een samenhangende ontwikkeling van de "Blue Economy" en van de samenwerkingsverbanden op zee. Een grensoverschrijdende samenwerking tussen de lidstaten zal het mogelijk maken om de ontwikkeling van

hernieuwbare energieën te doen vooruitgaan, om de investeringen in gas en petroleum te promoten en om een duurzame bescherming van de zeegebieden op poten te zetten, en dit met waarborg op een veilig en vlot maritiem verkeer. De uitwerking van het plan met de doelstellingen voor de ontwikkeling van de economie, voor investeringen en milieubescherming maakt het mogelijk de druk op het milieu in te dijken door de menselijke activiteiten bij de prille aanvang ervan te identificeren en de voordelen van de exploitatie van de mariene ruimte voor diverse gebruiken naar voren te schuiven. Het eerste plan werd in 2014 goedgekeurd en het volgende plan zal in 2020 worden goedgekeurd.

***De FOSO:***

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

***Verdragen over de duurzame mariene ontwikkeling en het toezicht erop:***

➤ ***Het HNS-verdrag betreffende gevaarlijke en schadelijke stoffen:***

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

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

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

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

➤ ***Recycling van schepen:***

Ook al is de Europese verordening nauw afgestemd op het Verdrag van Hong Kong van 2009, toch wijkt het op bepaalde punten af. De erkende scheepswerven, de enige die gemachtigd zijn om schepen onder Europese vlag te recyclen, zullen in een Europese lijst worden opgenomen. Deze erkenningsprocedure zou de scheepswerven moeten

aanmoedigen om te moderniseren en zo hun werknemers en het milieu beter te beschermen. De Europese verordening bepaalt dat alle schepen die onder Europese vlag varen, alsook die welke in Europese havens aanmeren, aan boord een inventaris van de gevaarlijke stoffen (asbest, olie, enz.) moeten meevoeren. Op basis van deze inventaris wordt een veilige ontmanteling van de schepen mogelijk. De verordening is op 31 december 2018 van kracht geworden.

➤ ***Het Internationale Verdrag inzake ballastwaterbeheer:***

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

➤ ***Verdrag inzake de beperking van schadelijke aangroeiwerende verfsystemen op schepen***

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

➤ ***Bunkerolieverdrag (Bunker Oil Treaty)***

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

➤ ***Uitstoot van vervuilende stoffen: Zwavel***

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

➤ ***Uitstoot van vervuilende stoffen: Stikstofmonoxide***

In 2016 werden de Noordzee en de Baltische zee door de Internationale Maritieme Organisatie aangewezen als beheersgebieden voor de uitstoot van stikstofoxiden (NECA's) om de NO<sub>x</sub>-uitstoot van het vervoer over zee te verminderen. Een Tier II norm is al van toepassing op internationaal niveau. De Tier III norm zal enkel van toepassing zijn op schepen gebouwd vanaf 2021 in de NECA-zones. De FOD Mobiliteit en Vervoer zal toezien

op de uitvoering en naleving van de wetgeving. Het DG Scheepvaart heeft al verschillende certificeringen van motoren volgens Tier III-normen uitgevoerd.

➤ **Energie-efficiëntie**

De Internationale Maritieme Organisatie (IMO) heeft in 2011 maatregelen aangenomen om de energieprestatie van de schepen te verbeteren en hun koolstofdioxide-uitstoot (CO<sub>2</sub>) te verminderen. De ene maatregel streeft ernaar de energieprestaties van schepen op te voeren door hun ontwerp, de Energy Efficiency Design Index (EEDI) te verbeteren en de andere maatregel streeft naar een betere exploitatie van de schepen, het Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP). Deze maatregelen zijn in werking getreden op 1 januari 2013. Het SEEMP is een plan ter verbetering van de prestatie van schepen, maar er is geen enkel bindend doel of bindende methode vereist. België blijft documenten indienen bij de IMO om meer internationaal bindende maatregelen te nemen voor bestaande schepen teneinde hun energieprestaties verder te verbeteren.

➤ **Vermindering van broeikasgassen**

In 2015 heeft de Europese Unie een verordening aangenomen die een systeem verplicht stelt voor de inzameling, rapportage en verificatie (MRV) van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van schepen. Deze verordening verplicht schepen die aankomen in of vertrekken uit een Europese haven om onder andere hun brandstofverbruik voor elke afzonderlijke reis te meten. Het Europese systeem is sinds 1 januari 2018 van kracht. De IMO heeft in 2016 een gelijkaardig, minder ambitieus systeem goedgekeurd dat echter op internationaal niveau van toepassing is. De inzameling van gegevens ging van start op 1 januari 2019. Het DG Scheepvaart staat in voor de goede toepassing van de maatregelen.

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

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

## **B. Binnenvaart**

### ***Beleidsdoelstellingen in verband met milieubescherming :***

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

### ***Verdrag inzake de inzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart (CDNI):***

Dit verdrag werd door zes landen geratificeerd (België, Duitsland, Frankrijk, Groothertogdom Luxemburg, Nederland en Zwitserland). De Conferentie van de verdragsluitende partijen (CPC) heeft het CDNI aangepast om de behandeling van gasvormige residuen van vloeibare ladingen op te nemen, vergelijkbaar met de regels die van toepassing zijn op de behandeling van vast

en vloeibaar afval. Het belang van dit initiatief werd door alle Verdragsluitende staten benadrukt. De ratificatie door België van deze aanvullende wetgeving is lopend.

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

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

### ***Visie 2018 "voor een duurzame binnenvaart"***

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

## ***DG Wegvervoer en Verkeersveiligheid***

### **Gebruik van DIV-gegevens om de Gewesten in staat te stellen hun beleid inzake door wegvoertuigen veroorzaakte vervuiling uit te voeren:**

De drie Gewesten voeren beleidsmaatregelen in om de vervuiling door voertuigen te verminderen, namelijk de kilometerheffing voor zware vrachtwagens en lage emissiezones (Low Emission Zones).

Daartoe kan de betrokken gewestelijke overheid aan de hand van de kenmerken van de voertuigen die haar door de DIV ter beschikking worden gesteld, nagaan welke voertuigen niet meer worden toegelaten (of tegen betaling worden toegelaten) wegens hun overdreven negatieve invloed op de luchtkwaliteit.

Deze maatregelen zijn niet enkel bedoeld voor de Belgische voertuigen, maar ook voor de voertuigen uit onze buurlanden. Daarom hebben de Gewesten aan de DIV ook toegang gevraagd tot de gegevens van buitenlandse bestuurders teneinde hun procedure voor heffingen en overtredingen te automatiseren.

### **Invoering van twee nieuwe testprocedures om het brandstofverbruik en de daarmee overeenkomstige uitstootwaarden te bepalen:**

Voor wat de lichte voertuigen betreft, werden de laatste pakketten van de twee nieuwe testmethoden in 2018 goedgekeurd om de CO<sub>2</sub>-uitstoot en de uitstoot van andere vervuilende stoffen te meten en deze realiteitsgetrouwer te maken.

- De WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure : laboratoriumtest): het betreft een nieuwe laboratoriumtestprocedure voor lichte voertuigen om de verontreinigende uitstoot van het voertuig, waaronder vooral CO<sub>2</sub>, tijdens een welbepaalde cyclus te meten. Deze test zal de huidige test vervangen, de NEDC, die niet meer representatief is voor reële rijomstandigheden. De nieuwe test geeft ook informatie over het brandstofverbruik van het voertuig. Op 1 september 2018 is deze test voor bepaalde categorieën nieuwe lichte voertuigen verplicht



geworden en op 1 september 2019 zal deze test voor alle categorieën nieuwe lichte voertuigen verplicht zijn.

- de RDE (Real Driving Emissions - Test uitgevoerd in reële rijomstandigheden): de RDE-procedure meet de emissies van verontreinigende stoffen, zoals het aantal fijne deeltjes (PN) en stikstofoxiden (NOx), direct op de weg. Deze methode geeft een realistisch beeld van de reële uitstoot tijdens het rijden. Deze test wordt verplicht voor alle nieuwe lichte voertuigen vanaf 1 september 2019.

Wat de vrachtwagens betreft, werd het laatste pakket in verband met de wetgeving inzake CO<sub>2</sub>-uitstoot in oktober 2018 gestemd. Vanaf 1 juli 2019 zullen bepaalde categorieën van deze voertuigen om voor het eerst in Europa te kunnen worden ingeschreven, een door de fabrikant opgesteld klanteninformatiedossier moeten hebben. In dit dossier zullen onder meer de CO<sub>2</sub>-uitstoot en het brandstofverbruik van het voertuig vermeld staan.

Tot slot werd in 2018 een nieuwe norm voor vervuilende emissies van landbouwvoertuigen gestemd: vanaf 1 januari 2019 moeten landbouwvoertuigen voldoen aan de nieuwe emissienorm "fase V". Er bestaan echter overgangsmaatregelen voor voertuigen die met overgangsmotoren zijn uitgerust.

### **Zwaardere straffen voor de meest ernstige overtredingen en bij recidive**

In het raam van de afgesproken inspanningen om de Europese doelstelling tot vermindering met 50% van het aantal doden op de wegen tussen 2010 en 2020 te halen, brengt de wet van 6 maart 2018 ter verbetering van de verkeersveiligheid verschillende belangrijke wijzigingen aan in de wet betreffende de politie over het wegverkeer. Het merendeel van deze wijzigingen zijn op datum van 15 februari 2018 in werking getreden.

Nieuwe maatregelen in deze wet omvatten bijvoorbeeld:

- a) De goedkeuring van strengere straffen voor de meest ernstige verkeersovertredingen zoals rijden zonder geldig rijbewijs, vluchtmisdrijf of rijden zonder verzekering,
- b) De aanpassing van de verjaringstermijn voor verkeersovertredingen die nu naar 2 jaar gaat (in plaats van 1 jaar) en zelfs naar 3 jaar voor bestuurders die ondanks een rijverbod of zonder alcoholslot rijden,
- c) De aansprakelijkheid van de kentekenplaathouder: als hij van de politie een proces-verbaal voor een verkeersovertreding ontvangt terwijl hij ten tijde van het incident niet de bestuurder van het voertuig was, is de kentekenplaathouder voortaan verplicht de identiteit van de feitelijke bestuurder van het voertuig mee te delen. Doet hij dit niet, dan kan hij hiervoor streng worden bestraft en dit los van de begane overtreding,

- d) De verplichting voor rechters vanaf 1 juli 2018 om een alcoholslot op te leggen voor een tijdspanne van 1 tot 3 jaar of permanent ten aanzien van ernstige recidivisten, d.w.z. diegenen die in de laatste 3 jaar tweemaal een alcoholintoxicatie van ten minste 1,2g/l hebben gehad (+ rijverbod van ten minste 3 maanden + herstel in het recht tot sturen onder voorbehoud van het succesvol afleggen van theoretische, praktische, medische en psychologische tests) of ten aanzien van personen met een alcoholconcentratie van ten minste 1,8g/l, tenzij de rechters in hun oordeel uitdrukkelijk rechtvaardigen waarom zij deze sanctie niet gebruiken; bovendien heeft de rechter voortaan de mogelijkheid om bepaalde categorieën voertuigen uit te sluiten van het alcoholslot (bv.: bussen, vrachtwagens, motorfietsen), met uitzondering van de voertuigcategorie waarmee de overtreding werd begaan, en dit om de beroepssituatie van de overtreder niet in het gedrang te brengen (bv.: als de overtreding met een auto werd begaan, mag de overtreder zijn beroepsactiviteiten als vrachtwagenbestuurder wel nog voortzetten).

## **DG Luchtvaart**

### **Onbemande luchtvaartssystemen (Unmanned Aircraft Systems, UAS):**

Bij het DGLV werd een project opgezet om de tenuitvoerlegging van de toekomstige EU-regelgeving voor UAS voor te bereiden, namelijk de vastlegging en bekendmaking van het eigen luchtruim om het gebruik van UAS af te bakenen, de bepaling van aanvullende operationele voorwaarden in verband met veiligheid of privacy, de bepaling van de nieuwe taken van de nieuwe DGLV-cel Drones op basis van de regelgeving, de herziening van de huidige ICT-instrumenten waarbij wordt gekeken hoe deze aan de eisen van de EU-gegevensbanken kunnen worden aangepast, of desgevallend de ontwikkeling van nieuwe instrumenten.

### **Verkeerscapaciteit en -vlotheid :**

Volgens de gegevens van het laatste, beschikbare verslag over de plaatselijke invoering van het gemeenschappelijk Europees luchtruim (LSSIP local single sky implementation, is het luchtvaartverkeer in België met 5,6% toegenomen tijdens de zomer van 2017 (mei-oktober) ten opzichte van dezelfde periode in 2016. Voor de periode 2018-2022, voorspellen de vooruitzichten van EUROCONTROL op 7 jaar een jaarlijkse toename tussen 0,3 en 3,3% met een basisgroei van 1,9% over de planningscyclus. Verschillende doelstellingen werden vervuld tijdens de periode 2016-2017 zoals de operaties volgens de Continuous Descent Approach (CDA) op de luchthavens van Charleroi of Luik. Het verslag 2018 wordt momenteel opgesteld, maar we kunnen al aankondigen dat er vooruitgang werd geboekt onder meer in de implementatie van de PBN-naderingsprocedures met verticale begeleiding, in het milieubeheer in samenwerkingsverband of in de rechtstreekse routes.

### **Belgisch luchtvaartveiligheidsplan :**

Ingevolge de inwerkingtreding van de "New Basic regulation" (EU) nr. 2018/1139, is het DGLV gestart met de actualisering van het Belgische luchtvaartveiligheidsplan 2016-2020. In 2018 bleef de klemtoon liggen op de voortzetting van de invoering van verordening (EU) nr. 376/2014 inzake het melden, onderzoeken en opvolgen van voorvallen in de burgerluchtvaart. Het DGLV heeft zijn processen en procedures inzake risico's voor de veiligheid geoptimaliseerd. We hebben ook de ontwikkeling van een Just Culture-klimaat voortgezet met twee koninklijke besluiten. Een nieuw domein "Opkomende vraagstukken " betreft het gebruik van onbemande luchtvaartsystemen (Unmanned Aircraft Systems, UAS). De populariteit en toepassingsmogelijkheden van de UAS - bij het publiek beter bekend als drones - blijven groeien. Het gebruik van UAS blijft een opkomend risico voor de commerciële en algemene luchtvaart.

### **Klimaatverandering :**

Het DGLV ging door met de voorbereiding van en samenwerking met het *Coördinatiecomité Internationaal Milieubeleid (CCIM)* voor de implementatie van het *ICAO Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA)* vanaf 2019, met deelname aan de luchtvaartwerkgroepen van het *Climate Change Committee* van de Europese Commissie met het oog op de wijziging van de bestaande verordening inzake monitoring, rapportage en verificatie van de CO<sub>2</sub>-uitstoot en het doorsturen van antwoorden op Staatsbrieven aan de ICAO.

### **Verbetering van de dienstverlening aan de burgers:**

In het raam van de verbetering van de dienstverlening aan de burgers hebben het DGLV en Skeyes de website [droneguide.be](http://droneguide.be) online gezet. Dit is een digitaal platform dat dronegebruikers wil helpen door informatie te over het gebruik van drones alsook een interactieve kaart van het luchtruim aan te bieden aan professionele en recreatieve dronegebruikers in België.

In lijn hiermee, is er sinds 25 juni 2018 op de website [www.geo.be](http://www.geo.be) van het Nationaal Geografisch Instituut (NGI) een obstakelbeoordelingskaart voor het hele Belgische grondgebied online. Deze kaart waarvoor de verantwoordelijkheid via de dienst Luchthavens (A-POR) bij het DGLV berust, geeft een indicatie van de hoogte van de drempel waarboven adviesaanvragen over obstakels bij het DGLV moeten worden ingediend. In praktijk klikt de bezoeker een punt op de kaart aan. Als de hoogte van de geplande constructie ten minste gelijk is aan de op de kaart weergegeven hoogte dan is een luchtvaartadviesaanvraag vereist.

Het DGLV heeft ook een dienstverlening online geplaatst met digitale formulieren voor het aanvragen van activiteiten in het luchtruim. De goedkeuringsprocedure kan voortaan volledig digitaal gebeuren.

Voorts werd er ook een project tot herziening van de retributies van het DGLV opgestart om de economische realiteit van de kosten af te stemmen op de waarde van de geleverde diensten teneinde nieuwe inkomsten te genereren en zo nieuwe projecten mogelijk te maken.

## **DG Duurzame Mobiliteit en Spoorbeleid**

### **Stuurgroep van het GEN :**

Minister Bellot wou de stuurgroep van het GEN nieuw leven inblazen door de heer Jean-Pierre Hansen midden 2017 tot voorzitter te benoemen. Dit comité bestaat uit vertegenwoordigers van zowel de federale als de gewestelijke regeringen, overheidsdiensten en vervoersmaatschappijen.

Naast zijn aanwezigheid namens de FOD, heeft het DG de secretariaatstaken van deze stuurgroep volledig op zich genomen.

Het werk van de GEN-stuurgroep wordt in 2018 voortgezet met als belangrijkste speerpunt de tariefintegratie waarvoor eind 2018 een voorstel van beslissing werd voorgelegd aan het ECMM. De rest van het werk bestond in de follow-up van de werkzaamheden alsook de voortgang van de samenwerkingsakkoorden tussen de federale Staat en de Gewesten om de voltooiing van het project op lange termijn te garanderen.

### **Mobiliteitsbudget :**

De regering is sedert het najaar van 2016 van plan een positieve mobiliteitsvergoeding, de zogenaamde "cash for car" in te voeren. Deze maatregel bestaat erin dat werkgevers hun werknemers het voordeel van een uitkering bieden in plaats van een bedrijfswagen binnen hetzelfde fiscale kader. De wet werd begin 2018 goedgekeurd en de inwerkingtreding ervan is van kracht sedert 1 januari 2018.

Naast "cash for car", heeft de regering in de loop van het jaar 2018 ook gewerkt aan een ander wetsontwerp op basis van een voorstel van de sociale partners met betrekking tot de invoering van een mobiliteitsbudget. Deze maatregel houdt de mogelijkheid in voor de werkgevers om hun werknemers een voor de alternatieve vervoersmodi voorbehouden mobiliteitsbudget aan te bieden ter vervanging van hun bedrijfswagen of in combinatie met een milieuvriendelijkere bedrijfswagen. Het eventuele saldo van dit mobiliteitsbudget is deels vrijgesteld van belasting aangezien het nog steeds onderworpen is aan socialezekerheidsbijdragen. De directie Mobiliteit heeft meer bepaald bijgedragen aan de definitie van een milieuvriendelijker voertuig en aan de bepaling van de alternatieve vervoersmodi die in aanmerking komen. Het wetsontwerp werd op 16 januari 2019 in de Commissies van Financiën , Begroting en Sociale Zaken van de Kamer goedgekeurd en zal op de volgende plenaire vergadering ter stemming worden voorgelegd voor de invoering ervan in de loop van 2019.

### **Uitbreiding van de fietsvergoeding tot de speed pedelecs:**

Naar aanleiding van de voorstellen van de FOD en in overleg met de kabinetten Mobiliteit en Financiën werd het toepassingsgebied van de fietsvergoeding die vanaf 1 januari 2017 vrijgesteld is van socialezekerheidsbijdragen, uitgebreid. In praktijk kan de gebruiker van een speed pedelec fiscale vrijstelling genieten van de fietsvergoeding in het raam van woon-werkverplaatsingen (naar rato van € 0,23/km) , net als de gebruikers van gewone fietsen of van elektrisch ondersteunde fietsen (EAB) beperkt tot een snelheid van 25km/uur. Bovendien zullen de werkgevers die

een speed pedelec ter beschikking stellen van hun werknemers ook een aftrek van 120% vennootschapsbelasting genieten. De werknemer die een speed pedelec van zijn werkgever krijgt zal evenmin op dit "voordeel in natura" worden belast. Er zijn ook geen socialezekerheidsbijdragen verschuldigd op het voordeel van een ter beschikking gestelde fiets of speed pedelec.

#### **Onkruidbestrijding op de spoorwegen:**

Na een resolutie van het federale parlement over onkruidbestrijding op en langs de spoorwegen, heeft de FOD Mobiliteit en Vervoer een werkgroep opgericht die de samenwerking tussen Infrabel en de drie Gewesten in dit dossier coördineert. Deze groep is in 2017 meermaals bijeengekomen en er werd een actieplan bezorgd aan de minister van Mobiliteit. De WG heeft zijn verslag in juni 2018 afgerond en heeft het voorgesteld op het Adviescomité van het nationaal actieplan voor de reductie van pesticiden (NAPAN). De mondelinge opmerkingen tijdens deze presentatie waren eerder positief. Men ontving geen enkel advies van dit comité.

Het ontwerpverslag werd goedgekeurd door de instanties van Infrabel en in september naar de voogdijminister verstuurd.

#### **Spoorweglawaaai:**

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

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

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

De noodzakelijke budgetten moeten voortaan ter beschikking worden gesteld opdat dit systeem zou kunnen worden ingevoerd.

#### **Krachtlijnen van duurzaam beheer in de interne werking van de FOD Mobiliteit**

In het aankoopbeleid dat de FOD M&V heeft ontwikkeld, werd de omzendbrief duurzame aankoop van 2014 integraal opgenomen. De initiatieven op het vlak van aankopen werden besproken in het bovenstaande punt met betrekking tot de economische pijler van DO. Zoals hierboven is uiteengezet, is de FOD M&V sedert 2007 EMAS-/ISO 14001-geregistreerd. Sedert begin 2017 heeft de DO-coördinatrice de coördinatie van het netwerk en van de federale WG EMAS ISO 14001 opnieuw opgenomen.

Voor 2019 zullen we een project lanceren om het label Ecodynamische Onderneming te behalen.