



## Milieubeleidsplan NMBS-Holding Geactualiseerde versie februari 2010

### 1 Inleiding

Dit document geeft invulling aan Artikel 53 van de beheersovereenkomst

“

*Art. 53. (Milieubeleidsplan)*

*De NMBS-Holding zal met betrekking tot milieubeheer en duurzame ontwikkeling alle gepaste maatregelen nemen om de geldende Europese, federale, gewestelijke en gemeentelijke wetten en reglementen correct toe te passen. De NMBS-Holding onderhoudt een dialoog met alle beleidsniveaus omtrent de milieuimpact van zijn activiteiten.*

*De NMBS-Holding draagt bij tot een meer duurzaam transportsysteem door een degelijke stationsinfrastructuur aan te bieden en het vervoer per spoor te promoten, zodat het aandeel van de trein in de steeds toenemende vraag naar verplaatsingen in de komende jaren kan stijgen.*

*De Staat draagt bij tot een meer duurzaam transportsysteem door gelijke concurrentievoorwaarden tussen de diverse vervoersmodi na te streven, waar mogelijk in een Europees kader.*

*Uiterlijk twaalf maanden na de ondertekening van dit contract zal de NMBS-Holding een milieubeleidsplan aan de Ministers van Mobiliteit en van Overheidsbedrijven, aan de federale Minister bevoegd voor het milieu evenals aan DGVL ter goedkeuring voorleggen. Dit plan somt de gekozen acties en de te bereiken doelstellingen op en bevat een stappenplan incl. planning voor een EMAS-certificering, of desgevallend, in afwachting daarvan, een ISO 14001- certificering.*

Volgens dit stappenplan zullen alle belangrijke gebouwen van de NMBS-Holding tegen eind 2012 minstens een ISO 14001-certificering bekomen.

“

**inhoudstabel**

|     |  |    |
|-----|--|----|
| 1   | Inleiding .....  | 1  |
| 2   | Algemene context.....  | 3  |
| 2.1 | Milieuzorg is een zaak van heel de samenleving .....   | 3  |
| 2.2 | Het wetgevend kader voor milieuzorg .....  | 3  |
| 2.3 | Spoorvervoer en milieuzorg.....  | 4  |
| 2.4 | Korte inhoud van het milieubeleidsplan .....   | 4  |
| 2.5 | Externe en interne milieufactoren .....  | 5  |
| 3   | Beleidsplan per thema.....   | 6  |
| 3.1 | Energie en CO <sub>2</sub> -emissie.....   | 6  |
| 3.2 | Geluid en trillingen .....   | 13 |
| 3.3 | (Afval)Waterbeheer .....   | 18 |
| 3.4 | Milieuvergunningen .....   | 19 |
| 3.5 | Natuur en landschap – groenbeheer .....  | 22 |
| 3.6 | Bodemzorg .....  | 23 |
| 3.7 | Afvalbeheer .....  | 27 |
| 3.8 | Milieuzorg: communicatie en sensibilisering, milieucertificering (ISO 14001 of EMAS), transversale milieuzorgacties..... | 29 |

**lijst van de bijlagen**

|          |  |
|----------|--|
| <b>1</b> | <b>Rail meets road memorandum</b>  |
| <b>2</b> | <b>Plan voor een energie-efficiëntere tractie van de treinen</b>                             |
| <b>3</b> | <b>Lijst van de 100 belangrijkste energieverbruikende sites</b>                              |
| <b>4</b> | <b>Non traction energy consumption and related CO2 emission from European Railway sector</b> |
| <b>5</b> | <b>Toelichting Envirobase</b>  |
| <b>6</b> | <b>Samenvattend actieplan</b>  |
|          |  |

## 2 Algemene context

### 2.1 Milieuzorg is een zaak van heel de samenleving

In de tweede helft van de 20<sup>ste</sup> eeuw is de mensheid zich steeds scherper bewust geworden van de impact van haar activiteiten op het leefmilieu, en van de grenzen die er zijn aan de draagkracht van de planeet. Het Rapport van de Club van Rome in 1973 betekende een ommekeer in het denken. Voortschrijdend wetenschappelijk onderzoek leert steeds meer over de schadelijke gevolgen van bepaalde producten en processen voor de kwaliteit van de lucht, de bodem, het water. Tegelijk kan wetenschappelijk en technologisch onderzoek ook bijdragen tot nieuwe uitvindingen en procédés, die de negatieve milieu-impact kunnen terugdringen.

Overheden hebben gaandeweg meer belang gehecht aan milieubeleid.

Op wereldvlak gaat de voornaamste bekommernis sinds enkele jaren uit naar de gevaren voor de opwarming van de atmosfeer, tengevolge van te hoge concentraties aan broeikasgassen.

In 1997 werd onder auspiciën van de Verenigde naties in Kyoto een **protocol** opgesteld. De deelnemende industrielanden, waaronder België, zijn toen overeengekomen om tegen 2012 de globale uitstoot van broeikasgassen met gemiddeld 5,2% te verminderen in vergelijking met 1990.

De Europese Unie heeft het Kyotoverdrag in 2002 ondertekend en heeft de wereldengagements vertaald in objectieven per lidstaat. Voor België is de doelstelling vastgesteld op -7,5%.

In december 2009 kwam de VN Klimaatconferentie in Kopenhagen bijeen om nieuwe afspraken vast te leggen voor de periode na 2012.

Specifiek voor de vervoerssector publiceerde de Europese Commissie op 8 juli 2008 het "**Greening Package**". De nadruk ligt enerzijds op het uitwerken van geluidsreducerende maatregelen voor bestaand rollend materieel voor spoorvervoer, en anderzijds op het uitwerken van een methodologie voor de internalisering van de externe kosten (congestie, luchtvervuiling en lawaaihinder) volgens het principe "de vervuiler betaalt".

Nog op Europees vlak heeft de Raad op 12 december 2008 het "Climate Change Package" goedgekeurd, waardoor de "20-20-20 strategie" bevestigd wordt. Dit houdt in dat tegen 2020:

- 20% moet bespaard worden op het energieverbruik, in vergelijking met 2005; dit wordt min 30% indien de andere industrielanden hiermee instemmen op de VN-Klimaatconferentie van december 2009;
- de CO<sub>2</sub>-emissie met 20% moet verminderen, vergeleken met 2005;
- 20% van de energie moet geproduceerd worden uit hernieuwbare bronnen (in 2005 was dit slechts 8,5%). Bovendien moet 10% van de voor transportdiensten gebruikte energie van duurzame oorsprong zijn.

Voor België zijn de Europese doelstellingen vertaald in:

- 15% minder CO<sub>2</sub>-uitstoot
- 15% energiebesparing
- 13% energie uit hernieuwbare bronnen.

### 2.2 Het wetgevend kader voor milieuzorg

De algemene milieurechtelijke bepalingen vinden grotendeels hun oorsprong in het Europees recht. Het grootste gedeelte ervan is vervat in zogenaamde Richtlijnen, die een harmonisatie van de wetgeving beogen. Richtlijnen moeten worden omgezet in nationale wetgeving.

In België is het leefmilieubeleid door de bijzondere wet van 8 augustus 1980 hoofdzakelijk een gewestelijke bevoegdheid geworden. Bijgevolg dienen deze Europese richtlijnen door de drie gewesten te worden omgezet. Een zeer beperkt deel van het milieurecht is een federale bevoegdheid. Naast de Richtlijnen bestaan er ook nog Europese Verordeningen, die te vergelijken zijn met nationale wetten en een echte uniforme Europese regeling invoeren.

## 2.3 Spoorvervoer en milieuzorg

Transport is een sleutelcomponent van economische ontwikkeling en menselijke welvaart. Transportactiviteiten veroorzaken echter ook negatieve gevolgen voor de mens en zijn omgeving. De transportsector in zijn geheel veroorzaakt ca. 25% van de totale CO<sub>2</sub>-uitstoot in Europa. Binnen de EU-15 is de uitstoot van broeikasgassen veroorzaakt door de transportsector bovendien met 26% toegenomen tussen 1990 en 2005.

Het spoor is een onmisbare schakel in een duurzaam transportsysteem dankzij haar intrinsieke milieutoeven:

- de trein veroorzaakt 5 keer minder CO<sub>2</sub>-uitstoot per afgelegde reizigerskm dan de auto (op basis van een gemiddelde van 1,4 personen per auto);
- de trein verbruikt globaal 2 keer minder energie dan de wagen;
- de trein gebruikt slechts één derde van de ruimte die andere transportmiddelen nodig hebben om een vergelijkbaar aantal personen te vervoeren;
- **de trein gebruikt hoofdzakelijk elektrische energie.**

Naarmate de vraag naar transport blijft toenemen, en dus ook de negatieve impact op het milieu en het energieverbruik, biedt het spoor een alsmaar aantrekkelijker alternatief om deze groei op te vangen. Het milieuthema staat centraal in het mobiliteitsdebat en de keuze voor de meest geschikte transportmodi. Mits het nemen van de juiste beslissingen, kan de waardering voor de diensten van de NMBS-Holding groeien en het vertrouwen verhogen, daarvoor te werken of daarin te investeren.

Het spoorvervoer in België is de voorbije 5 jaar sterk gegroeid. Het is de ambitie om deze groei te bestendigen zonder dat de milieu-impact toeneemt.

Het vastleggen van een milieubeleidsplan biedt mogelijkheden om de perceptie van alle stakeholders (klanten, personeel, overheden, omwonenden) over de milieuzorgzaamheid van de NMBS Holding in positieve zin te beïnvloeden.

Energie is een schaars en duur goed. Verandering vergt veel meer dan een aantal technische ingrepen. In eerste instantie is een mentaliteitswijziging noodzakelijk. Dit inzicht vraagt tijd maar het is ongetwijfeld lonend daarin tijd te investeren.

Milieuzorg is één van de drie pijlers van een Maatschappelijk Verantwoord Ondernemingschap (MVO).

Naar aanleiding van de Mobilys – Rail Meets Road-conferentie op 10 en 11 maart 2009 met als thema “greening transport” ondertekende de NMBS-Holding het memorandum in bijlage 1. De daarin beschreven engagementen worden bevestigd in dit milieubeleidsplan.

## 2.4 Korte inhoud van het milieubeleidsplan

Er is rekening gehouden met de **wensen van de overheid**, zoals geformuleerd in de artikelen 53 tot en met 61 van het huidige beheerscontract.

Er worden maatregelen voorgesteld om het energiebeheer nauwer op te volgen en de energie-efficiëntie van alle activiteiten en diensten aangeboden door de NMBS-Groep te verhogen. Het in mei 2009, door het DC-Holding goedgekeurde, Masterplan: “Energie-efficiëntie en CO<sub>2</sub>-emissie treintractie” maakt deel uit van dit milieubeleidsplan.

De NMBS-Holding coördineert binnen de NMBS-Groep de door de betrokken overheden te nemen acties in toepassing van de Europese richtlijn 2002/49/EG die de blootstelling aan omgevingslawaai wil beperken.

Er worden maatregelen aangebracht voor een afdoend afvalbeheer (sortering en recyclage), een rationeel waterverbruik en alle installaties te bouwen en uit te baten conform het toepasbaar reglementaire kader.

De NMBS-Holding zal de groene ruimtes die onder haar beheer vallen onderhouden volgens een code van goede praktijk en goed nabuurschap met de omwonenden

Rekening houdend met het BATNEEC-principe (Best Available Technique Not Entailing Excessive Cost), dienen alle maatregelen genomen om nieuwe bodemverontreiniging te vermijden. In geval toch een calamiteit optreedt, dienen snel de gepaste maatregelen genomen worden. Het bestaande ecologisch passief dient beheerd in overeenstemming met de toepasbare regionale wetgeving.

Het milieubeleid maakt integraal deel uit van het dagelijkse en strategische beheer van de NMBS-Holding. Voor de activiteiten in de belangrijkste 37 stations wordt een ISO 14001 milieubeheersysteem voorgesteld.

De NMBS-Holding wil de milieubonus van haar activiteiten uitdragen naar alle medewerkers en naar de buitenwereld. De NMBS-Holding wil zich profileren als een milieubewuste onderneming en als een belangrijke speler op de weg naar een meer duurzame mobiliteit. Daarom is ook aandacht besteed aan sensibiliseringsacties en communicatie-initiatieven.

## **2.5 Externe en interne milieuactoren**

Heel wat **externe stakeholders** hebben een invloed op de contouren waarbinnen de NMBS-Holding haar milieubeleid bepaald:

- ✓ op Europees niveau worden de grote krijtlijnen uitgezet, op voorstel van de Europese Commissie en na goedkeuring door het Europees Parlement en/of de Raad;
- ✓ de NMBS-Holding werkt op milieugebied nauw samen met de overkoepelende sectororganisatie UIC, CER, EIM, UNIFE.
- ✓ nationale, regionale of lokale overheden bepalen de regels voor het verkrijgen van de nodige vergunningen;
- ✓ via de Commissie Milieubegeleiding (beheerscontract art. 60) staat de NMBS-Groep in dialoog met de milieubewegingen;
- ✓ de burgers, hetzij als klant van spoorwegdiensten, hetzij als buur van spoorweginstallaties.

***Milieuzorg vereist net zoals arbeidsveiligheid en kwaliteitszorg de betrokkenheid van alle medewerkers. De in dit milieubeleidsplan voorgestelde maatregelen ter verbetering van de milieuprestaties van de NMBS-Holding moeten de betrokkenheid van iedereen verhogen en bestendigen.***

### 3 Beleidsplan per thema

De voorgestelde maatregelen in dit milieubeleidsplan worden geordend volgens de 8 volgende thema's:

1. energie en CO<sub>2</sub>-emissie
2. geluid en trillingen
3. (afval)waterbeheer
4. milieuvergunningen
5. natuur en landschap – groenbeheer
6. bodemzorg
7. afvalbeheer
8. milieuzorg: communicatie en sensibilisering, milieucertificering (ISO 14001 of EMAS), transversale milieuzorgacties.

#### 3.1 Energie en CO<sub>2</sub>-emissie

##### 3.1.1 Inleiding en context

De NMBS-Groep is één van de grootste energieverbruikers van België. In 2008 in totaal 20,2 PJ aan **primaire** energie, dit is 0,8% van het totale primaire energieverbruik in België.

Energie is een schaars en duur goed. Verandering in het energieverbruik kan bereikt worden door technische ingrepen maar vraagt ook een mentaliteitswijziging.

Energie-efficiëntie en CO<sub>2</sub>-emissie zijn belangrijke politieke thema's en economische indicatoren. De actuele discussies rond energiebevoorrading, stijgende energiekosten en de te verminderen CO<sub>2</sub>-emissie stellen het spoor voor grote uitdagingen maar bieden eveneens bijzondere opportuniteiten.

Het spoor heeft in België een marktaandeel van 7% in het reizigersvervoer en 10,4% in het goederenvervoer. Nochtans verbruikt het spoor slechts 3,3% van de door alle transportmodi samen gebruikte primaire energie. Het lage specifieke energieverbruik van het spoorvervoer is een troef, die verder moet ontwikkeld worden.

Door de NMBS-Groep verbruikte energie in 2008, per energiedrager:

|                              | Eindenergie (GWh) | Primaire energie (PJ) | Kosten (miljoen EUR) |
|------------------------------|-------------------|-----------------------|----------------------|
| Elektriciteit (tractie)      | 1407              | 14,9                  | 97,38                |
| Mazout (tractie)             | 462               | 1,9                   | 27,58                |
| Elektriciteit (niet tractie) | 224               | 2,4                   | 20,04                |
| Aardgas                      | 150               | 0,6                   | 5,29                 |
| Stookolie                    | 76                | 0,3                   | 4,45                 |
| Autowagenpark                | 33                | 0,1                   | 3,2                  |
| <b>SOM</b>                   |                   | <b>20,2</b>           | <b>157,94</b>        |

Op 8 juli 2005 onderschreef de NMBS-Groep het engagement om tegen 2020 en in vergelijking met 2005, de energie-efficiëntie van de stations, werkplaatsen en andere gebouwen met 20% te verhogen met een tussenstap van 7,5% tegen 2012.

Onder impuls van de Europese richtlijn 2002/91/EG van 16 december 2002 betreffende de energieprestatie van gebouwen evolueert de wetgeving in elk gewest zeer sterk.

### 3.1.2 Doelstelling

Het verhogen van de energie-efficiëntie van alle activiteiten en diensten aangeboden door de NMBS-Holding

### 3.1.3 De energie-efficiëntie van de treindiensten

Binnen de NMBS-Groep is een Masterplan uitgewerkt ter bevordering van energie-efficiëntie voor treintractie (inclusief elektrische verliezen in tractieonderstations en bovenleiding). **Dit plan maakt deel uit van het milieubeleidsplan, zie bijlage 2.**

### 3.1.4 De energie-efficiëntie van de andere activiteiten.

#### 3.1.4.a Energiebeheer, energieboekhouding

Ter opvolging van het vermelde engagement (-20% tegen 2020) bestaat sinds 2005 een energieboekhouding, beheerd door H-VM.03.

**De NMBS-Groep bekommt energie via de volgende “leveringspunten” (situatie maart 2009):**

- 421 leveringspunten stookolie,
- 328 aardgasleveringspunten,
- 417 hoogspanningsaansluitingen (ca 52% van E-verbruik niet tractie),
- ca. 1200 laagspanningsaansluitingen (ca. 5% van E-verbruik niet tractie),
- 8 hoogspanningslussen + verbruik wisselverwarming en seininrichting gevoed via tractieonderstations (ca. 43% van E-verbruik niet tractie),
- 3 wagenparken,
- het machinepark Infrabel,
- voor de elektrische tractie van de treinen: via 79 tractie-onderstations,
- voor de dieseltractie: mazoutleveringen aan de gasoliebevoorradingsstanden NMBS of Infrabel of rechtstreeks via vrachtwagens aan locomotieven.

Alle gegevens met betrekking tot het “niet-tractie” verbruik worden via de database ENVIROBASE gelinkt met de betreffende installaties: gasolieciternes, stookketels en transformatoren zodat finaal het verbruik per vestiging kan opgevolgd worden. Indien 1 leveringspunt meerdere vestigingen voedt, bepalen voorlopig en zo beschikbaar, verdeelsleutels het verbruik per vestiging.

Tot nu toe worden enkel de verbruiken opgevolgd ter hoogte van het facturatiepunt. Soms betreft het één meting voor een gehele spoorwegsite (bv. stationsdiensten, concessies, seinhuis, werkplaats, enz..) Een adequate opvolging van het energieverbruik vereist meer gedetailleerde informatie.

#### Actie

- Met de invoering van SAP moet de import van de gegevensstroom aangepast worden. Daarvoor **worden** de nodige interne procedures met de betrokken diensten Holding, Infrabel en NMBS **geactualiseerd** (H-VM.03 nam het initiatief).

#### Actie

- **In 2010 worden** alle bestaande tussenmeters stookolie, aardgas en elektriciteit **geinventariseerd en gelinkt** met de betreffende installaties (H-ST neemt het initiatief in samenwerking met I-I.4 voor wat betreft de elektriciteitsmeters).

#### Actie

- Plaatsen van extra tussenmeters stookolie, aardgas en elektriciteit waar zinvol en mogelijk (H-ST in samenwerking met I-I.4 voor wat betreft de elektriciteitsmeters).

**3.1.4.b Energiebeheer, periodieke rapportering over het verbruik en de kosten**

Het energieverbruik “niet tractie” wordt maandelijks geëvalueerd en het detail per vestiging wordt maandelijks gerapporteerd aan de betrokken diensten van de NMBS-Groep (energiewakers, patrimoniumdiensten).

Het energieverbruik wordt semestrieel geëvalueerd en gerapporteerd aan de Directiecomité's NMBS, NMBS-Holding en Infrabel.

Het energieverbruik wordt jaarlijks geëvalueerd en gerapporteerd in het duurzaamheidsverslag,

**Actie**

- De bestaande evaluaties en rapporteringen blijven behouden (H-VM.03).

**KPI**

- **Procentuele daling van het verbruik stookolie+aardgas = het jaargemiddelde tov het verbruik in 2005, 90% van het verbruik wordt gecorrigeerd naar rato van het aantal graaddagen;**
- **Procentuele daling van de elektriciteitsverbruik = het jaargemiddelde tov het verbruik in 2005, 10% van het verbruik wordt gecorrigeerd naar rato van het aantal graaddagen;**
- **De energiebarometer = de jaargemiddelde procentuele daling van het totale energieverbruik (tov 2005).**

**3.1.4.c Energiebeheer, interne bewustwordingscampagne tot een rationeler energiegebruik**

Voor ongeveer 100 sites **van de NMBS-Groep** met een groot energieverbruik, **zie bijlage 3** werden “energiewakers” aangeduid om het energieverbruik van nabij op te volgen en lokaal acties te ondernemen.

Via affiches, brochures, intraweb en alle andere interne communicatiekanalen wordt energie-efficiëntie onder de aandacht gebracht.

**Actie**

- De bestaande campagne wordt verder gezet waarbij vooral de nadruk gelegd wordt op de behaalde resultaten en best-practice voorbeelden (H-CO).

**3.1.4.d Energie-efficiëntie bij nieuwbouw**

Onder impuls van de Europese richtlijn 2002/91/EG van 16 december 2002 betreffende de energieprestatie van gebouwen evolueert de wetgeving in elk gewest zeer snel en naargelang het gewest waar het gebouw is gelegen, het gebruik (“residentiële”, “niet residentiële”, “publiek” gebouw), is de regelgeving anders.

In eerste instantie moeten uiteraard de wettelijke bepalingen gevolgd worden maar bij elk project dienen aanvullende maatregelen ten minste in overweging genomen te worden, Bij elke afweging van investeringen zal het door het WTCB (*Wetenschappelijk en Technisch Centrum voor het Bouwbedrijf*) ondersteunde TRIAS-energetica principe gerespecteerd worden.

- Stap 1: maximale mindering van de energievraag
- Stap 2: investeren in middelen met een hoge energie-efficiëntie
- Stap 3: Voor het resulterende onvermijdbare energieverbruik, maximaal hernieuwbare energiebronnen aanspreken.



### TRIAS Energetica is een principe dat moet toegepast worden door

- de interne diensten bevoegd voor het beheer van en de definitie van de noodzakelijk investeringen in gebouwen en installaties
- de ontwerpbureaus aan wie het ontwerp van nieuwe gebouwen of de verbouwing van bestaande gebouwen wordt toevertrouwd. Dit zijn de studiedienst H-ST.23 of Eurostation of Euro-Liège TGV of Tuc-Rail.

Uiteraard moet, voor stations, dit principe verzoend worden met het verder verbeteren van de toegankelijkheid, de attractiviteit en het veiligheidsgevoel voor de bezoekers. Hoe meer burgers voor de trein kiezen voor hun verplaatsing, hoe energie-efficiënter in dit land het vervoer afgewikkeld wordt.

De NMBS-Holding is binnen de NMBS-Groep voornamelijk verantwoordelijk voor de kantoorgebouwen, voor een aantal grotere technische gebouwen en voor de 37 grote stations. Daarnaast is ze eigenaar van de kleinere stations en staat zij ook in voor de grondige renovatie of vernieuwing ervan. Verder levert H-ST.22 eveneens studiediensten voor gebouwen van NMBS en van Infrabel.

**De volgende nieuwe of vernieuwde stationsgebouwen zijn ter studie of in uitvoering, zie ook het meerjareninvesteringsplan:**

**Roeselare, Dendermonde, Oostende, Brussel- Nationaal- Luchthaven, Brussel-Zuid, Gent- Sint-Pieters, Brugge, Brussel-Noord, Leuven, Brussel-Centraal, Kortrijk, Denderleeuw, Vilvoorde, Mons, Charleroi-Sud, Tournai, Liège-Palais, Gembloux, Mechelen, Mouscron, Jette, Brussel-Congres, Etterbeek, Hasselt, Schaarbeek (nieuw museum), Neerpelt, Tienen, Mechelen-Nekkerspoel, Turnhout, Aarschot, Sint-Joris-Weert, Wetteren, Beernem, Eeklo, Blankenberge, Wondelgem, Asse, Liederkerke, Buggenhout, Deinze, Gent-Dampoort, Ieper, Izegem, Lichtervelde, Veurne, Zottegem, Arlon, Huy, arbehan, St Ghislain, Braine-le-Comte, Ath, Mons, Charleroi-sud, Liège-Palais, Gembloux en Mouscron**

Om energie-efficiënt te ontwerpen wordt het ontwerphandboek van de directie Stations (REVALOR) verder aangevuld met een hoofdstuk rond dit thema. Dit handboek wordt jaarlijks aangepast en verfijnd.

#### **Actie**

- *Bij de studie van renovatie of nieuwbouw van gebouwen zal H-ST het TRIAS Energetica principe respecteren.* H-ST zal haar ontwerpadvocatuur "REVALOR" jaarlijks verder aanvullen met richtlijnen rond energie-efficiënt ontwerpen.

#### **3.1.4.e Energie-efficiëntie in de bestaande vestigingen**

In uitvoering van dezelfde Europese Richtlijn 2002/91 betreffende energieprestatie van gebouwen, moeten bepaalde stations voldoen aan de bepalingen voor publieke gebouwen. Volgens deze richtlijn moeten publieke gebouwen<sup>1</sup> over een energieprestatiecertificaat beschikken en dit certificaat op een voor het publiek zichtbare plaats uithangen.

Deze Europese richtlijn werd omgezet met het besluit van de Vlaamse Regering *betreffende de invoering van het energieprestatiecertificaat voor publieke gebouwen*, goedgekeurd op 20 april 2007. Enkel voor de stations waar 1 of meerdere van de drie bedrijven van de NMBS-Groep meer dan 1000 m<sup>2</sup> gebruiken werd een EPC opgesteld. Het EPC vermeldt het energieverbruik per m<sup>2</sup> nuttig gebruikte gebouwoppervlakte.

Voor het BHG werd deze Europese richtlijn omgezet met de ordonnantie van 07/07/2007 maar er is nog geen uitvoeringsbesluit betreffende de publieke gebouwen.

<sup>1</sup> Het betreft de gebouwen met een totale bruikbare vloeroppervlakte van meer dan 1 000 m<sup>2</sup> waarin overheidsdiensten en instellingen die aan een groot aantal personen overheidsdiensten verstrekken, gevestigd zijn (artikel 7 punt 3 van de richtlijn)

Voor het Waals Gewest werd deze Europese richtlijn omgezet met het decreet van 19/04/2007 maar er is evenmin al een uitvoeringsbesluit betreffende de publieke gebouwen.

Begin 2009 werd een EPC uitgehangen in de stationsgebouwen Gent-Sint-Pieters, Oostende, Brugge, Sint-Niklaas, Kortrijk, Blankenberge, Lokeren, Antwerpen-Centraal, Antwerpen-Berchem, Hasselt, Essen, Mechelen, Leuven, Mol en Turnhout.

#### Actie

- Tegen de te bepalen data moeten, waar nodig, ook voor de Brusselse en Waalse stations, een EPC opgemaakt en uitgehangen worden (H-VM.03).

Echter:

- de publieke functie van een station is meer dan wat in het stationsgebouw wordt aangeboden (de toegangen tot de perrons met roltrappen, liften, roltrapstapjes en de perrons behoren niet tot het gebouw);
- meestal is slechts een beperkt deel van het stationsgebouw toegankelijk voor het publiek;
- De concessies (winkeltjes, buffet) nemen vaak een groter deel in van het stationsgebouw maar worden niet beheerd door een publieke organisatie.

De op het EPC vermelde indicator is minder geschikt om de energie-efficiëntie van een station te beoordelen.

#### Actie

- In overleg met de UIC wordt een voor stations meer geschikte indicator onderzocht (H-VM.03), **Een aanhef tot het definiëren van geschiktere KPI's is beschreven in het document in bijlage 4.**

### Onderzoek naar REG-maatregelen in alle bestaande gebouwen.

**Met Rationeel-Energie-Gebruik -maatregelen bedoelen we een betere afregeling van de installaties, relighting, nieuwe condensatieketels, eventuele cogeneratie-installaties, extra warmte-isolatie van ramen, gevels, daken, building-management systems, enz..**

De Holding is eigenaar van ca. **700 gebouwen die nog gebruikt worden door de spoorwegsector. Er zijn echter slechts 328 NMBS-Holding leveringspunten stookolie en aardgas. Het aantal gebouwen waar REG-maatregelen kunnen onderzocht worden is dus beperkt tot een 300-tal.** In 2008 werd 19 GWh stookolie, 47 GWh aardgas en 67 GWh elektriciteit verbruikt in de gebouwen van de NMBS-Holding.

**In uitvoering van de Europese Richtlijn 2002/91** moeten in Vlaanderen alle centrale verwarmingsketels met een vermogen vanaf 20 kW aan een éénmalige verwarmingsaudit onderworpen worden. Voor stooktoestellen van meer dan 15 jaar oud op 01/06/07, was 1 januari 2009 de deadline. Voor recentere toestellen moet de verwarmingsaudit uitgevoerd worden binnen de 2 jaar nadat het stooktoestel 15 jaar oud is geworden.

**In Wallonië geldt in principe dezelfde regelgeving maar het is wachten op uitvoeringsbesluiten vooraleer deze verplichting kan uitgevoerd worden.**

**In Brussel wordt een gelijkaardige regelgeving verwacht.**

#### Actie

- Inscannen van alle verwarmingsaudits-rapporten en beschikbaar stellen via Envirobase (H-ST in samenwerking met H-VM.03).

#### Actie

- Oplijsten van de plaatsingsdatum van alle door de NMBS-Holding beheerde stookinstallaties en waar nog nodig, organiseren van de éénmalige verwarmingsaudit (H-ST)

**Actie**

- Selecteren van de reeks gebouwen waar in totaal **voor de NMBS-Groep in 2009**, 80% van het verbruik genoteerd werd. **Zie de lijst van de betreffende leveringspunten stookolie en aardgas in bijlage 3** Organiseren van energiescans of energie-audits voor de opgelijste gebouwen en waar opportuun. (H-VM.03).
- Het systematisch vervangen van verouderde en weinig energie-efficiënte stookinstallaties in het gebouwenpark van de NMBS-Holding. (H-ST)

**3.1.4.f Faciliteren van groenestroom-productie projecten**

Het is enkel zinvol de plaatsing van fotovoltaïsche zonnepanelen te overwegen op gebouwen die aan de volgende technische voorwaarden voldoen:

- Het gebouw is in een uitstekende staat en blijft minimaal nog 20 à 25 jaar in gebruik.
- Een plat dak of een dakvlakhelling van maximaal 45° richting ZZO tot ZZW.
- De dakbedekking is in goede staat en hoeft dus niet vernieuwd te worden in de komende 20 à 25 jaar.
- De voor PV-panelen beschikbare schaduwvrije oppervlakte bedraagt minimaal 100 m<sup>2</sup>, in Vlaanderen bij voorkeur meer dan 500 m<sup>2</sup>.
- De dakconstructie is voldoende stevig om de eventuele extra belasting te dragen
- Er is in verhouding tot de omvang van de PV-installatie een hoog lokaal verbruik.
- De eventuele klassering van het gebouw is geen belemmering.

Voor de bestaande gebouwen werd onderzocht welke gebouwen voldoen aan de technische voorwaarden om fotovoltaïsche zonnepanelen te kunnen plaatsen op het dak. **Het grootste deel van de gebouwen van de NMBS-Holding voldoen niet aan al deze criteria**

In een eerste fase voldoen de volgende gebouwen van de NMBS-Holding:

- De stationsgebouwen Brugge (enkel het dak boven de ontvangsthal) en Gent-Dampoort,
- Het Zennewatergebouw in de Frankrijkstraat met eventueel een kleine uitbreiding op het naastgelegen Deltagebouw,
- De stationsgebouwen Charleroi-sud, Virton en Arlon en het administratieve gebouw te Arlon

Daarnaast zal in de stationsvernieuwingprojecten Gent-Sint-Pieters en Oostende en in de projectontwikkeling Gent - Fabiolalaan en Liège - rue du Plan incliné, met de plaatsing of integratie van PV-panelen rekening gehouden worden **dit betekent dat in de voorstudie de plaatsing van een PV-installatie voorzien is of is meegenomen worden in de verdere ontwikkeling van de betreffende projecten.**

**Overeenkomstig de bestaande intra-groep-contracten centraliseert Infrabel alle aankoop van elektriciteit. De totale prijs is de bepalende factor bij de toewijzing van de contracten. De herkomst (al dan niet van hernieuwbare oorsprong) is voornamelijk geen gunningscriterium. Het is de verantwoordelijkheid van de elektriciteitsproducenten om de door de regionale en Europese instanties bepaalde groenestroomproductie-quota te realiseren.**

**Actie**

- H-VM.03 organiseert een energie-audit voor de vermelde bestaande gebouwen ten einde het "trias energetica" principe te respecteren,

**Actie**

- H-VM.03 organiseert in overleg met H-F en H-ST een opdracht voor het plaatsen van fotovoltaïsche zonnepanelen op daken van de vermelde bestaande gebouwen. Beide partnershipvormen: (1) het verlenen van een domeinconcessie en (2) het sluiten van een leasingovereenkomst worden toegelaten.

**Actie**

- H-VM.03 overlegt met Infrabel en NMBS of een gemeenschappelijke opdracht kan uitgeschreven worden.

## 3.2 Geluid en trillingen

### 3.2.1 Inleiding en context

Verkeer brengt onvermijdelijk lawaai met zich mee. De maatschappelijke gevoeligheid voor (verkeers)lawaai is de laatste decennia sterk toegenomen. *Richtlijn 2002/49/EG van het Europese Parlement en de Raad van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai* (PB L 189 van 18.07.2002) heeft tot doel in Europa een gemeenschappelijke aanpak in te voeren met het oog op het vermijden, voorkomen of verminderen van schadelijke effecten van blootstelling aan omgevingslawaai. Verkeersgeluid staat centraal in deze richtlijn.

De aanpak van de richtlijn is gebaseerd op:

- het opmaken van geluidsbelastingkaarten volgens gemeenschappelijke methoden,
- het aannemen van actieplannen, op basis van deze geluidsbelastingkaarten en uitgaande van limieten die door de lidstaten worden bepaald,
- het voorlichten van het publiek.

De richtlijn heeft betrekking op 4 thema's: wegen, spoorwegen, luchthavens en agglomeraties.

In België is de uitvoering van deze richtlijn de verantwoordelijkheid van de regionale overheden. In eerste fase werden de geluidskaarten opgesteld langsheen de spoorlijnen met meer dan 60.000 treinen per jaar **en in agglomeraties van meer dan 250.000 inwoners**. Tegen 2012, moet dit herhaald worden voor alle spoorlijnen met meer dan 30.000 treinen per jaar dit is in totaal ca. 1450 km spoorlijn of bijna het halve Infrabel-hoofdsporennet: 755 km in Vlaanderen, 650 km in Wallonië, alle spoorlijnen in de agglomeraties Antwerpen, Gent, Brugge, Liège en Charleroi inbegrepen + alle spoorlijnen in het BHG.

**Deze Europese verplichting wordt aangestuurd door:**

- **In Vlaanderen: De Vlaamse overheid, Departement Leefmilieu, Natuur en Energie, Afdeling Lucht, Hinder, Risicobeheer, Milieu&Gezondheid;**
- **In Brussel: Leefmilieu Brussel, Brussels Instituut voor Milieubeheer, Afdeling Energie, Lucht, Klimaat en Geluid;**
- **In Wallonie: Direction générale des Transport, Direction des transport de personnes, Cellule ferroviaire ;**
- **Voor de Antwerpse agglomeratie: De Stad Antwerpen;**
- **Voor de Gentse agglomeratie: De Stad Gent.**

**In elk van de drie gewesten en de twee agglomeraties werd een geluidsdeskundige consultant gecontracteerd voor de opmaak van deze kaarten.** De NMBS-Groep stelt de gegevens omtrent de situering van deze baanvakken, de kenmerken van de spoorinfrastructuur en het aantal en type treinen per periode van het etmaal, ter beschikking, de afdeling H-VM.03 coördineert de inbreng van de NMBS-Groep **en vertegenwoordigde de NMBS-Groep in de diverse begeleidingscomités voor deze studieopdrachten.**

**Deze gewestelijke geluidskaarten werd in de periode maart-mei 2009 gefinaliseerd. De geluidskaarten in het Vlaamse Gewest zijn sinds juni 2009 raadpleegbaar via de internetsite <http://www.ine.be/themas/hinder-en-risicos/geluidshinder/beleid/eu-richtlijn>.**

**De Vlaamse Administratie stelde een ontwerp actieplan op dat eerst voor advies werd voorgelegd aan de NMBS-Holding. Dit advies werd verleend in juni 2009 na intern overleg. De Vlaamse regering heeft vervolgens op 23/10 kennis genomen van het ontwerp actieplan en eind 2009 organiseerde de Vlaamse Overheid over dit document een publieke raadpleging (van 15/11 tot 15/12/2009). Voor meer info verwijzen wij naar de voormelde website van de Vlaamse overheid.**

**Dit actieplan is slechts een voorlopig plan. Actueel loopt een door de Vlaamse Overheid aangestuurde 2de studieopdracht: "Onderzoek naar maatregelen omgevingslawaai". Naast**

**vertegenwoordigers van de diverse betrokken diensten van de Vlaamse Overheid nemen ook de milieufdeling H-VM.03 en Infrabel (Dienst I-I.5) deel aan het overleg.**

**De Brussels en Waalse geluidskaarten zijn nog niet gepubliceerd. Er vond eveneens nog geen overleg plaats over een actieplan.**

**De kaarten voor de Antwerpse en Gentse agglomeratie zijn heel binnenkort beschikbaar.**

Uit de Europese studie STAIRRS (**S**trategies and **T**ools to **A**ssess and **I**mplement noise **R**educing measures for **R**ailway **S**ystems) is gebleken dat het veel kostenefficiënter is, het geluid te reduceren aan de bron dan het bouwen van geluidsmuren en geluidsbermen waar spoorwegen bewoonde gebieden doorkruisen.

Spoorweggeluid bestaat uit drie componenten:

1. Geluid van motoren, ventilatoren, compressoren, transmissies en andere technische apparatuur aan boord van de trein
2. Het rolgeluid, voornamelijk beïnvloed door de ruwheid van wiel- en railoppervlak.
3. Het aerodynamische geluid, belangrijk bij snelheden hoger dan 250 km/h.

Bij snelheden tussen 50 en 300 km/h is het rolgeluid dominant. Het rolgeluid is de belangrijkste geluidsbron en wordt voornamelijk beïnvloed door de ruwheid van wiel- en railoppervlak. Gladde wielen op gladde rails maakt het minste lawaai, zonder echter een veilige remming in het gedrang te brengen. Traditioneel worden goederenwagens en de aangedreven wielassen van de tractievoertuigen geremd door het aandrukken van gietijzeren remblokken tegen het loopvlak van het wiel. Gietijzer veroorzaakt een uitermate ruw wieloppervlak en dus een hoog rolgeluid.

Een belangrijke sleutel om tot een daling van het spoorverkeerslawaai te komen, ligt in het Europese beleid ten aanzien van de bron. Volgens de Commissie kan een daadwerkelijke daling van het spoorweggeluid het best bereikt worden door communautaire maatregelen om het spoorweggeluid te reduceren zonder het concurrentievermogen van de sector aan te tasten.

In de *Mededeling van de Commissie aan het Europese Parlement en de Raad over de geluidsreducerende maatregelen voor bestaand goederenmaterieel* van juli 2007 pleit de Europese Commissie **voor de vervanging van de gietijzeren blokkremmen door composiet blokkremmen (de zogenaamde K of LL-blokken)**. K-blokken op bestaand materieel vergt een ingrijpende aanpassing van het remhangwerk omdat de wrijvingseigenschappen verschillen van gietijzer. LL-blokken hebben dit nadeel niet maar zijn nog niet definitief toegelaten voor algemeen gebruik. De invloed op de onderhoudskosten (sleet wielen en remblokken) is gemiddeld neutraal voor K-blokken maar afhankelijk van het traject waarop de wagon wordt ingezet en het aantal km/j. De huidige geteste LL-blokken verhogen beduidend de wielsleet.

Mits het algemeen toepassen van deze composiet remblokken zal het geluid van het goederenverkeer met 8 à 10 dBA gereduceerd worden. Dit is een vergelijkbaar effect als een geluidscherm van 2 à 3 m hoog maar dan op alle plaatsen waar deze wagons rijden.

Nieuw rollend materieel moet voortaan aan strenge geluidsnormen voldoen. Op 23/12/2005 verleende de Europese Commissie haar goedkeuring aan de Beschikking betreffende "**de Technische Specificaties voor Interoperabiliteit inzake het subsysteem "rollend materieel –geluidsemissies van het conventionele trans-Europese Spoorwegsysteem"**".

Deze Beschikking werd gepubliceerd op 8/02/2006 en werd van kracht in juli 2006. Deze TSI geldt voortaan als een wettelijke norm, een omzetting naar Belgisch recht is niet nodig. Deze geluidsnormen gelden alleen voor nieuw rollend materieel of indien bestaand materieel zo omgebouwd wordt dat een herkeuring vereist is.

Door de graduele vernieuwing van het rollend materieel zullen zowel de goederen als de reizigerstreinen op termijn stiller worden.

### 3.2.2 Doelstelling

De NMBS-Holding (Infrabel / NMBS) werkt mee aan de toepassing van de Europese richtlijn 2002/49/EG die de blootstelling aan omgevingslawaai wil beperken.

De NMBS-Holding (Infrabel / NMBS) overlegt met de Staat en de Gewesten over de mogelijkheden om de financiering voor het geluidsarmer maken van de bestaande goederenwagens te ondersteunen. Dit zal gebeuren in het kader van de door de Europese Commissie genomen initiatieven.

### 3.2.3 Maatregelen NMBS-Holding

De NMBS-Holding heeft vooral een coördinerende en sturende functie in het overleg met alle betrokken actoren: Europese, federale, regionale en gemeentelijke overheden, de infrastructuurbeheerder Infrabel en de spoorinfrastructuurstudiediensten, de NMBS en de andere spoorwegoperatoren, de andere wegbeheerders, en last but not least, de vele bureaus.

#### Actie

- H-VM.03 neemt deel aan het door de regionale instanties georganiseerde overleg over de opmaak van de geluidsbeleidsplannen (in uitvoering van de richtlijn 2002/49)

Zoals in de inleiding is uitgelegd is het efficiënter, zowel akoestisch als economisch, het geluid te reduceren aan de bron. Het plaatsen, onderhouden en vernieuwen van geluidschermen is tot 10 maal duurder, zeker in een land, zoals België, met veel lintbebouwing.

Het geluid reduceren van de goederentreinen vergt voornamelijk communautaire maatregelen. Pas als een groot deel van de in Europa gebruikte interoperabele goederenwagens geluidsarmer is, is de vermelde reductie met 8 à 10 dB(A) haalbaar. Daarvoor moeten in alle lidstaten gelijkaardige maatregelen genomen worden naar het voorbeeld van Zwitserland. Nederland is de eerste lidstaat waar het voorstel van de commissie omtrent het verlenen van een korting op de gebruiksheffing, in de praktijk is omgezet. Tot dusver weinig succesvol. De geboden financiële incentive is te laag om de wagoneigenaars te overtuigen, te investeren in de aanpassing van de wagons.

Zeker in de huidige economische context, is een aanpassing van het goederenwagonpark slechts mogelijk indien dit geen extra kosten veroorzaakt voor de operatoren.

Ten einde de Belgische situatie met kennis van zaken te kunnen beoordelen, pleit de NMBS-Holding voor een studie en een pilootproject. De studie heeft betrekking op alle in België geïmmatriculeerde wagons en moet een antwoord bieden op de volgende vragen:

- aantal te onderscheiden series, per serie:
- aantal
- verwachte resterende gebruiksduur (jaren)
- aantal km per jaar
- technisch ontwerp voor een ombouw met K-blokken en/of met LL-blokken
- kost van deze ombouw
- nodige tijd voor de ombouw

Ter verificatie van de kost en de ombouwtijd worden als piloot een drietal series van tenminste 50 wagons effectief omgebouwd.

Bewag, de beroepsvereniging Belgian Wagon association, verzocht de federale overheid deze studie en het pilootproject te financieren. De NMBS-Holding ondersteunt en herhaalt deze vraag.

**Actie**

- Bewag, de beroepsvereniging Belgian Wagon association, verzocht de federale overheid deze studie en het pilootproject te financieren. De NMBS-Holding ondersteunt en herhaalt deze vraag.

**Klachten over geluid en trillingen van het treinverkeer**

**In 2009 noteerden wij ca. 40 klachten, 2/3 voor geluid, 1/3 voor trillingen.**

**In een klein aantal gevallen kan de hinder in verband gebracht worden met een lokale infrastructuur oorzaak en kan met een beperkte interventie door Infrabel, de hindersituatie gemilderd worden.**

**De meeste klachten betreffen het geluid van de treinen in het algemeen. In de situatie waarbij aan de spoorinfrastructuur, behoudens het normale onderhoud, of aan de spoorwegexploitatie niets beduidend gewijzigd is, verwijzen wij naar de initiatieven die op termijn kunnen genomen worden in het kader van het voormelde, nog nader te bepalen, actieplan.**

**In geval schade aan de woning wordt gemeld organiseert Infrabel metingen in de woning. Tot nu toe is in alle gevallen het niveau van de trillingen niet van aard dat een verband kan gelegd worden met de gemelde schade. Meestal kan een andere oorzaak aangeduid worden.**

**Actie**

- In overleg met de cel buurtbewoners en de andere betrokken diensten Infrabel en NMBS coördineert en beantwoordt H-VM.03 de klachten van buurtbewoners over geluid en trillingen van het treinverkeer.

**Conventies met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest**

Op 24/01/2001 sloot de oude NMBS met het Brussel Gewest een overeenkomst af betreffende het geluid en de trillingen afkomstig van de spoorwegen.

In deze overeenkomst werden onder meer afspraken gemaakt over:

- Referentiewaarden ter beoordeling van het geluidsniveau langs de bestaande spoorlijnen alsook van het te bereiken geluidsniveau in geval de spoorlijn uitgebreid wordt.
- Het bijhouden en uitwisselen van een inventaris van klachten van omwonenden over geluid en trillingen;
- De plaatsing door het Gewest van vaste geluidsmeeetstations,
- De door het Gewest te nemen preventieve maatregelen met betrekking tot de ruimtelijke ordening rond spoorwegen;
- De beoordeling en de gewenste acties ter hoogte van een aantal “zwarte punten”;
- De ontwikkeling van een actieplan om op termijn het geluid van spoorwegen gradueel te milderen;
- Een gemeenschappelijke studie over werflawaai;
- Het overleg met de gemeenten en lokale burenormorganisaties.

Veel van de vermelde onderwerpen zijn ondertussen geformaliseerd in het kader van de opvolging van de verplichtingen die volgen uit de richtlijn 2002/49.

Bovendien luidt de 4<sup>de</sup> alinea van artikel 10 van de algemene overeenkomst als volgt:

*“Voor elke nieuwe spoorweginfrastructuur die aan een stedenbouwkundige vergunning onderworpen is en om de inachtneming van de milieuvorwaarden van de toegestane infrastructuur te waarborgen, zal een voor de infrastructuur specifieke overeenkomst tussen de betrokken partijen worden gesloten vóór de indiening van de aanvraag van de vergunning terzake”*



In totaal werden ondertussen 5 specifieke conventies afgesloten

In 2001 werd samen met de algemene conventie al een eerste specifieke conventie afgesloten betreffende het baanvak Schuman – Watermaal van de lijn 161. In 2009 werden eveneens conventies afgesloten voor de baanvakken:

- L161 - Watermaal – grens BHG,
- L50A in BHG,
- L124 in BHG en
- Het Project Diabolo in BHG

**Actie**

- H-VM.03 coördineert de opvolging van de overeenkomst in overleg met de betrokken diensten van de NMBS-groep.

### 3.3 (Afval)Waterbeheer

#### 3.3.1 Inleiding en context

Water is een kostbaar goed, voor de natuur én voor de mens. We moeten er dan ook verstandig mee omgaan. Het waterverbruik moet bij ieder van ons verminderen en voor heel wat toepassingen kan meer gebruik gemaakt worden van regenwater.

Om de milieudoelstellingen voor water te behalen, zetten de regionale overheden verschillende beleidsinstrumenten in: afkoppelingsbeleid (gescheiden lozing van regenwater en afvalwater), lozingsnormen via de milieuvergunningregeling, waterzuiveringsheffingen, ...

De waterfactuur is de laatste jaren sterk toegenomen onder meer door de hogere heffingen ter financiering van de waterzuivering. Daarnaast betalen grootverbruikers rechtstreeks heffingen. De via de waterfactuur al betaalde bijdragen worden er dan wel afgetrokken.

#### 3.3.2 Doelstelling

De NMBS-Holding zal het waterverbruik waar mogelijk reduceren en de lozing van gevaarlijke stoffen beperken. De NMBS-Holding zal waar mogelijk meer gebruik maken van regenwater.

#### 3.3.3 Maatregelen NMBS-Holding

##### Waterverbruik

Actueel heeft niemand bij de NMBS-Holding een overzicht over het totale waterverbruik van de NMBS-Holding sites. **Deze informatie is niet centraal beschikbaar maar daar wordt aan gewerkt. Deze gegevens zullen genoteerd worden in Envirobase,**

Indien beschikbaar kunnen abnormale verbruiken snelle opgespoord worden of kunnen maatregelen ter reductie van het drinkwaterverbruik opgevolgd worden.

**Van zodra het verbruik in kaart is gebracht kunnen doelstellingen en acties om deze doelstellingen te bereiken opgesteld worden.**

##### Actie

- H-ST.2 en H-ST.3 onderzoeken wat mogelijk is binnen de bestaande databeheerssystemen (Immo-B) en binnen toekomstige systemen (ERP) om de waterfacturen en de waterverbruiksgegevens centraal ter beschikking te stellen.

##### Regenwater

Gelet op de sterk gestegen waterprijs, wordt het opvangen en gebruiken van hemelwater economisch rendabeler, maar dit is niet gratis. Er moet geïnvesteerd worden in opvanginfrastructuur en een intern verdeelnet met leidingen en pompen. Bovendien moet in Vlaanderen ook een heffing betaald worden op het gebruik van hemelwater. Momenteel verplicht de wetgeving bij nieuwbouw en renovatie, via de bouwvergunning, om hemelwater op te vangen.

##### Actie

- H-ST.2 onderzoekt waar er binnen **de** nieuwe projecten **vermeld onder punt 3.1.4** meer gebruik kan gemaakt worden van hemelwater.

##### Scheiding grijswater van afvalwater

In de milieuvergunning worden in vele gevallen bijzondere voorwaarden opgelegd omtrent het afkoppelen van grijswater en afvalwater. Het grijswater dient geloosd op oppervlaktewater, het afvalwater moet geloosd worden in een gescheiden rioleringsnetwerk.

## 3.4 Milieuvergunningen

### 3.4.1 Inleiding en context

De NMBS-Groep telt tal van inrichtingen gegroepeerd in milieutechnische eenheden (MTE'n) die onderworpen zijn aan de regionale wetgeving over de "hinderlijke inrichtingen" en waarvoor dus een milieuvergunning of een milieumelding noodzakelijk is.

Voor de inrichtingen in Vlaanderen geldt het VLAREM, in Brussel geldt de *ordonnantie betreffende de milieuvergunningen*, In Wallonië geldt het "*décret relatif au permis d'environnement*"

Gelet op de voortdurende wijzigingen en investeringen in installaties, is het in orde brengen en houden van alle milieuvergunningen een prioritair aandachtspunt dat een permanente opvolging vereist. Overtredingen kunnen in het ergste geval aanleiding geven tot sluiting van de vestiging. Dit is niet alleen bijzonder schadelijk voor onze bedrijfsvoering maar is bovendien ten aanzien van onze huidige en potentiële klanten, nefast voor het duurzaam en milieubewust imago. Uiteraard geldt dit eveneens voor het respecteren van de algemene en bijzondere milieuvergunningsvoorwaarden.

### 3.4.2 Doelstelling

Alle installaties bouwen en uitbaten conform het toepasbaar reglementaire kader.

### 3.4.3 Maatregelen NMBS-Holding

#### 3.4.3.a Beheer "ENVIROBASE"

H-VM.03 centraliseert sedert 1998 de technische en administratieve informatie over installaties en activiteiten met milieuverplichtingen in de applicatie "ENVIROBASE".

Het betreft onder meer:

- de lijst van de MTE'n van de NMBS-Groep waarvoor een milieuvergunning (of milieumelding) vereist is en wie (nominatief) optreedt als "exploitant" (nominatief),
- de betrokken installaties en de kenmerken ervan in deze MTE'n en wie instaat voor de naleving van de exploitatievoorwaarden (nominatief),
- de lijst van de betreffende milieuvergunningen of milieumeldingen,
- de bevoegde regionale overheden per MTE,
- de aan de MTE'n gelinkte gebouwen, terreinen, .
- het energieverbruik in deze MTE'n <sup>2</sup> (stookolie- elektriciteit -gas),
- de wettelijke controles van de citernes,
- info over de verwijdering van de PCB-toestellen,
- de asbestinventaris van de gebouwen

#### In bijlage 5, toelichting omtrent het databestand Envirobase

Het beschikken over een geïntegreerd, volledig en actueel overzicht van de verschillende milieutechnische eenheden met hun installaties en activiteiten van de NMBS-Groep is essentieel om de wettelijke conformiteit en de milieuprestaties (o.a. energiebeheer) van de NMBS-Groep te kunnen opvolgen en te rapporteren aan het management.

#### Actie

- Het bestaande beheer van de database "ENVIROBASE" wordt verder gezet.

<sup>2</sup> Uitgezonderd tractie-energie

### 3.4.3.b Verhogen van de kwaliteit van de data in “ENVIROBASE”

Zoals voor elke databestand is het dagelijks up-to-date houden een belangrijke opgave. H-VM.03 is daarvoor afhankelijk van de plaatselijke beherende/technische diensten. De daarvoor voorziene procedures en periodieke rapporteringen bieden onvoldoende zekerheid dat steeds de laatste toestand weergegeven wordt. Bij nieuwe MTE'n of het toevoegen (of buiten dienst stellen) van installaties in bestaande MTE'n dient de aandacht voor de milieuvergunningsaspecten verankerd te worden in de projectmatige interne procedures van elk van de drie vennootschappen **zie de instructie in punt 2 van bijlage 5.**

#### Actie

- H-VM.03 coördineert het uitwerken en vaststellen van procedures opdat bij elke wijziging de milieuvergunningsaspecten afgetoetst worden en “ENVIROBASE” up-to-date gehouden blijft.

### 3.4.3.c Faciliteren van het gebruik van “ENVIROBASE”

“ENVIROBASE” is een access-database en is raadpleegbaar via een download van de recentste versie van de gehele database. Ook al duurt dat maar 30 à 60 seconden, voor personen die er maar sporadisch van gebruik maken is dit een nadeel. Om de toegangdrempel te verlagen wordt de belangrijkste informatie, pdf-versies van documenten, foto's, tabellen sedert maart 2009 aangeboden in een HTML-omgeving.

#### Actie

- H-VM.03 neemt initiatieven om de nieuwe mogelijkheden van “ENVIROBASE” een ruimere bekendheid geven.

### 3.4.3.d Toepassen reglementair kader

#### Milieuaudits

Regelmatige **milieuaudits, ter evaluatie van de** algemene en bijzondere milieuvergunningsvoorwaarden maakt deel uit van een milieubeheers-systeem. **Tot op heden worden uiteraard de wettelijk verplichte nazichten uitgevoerd (bv de periodieke controle van de stookolieciternes en elektrische installaties). Formele milieu-audits werden in het verleden eerder sporadisch uitgevoerd.**

#### Actie

- Jaarlijks organiseert H-VM.03 milieuaudits van 20 bestaande vestigingen van de NMBS-Groep.

#### Stookolieciternes

Ten behoeve van de verwarming van de gebouwen exploiteert de NMBS-Holding ca. **174** stookolietanks. De wetgeving legt de houders van deze installaties heel wat verplichtingen op, zowel qua uitrusting als qua periodieke controles. De reglementering met betrekking tot de verplichting tot dubbelwandige tanks, lekdetectiesysteem, overvulbeveiliging, opvangbakken enz.. vereist in vele gevallen een aanpassingen of vernieuwing van bestaande installaties.

H-ST.3 controleert periodiek alle stookolieciternes van de NMBS-Groep, meldt eventuele gebreken aan de interne exploitant en brengt de wettelijk verplichte groene, oranje of rode doppen aan. Momenteel hebben **17** van de door de NMBS-Holding nog gebruikte citernes om diverse redenen een oranje dop in plaats van een groene. Dit betekent dat de citerne nog verder kan gebruik worden maar dat een aanpassing noodzakelijk is. **Er zijn geen citernes in gebruik met een rode dop. De NMBS-Holding baat geen benzinestations uit.**

#### Actie

- Tegen juni 2010 moeten alle oranje doppen op stookolieciternes weggewerkt zijn. (H-ST)

**Nazicht stookolie- en aardgasketels**

Stookolie-verwarmingsketels moeten jaarlijks gecontroleerd worden. Sinds kort moeten in Vlaanderen aardgasketels om de 2 jaar gecontroleerd worden **en in Wallonië om de 4 jaar**. De eerste controle moet **in Vlaanderen** vóór juni 2010 uitgevoerd zijn **en in Wallonië vóór juni 2013**. In Brussel geldt nog geen verplichting voor aardgasketels maar artikel 8 van richtlijn 2002/91 voorziet voor aardgasketels groter dan 100 kW, ten minste, een nazicht om de 4 jaar. Voornoemde richtlijn moet in Brussel nog omgezet worden.

In de vestigingen NMBS-Holding staan ca. 350 verwarmingsketels met een vermogen vanaf 20 kW waarvan ca. 180 aardgasketels

**Actie**

- Alle controle-attesten inscannen en raadpleegbaar maken via Envirobase (H-ST)

**Actie**

- Tegen juni 2010 moeten alle aardgasketels in Vlaanderen met een vermogen vanaf 20 kW een eerste maal gecontroleerd zijn. (H-ST)

**Inkuijing transformatoren**

Transformatoren vanaf 1500 kVA met een vloeibaar diëlektrische isolatie moeten voorzien zijn van een opvangdispositief. Sinds januari 2007 geldt dit eveneens voor transformatoren vanaf 100 kVA. Deze laatste verplichting geldt alleen bij het verplaatsen of het vernieuwen van het toestel maar bovendien in Wallonië tegen uiterlijk januari 2017 voor alle transformatoren vanaf 100 kVA. De in de gebouwen van de NMBS-Holding voorkomende hoogspanningsposten worden beheerd door Infrabel.

**Actie**

- In overleg met Infrabel (I-I.4), plannen en opvolgen van de te plaatsen opvangbakken onder olietransformatoren vanaf 100 kVA. (H-VM.03) in Wallonië

**Nazicht airco-toestellen**

*In juni 2000 werd de Verordening betreffende de ozonlaag afbrekende stoffen goedgekeurd (2037/2000). De verordening regelde de geleidelijke uitfasering van de productie, het gebruik en het op de markt brengen van verscheidene ozonafbrekende stoffen.*

*Volgende deadlines dienen in acht genomen:*

- *Met ingang van 1 januari 2010 is het gebruik van nieuw geproduceerde HCFC voor onderhoud van bestaande koel- en klimaatregelingsapparatuur verboden.*
- *Met ingang van 1 januari 2015 wordt het gebruik van HCFC over de ganse lijn verboden. Alle koel- en klimaatregelingsapparatuur moet dan voorzien zijn van alternatieve koelmiddelen.*

*Bedrijven hebben er dan ook baat bij om installaties met HCFC te inventariseren en de eliminatie ervan te plannen.*

**Actie**

- Inventarisatie van Airco-toestellen met de aard van het koelmedium (H-ICT, H-ST) **tegen eind 2010**, Alle info beschikbaar stellen via EnviroBase.

## 3.5 Natuur en landschap – groenbeheer

### 3.5.1 Inleiding en context

Een groot gedeelte van het 3.513 km lange Belgische spoorwegnet heeft bermen of taluds waarvan het aanwezige groenbestand cyclisch dient onderhouden. De ecologische waarde van spoorwegbermen wordt in wetenschappelijke kringen al lang erkend. Deze terreinen vervullen vaak een belangrijke corridorfunctie waardoor de migratie van fauna en flora tussen verschillende verspreidingsgebieden bevordert wordt. Door hun bijzondere opbouw treft men er soms zeldzame species aan. Dat deze zones ontoegankelijk zijn (en blijven) voor het publiek waarborgt een minimale verstoring van het ecosysteem.

In een stedelijk milieu, waar open groene ruimten schaars zijn, vervult het spoorwegtalud vaak een "refugiumfunctie", een plaats waar fauna en flora een kans krijgen.

Daar waar de veiligheid en de vrijwaring van de regelmaat van het treinverkeer het toelaten, wordt geopteerd voor een ecologisch bermbeheer.

Strikte vegetatiebeheersing in en tussen de sporen is een noodzakelijke activiteit om de spoorinfrastructuur in goede staat te houden en een veilige exploitatie van het spoornet te waarborgen. Hierbij is het gebruik van herbiciden in de zones met spoorinfrastructuur onafwendbaar. Mocht er niet regelmatig aan onkruidbeheersing gedaan worden, dan zou het ballastbed niet langer in staat zijn de schokken te dempen, het regenwater te draineren, verliest het ballastbed zijn elektrisch isolerende effect en zijn weerstand tegen vorst. Het pad naast het spoor zou niet meer veilig kunnen gebruikt worden, wat inspectie van de sporen onmogelijk maakt. Het remmen van de treinen zou bovendien niet meer kunnen binnen de vereiste veiligheidsvoorwaarden.

Ca 320 km spoorlijn grenst aan of loopt door Natura 2000 gebieden. Daarvoor gelden bijzondere (wettelijke) bepalingen.

In het kader van nieuwe infrastructuurprojecten ondersteunt de NMBS-Groep natuurcompensatiemaatregelen.

### 3.5.2 Doelstelling

De NMBS-Holding zal de groene ruimtes die onder haar beheer vallen onderhouden volgens een code van goede praktijk en goed nabuurschap met de omwonenden

### 3.5.3 Maatregelen NMBS-Holding

Natura 2000 is een Europees netwerk van beschermde natuurgebieden. Dit netwerk vormt de hoeksteen van het beleid van de Europese Unie voor het behoud en herstel van de biodiversiteit. Het netwerk omvat alle gebieden die zijn beschermd op grond van de Vogelrichtlijn (1979) en de Habitatrichtlijn (1992). In die gebieden, "speciale beschermingszones" of "vogel- en habitatrichtlijngebieden" genoemd, dienen maatregelen genomen en randvoorwaarden gesteld om de aanwezige soorten en habitattypen te behouden of hun toestand te verbeteren.

In 2008 bracht H-VM.03 de spoorweglijnen in kaart die grenzen aan of lopen langs dergelijke Natura 2000-gebieden. Het betreft in totaal 326,8 km spoorweg over het volledige Belgische grondgebied. **Het onderhoud van de spoorwegtaluds langs de spoorlijnen in dienst is de bevoegdheid van Infrabel. Dit onderhoud is in de eerste instantie gericht op de veiligheid en de regelmaat van het treinverkeer. Een deel van de spoorwegtaluds** is gelegen langsheen buiten dienst gestelde spoorwegen die in concessie gegeven zijn aan derden (Gewest, Provincie, Gemeentebesturen of private contractanten). Deze buitendienstgestelde lijnen zijn merendeels ingericht als fiets-, wandel- of ruiterspad en (kunnen) dienen als ecologische corridor tussen de verschillende Natura 2000-gebieden.

**Actie**

- H-ST zal de verschillende betrokken partijen wijzen op het potentieel en het belang van de buitendienstgestelde spoorlijnen als ecologische corridor en zal trachten deze functie door de concessionaris te laten versterken.

**Actie**

- **Inventarisatie van de door H-ST te beheren groene zones en opstellen van een code van goede praktijk.**

## 3.6 Bodemzorg

### 3.6.1 Inleiding en context

In 2010 herdenken we 175 jaar spoorwegactiviteit in België. Zonder meer een heuglijk feit. Maar dit betekent ook dat vele terreinen al meer dan een eeuw voor spoorwegexploitatie en aanverwante activiteiten gebruikt werden of worden. Wat 150, 100 of 50 jaar geleden als normale praktijk werd aanvaard, heeft vandaag sporen achter gelaten in de bodem van de terreinen van de NMBS-Groep.

Vooraf de beginperiode van de dieseltractie (vanaf 1950) en 120 jaar stoomtractie hebben sporen nagelaten in de bodem. De gronden werden eveneens verontreinigd door derden, zoals schroothandelaars, brandstofverdelers of andere risicoactiviteiten op de naburige percelen.

In Vlaanderen is sinds 1996 het bodemsaneringsdecreet van kracht, waardoor o.a. bij de overdracht van 'risico'-gronden moet overgegaan worden tot bodemonderzoek en zonodig ook tot sanering. In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is de ordonnantie bodem op 20.01.2005 van kracht geworden. Op 01.01.2010 treden belangrijke wijzigingen in voege. Het Waalse bodemsaneringsdecreet trad gedeeltelijk in voege op 18.05.2009.

Heel veel terreinen zijn al onderzocht, sommigen zijn al gesaneerd. De opvolging van alle noodzakelijke bodemsaneringsprojecten blijft echter een belangrijke opgave in de komende jaren. Bij de verbouwing van spoorinstellingen, werkplaatsen en stations wordt men onvermijdelijk geconfronteerd worden met de bestaande bodemverontreiniging en stellen zich opportuniteiten of gelden verplichtingen tot sanering. Ook bij de overdracht van terreinen (verkoop, verhuur) gelden wettelijke verplichtingen.

Bij de reorganisatie van de oude NMBS op 1.1.2005 werden de gronden toegewezen aan de drie nieuwe spoorwegbedrijven en het Fonds voor Spoorweginfrastructuur (FSI). Gelet op het vermelde wettelijk kader, was voor de in Vlaanderen gelegen risicogronden een bodemonderzoek en zonodig ook sanering noodzakelijk. Omdat dit praktisch en financieel niet haalbaar was op korte termijn werd er een overeenkomst afgesloten met OVAM om de overdracht per 1.1.2005 mogelijk te maken waarbij de verplichtingen inzake onderzoek en sanering na de overdracht nagekomen worden.

In uitvoering van art. 8 van deze overeenkomst werd op 27 april 2006 een aanvullende overeenkomst afgesloten met OVAM. Deze conventie beoogt een systematische aanpak van alle risicolocaties op bodemverontreiniging maar rekening houdend met de financiële draagkracht van de NMBS-Groep.

**Het Vlaamse convenant met de Ovam is het gevolg van de wettelijke verplichtingen door de overdrachten van terreinen van de NMBS-Holding naar de NMBS op 31/12/2004. Op deze datum waren noch de Brusselse bodemordonnantie, noch het Waalse bodemsaneringsdecreet van toepassing. Dit neemt niet weg dat de NMBS-Holding (samen met Infrabel en de NMBS) bereid is om ook in de beide andere gewesten convenanten af te sluiten indien dit ook de NMBS-Groep een voordeel oplevert, bv. met betrekking tot het beheer en de budgettaire spreiding van de bodemsaneringsverplichtingen.**

**Een belangrijke voorwaarde tot het aanvangen van dergelijk overleg met de gewesten is het bestaan van een stabiel wettelijk kader. Dit is in het Brussels Gewest pas een feit sinds 01/01/2010. In Wallonië is deze voorwaarde nog steeds niet voldaan want het décret sol is voorsnog niet toepasbaar, het belangrijkste artikel 21 is nog steeds opgeschort.**

Terreinen, die geen toekomst meer hebben bij de spoorwegen worden verkocht en krijgen een nieuwe bestemming als woongebied, park of industriegebied. Deze herbestemming is vaak de aanleiding tot sanering van terreinen.

### 3.6.2 Doelstelling

1. Rekening houdend met het BATNEEC-principe dienen alle maatregelen genomen om nieuwe bodemverontreiniging te vermijden.
2. In geval toch een calamiteit optreedt, dienen snel de gepaste maatregelen genomen worden.
3. Het bestaande ecologisch passief dient beheerd in overeenstemming met de toepasbare regionale wetgeving.

### 3.6.3 Maatregelen NMBS-Holding

#### 3.6.3.a Preventieve bodemzorg

Nieuwe bodemverontreiniging kan het best vermeden worden door de toepasbare milieureglementeringen nauwgezet te respecteren. Verschillende acties met betrekking tot stookolieciterne en olietransformatoren zijn al vermeld in het deel 3.4.3.d (toepassing reglementair kader) .

**De opslag en overslag van stookolie, en andere petroleumproducten vormt het grootste risico op het ontstaan van een nieuwe bodemverontreiniging. Uiteraard zijn alleen de wettelijk erkende herbiciden met bijhorende doseringen toegelaten. Het gebruik van gechloreerde solventen is beperkt tot de werkplaatsen voor de ontvetting van metalen en waar in overeenstemming met de bijzondere en algemene milieuvergunningsvoorwaarden maatregelen genomen zijn om nieuwe bodemverontreiniging te vermijden.**

**Creosoot wordt aangewend voor de verduurzaamheid van de houten dwarsliggers. Nu wordt alleen creosoot van het minst milieugevaarlijke type C gebruikt. Voor dit product is voorsnog geen volwaardig vervangproduct beschikbaar. Het integraal verbieden betekent dat Infrabel in alle gevallen (ook onder wissels) betonnen liggers zou moeten gebruiken. Dit is voorsnog technisch en economisch niet haalbaar. De nieuwe creosoteerinstallatie uitgbaat door Wood-protect te Wondelgem voldoet aan de betreffende milieuwetgeving en biedt daardoor de nodige garanties om nieuwe bodemverontreiniging te vermijden.**

#### Bodemzorg bij calamiteiten

Ondanks alle voorzorgen, zijn calamiteiten met verontreinigende stoffen niet uit te sluiten, bijvoorbeeld bij het transport van goederen, olie- of brandstofverliezen van tractievoertuigen of bij vaste installaties, zoals bv het vullen van een stookolieciterne. Bij een dergelijke calamiteit wordt de milieuadviseurs van de districten ingelicht. Indien zinvol wordt een beperkt bodemonderzoek georganiseerd, zo nodig gevolgd door een technische afgraving of in uitzonderlijke gevallen door bodemsaneringwerken.

Bij ernstige incidenten informeert de milieuadviseur de betrokken overheden in overeenstemming met de wettelijke bepalingen.

#### Actie

- personeel van H-VM.03 is oproepbaar bij milieu-incidenten. H-VM.03 blijft houder van raamovereenkomsten met erkende bodemkundige bureaus. Bij ernstige incidenten verschaft deze laatste advies, neemt stalen, analyseert en rapporteert.



In vele gevallen en op voorwaarde dat snel (na hooguit enkele dagen) tot de actie kan overgegaan worden, volstaat een beperkte afgraving en kan met standaardgereedschap de oorspronkelijke toestand hersteld worden. De arrondissementen Infrabel beschikken over raamcontracten voor het inzetten van kranen en vrachtwagens maar de grootste kost is de aanlevering van de verontreinigde bodem aan grondreinigingscentra.

Voor de afvoer van de verontreinigde grond organiseert H-VM03 tot dusver ad-hoc prijsvragen bij meerdere erkende reinigingscentra die in de nabijheid van de calamiteitlocatie gevestigd zijn. Voor het wederaanvullen van de uitgraving heeft Infrabel geen voorraden van gecertificeerde grond ter beschikking. In die gevallen wordt de levering van propere grond ook door H-VM.03 opgenomen in de prijsvraag. Dikwijls leveren de grondreinigingscentra dergelijke gronden gratis in retour.

Om in de toekomst nog sneller en economischer te kunnen werken is het aangewezen raamcontracten te sluiten met grondreinigingscentra.

#### **Actie**

- H-VM.03 organiseert een raamovereenkomst met erkende grondreinigingscentra om bij bodemincidenten op terreinen van de NMBS-Groep, snel en economisch, beperkte partijen verontreinigde bodem te kunnen verwijderen. Als piloot, wordt in 2009 een eerste overeenkomst afgesloten met, in Vlaanderen gelegen, grondreinigingscentra.

#### **Bodemzorg bij de buitendienststelling van installaties**

Het correct buiten dienst stellen en/of verwijderen van citernes, leidingen, transformatoren en andere installaties waar brandstoffen, oliën of vetten kunnen uit lekken, voorkomt nieuwe bodemverontreiniging. Alle vermelde bodemgevaarlijke producten moeten verwijderd worden en citernes en leidingen moeten eerst gereinigd en ontgast worden alvorens te ontmantelen. Bij de NMBS-Holding betreft het uitsluitend activiteiten van de diensten H-ST

#### **Actie**

- In het kader van de ISO14001 procedures voor de diensten H-ST wordt de te volgen werkwijze bij het buitendienststellen van citernes en andere installaties waar brandstoffen, oliën of vetten kunnen uit lekken, gepreciseerd.

#### **Bodemzorg bij het in concessie of in bezetting geven van terreinen en gebouwen**

Industriële bezettingen, bijvoorbeeld schroothandelaars of tankstations kunnen ernstige bodemverontreinigingen veroorzaken. In de bezettingscontracten moeten hogere garanties ingeschreven worden en preventieve controles blijken noodzakelijk. In eerste instantie mag H-ST als contracthouder deze bezetting slechts definitief toestaan, indien de bezetter in het bezit is van de nodige milieuvergunningen of milieumelding.

#### **Actie**

- In de nieuwe bezettingscontracten worden bijkomende waarborgen geëist indien de bezetter een risico-activiteit uitvoert of aanvat.

Elke overdracht van terrein (verkoop, verhuur, in concessie of bezetting geven..) waar voordien activiteiten plaatsvonden met een risico op bodemverontreiniging vereisen doorgaans een voorafgaand bodemonderzoek. Voor de terreinen van de NMBS-Groep controleert H-VM.03 of dit het geval is en zo nodig wordt het bodemonderzoek georganiseerd.

#### **Actie**

- Organiseren van de nodige bodemonderzoeken bij de overdracht van terreinen, bij aanvang van risico-activiteiten en periodiek in overeenstemming met de wettelijke bepalingen. (H-VM.03)

### 3.6.3.b Curatieve bodemzorg

#### Bodemonderzoek en Inventarisatie

Sinds 1999 organiseert H-VM.03 voor alle terreinen van de NMBS-Groep de noodzakelijke bodemonderzoeken en worden alle relevante gegevens genoteerd in een database. De betrokken Patrimonium- of kadastrale percelen worden gegroepeerd tot "site's".

In deze database worden 386 sites onderscheiden: 246 Holding, 100 Infrabel, 40 NMBS. (situatie mei 2009).

- Voor 99 sites blijkt uit het eerste bodemonderzoek dat nader onderzoek niet nodig is.
- Voor 140 sites blijkt uit het eerste bodemonderzoek dat nader onderzoek wel nodig is, daarvan zijn 97 reeds uitgevoerd en voor 10 andere ligt de onderzoeksplicht bij de bezetter of zal de overheid de site ambtshalve saneren.
- Voor de 147 resterende sites is de noodzaak tot nader onderzoek nog onbekend
- Van 97 sites waarvoor het nader onderzoek beschikbaar is, zijn er 19 waarvoor geen sanering noodzakelijk is.

#### Actie

- De onderzoeks- en inventarisatie-inspanningen worden verder gezet overeenkomstig de wettelijke bepalingen en de vraag van de drie patrimoniumdiensten (H-VM.03).

#### Bodemsaneringswerken

Waar nodig, vinden bodemsaneringswerken plaats. Voor de organisatie van bodemsaneringswerken waarvoor de NMBS-Groep saneringsplichtig is, onderscheiden we de volgende gevallen:

- De sanering is niet dringend, in overleg met de bevoegde regionale overheid kunnen de werken uitgesteld worden tot wanneer de omstandigheden toelaten de werken uit te voeren tegen lagere kosten, bv. kan de sanering van de TW Merelbeke uitgesteld worden tot na de verhuis naar de nieuwe werkplaats te Melle.
- De saneringswerken worden geïntegreerd in het bestek van een investeringsproject, bv. werd de sanering van een site te Brugge waar thans het LCI is gevestigd, gecombineerd met de bouw van het LCI, een project beheerd door H-ST zone Gent.
- De saneringswerken zijn omvangrijk of vereisen speciale technieken. In dit geval wordt het projectmanagement toevertrouwd aan TUC RAIL op basis van een bijzondere overeenkomst tussen TUC RAIL en de NMBS-Holding. Bv. de sanering van de terreinen van de CW Etterbeek
- Voor kleinere saneringswerken kan in samenwerking met de bodemsaneringsdeskundige en lokaal personeel, H-VM.03 zelf de saneringswerken aanbesteden. Dit is bv. het geval voor de sanering van een door een PCB-transformator verontreinigd gedeelte van de TW Stockem.
- In uitzonderlijke gevallen wordt de sanering geïntegreerd in de door derden beheerde herinrichting van het terrein, bv. wordt de sanering van de site Pannenhuis te Brussel geïntegreerd in herinrichtingswerken beheerd door de gemeente Sint-Jans-Molenbeek.

#### Actie

- H-VM.03 organiseert en coördineert alle noodzakelijke saneringswerken voor de NMBS-Groep.

#### Financiële provisies voor bodemsanering

Bodemonderzoeken en –saneringen gaan gepaard met hoge kosten. Overeenkomstig de IFRS-boekhoudingsregels en de intragroepafspraken bij de oprichting van NMBS en Infrabel, worden de toekomstige kosten geprovisioneerd per bedrijf.

#### Actie

- H-VM.03 actualiseert trimesterieel de geraamde toekomstige kosten en rapporteert aan de betrokken diensten financiën en patrimoniumbeheer van de drie bedrijven.

## 3.7 Afvalbeheer

### 3.7.1 Inleiding en context

De activiteiten van de NMBS-Groep genereren de volgende afvalstromen:

- het kantoorafval en het afval van de bedrijfskantines;
- het afval van treinreizigers en stationsbezoekers verzameld in de stations en de treinen, dit afval is vergelijkbaar met huishoudelijk afval;
- het afval verzameld in de werkplaatsen rollend materieel en Infrabel en de onderhoudscentra infrastructuur;
- afvalstromen van werven zoals uitgegraven bodem, asballast, steenslagballast-, metselwerk- en betonpuin.

De regionale afvalwetgeving is van kracht naargelang de plaats waar het afval verzameld wordt.

### 3.7.2 Doelstelling

De afvalstromen dienen beter in kaart gebracht worden met het oog op:

- de vermindering ervan;
- waar mogelijk het hergebruik;
- een beheer en verwijdering overeenkomstig de geldende regionale wetgevingen en de gunstigste economische voorwaarden.

**De database afval (in ontwikkeling) biedt de mogelijkheid het volume en type afval te noteren per MTE.**

### 3.7.3 Maatregelen NMBS-Holding

#### 3.7.3.a Inventarisatie van de afvalstromen

De volumes of massa's en de kosten van de diverse afvalstromen zijn slechts verspreid beschikbaar. Dit volgt uit het sterk verspreide beheer van de afvalverwijdering

#### Actie

- H-VM.03 neemt het initiatief om de huidige organisatie van alle afvalstromen van de NMBS-Groep in kaart te brengen en een procedure uit te werken en voor te stellen om de jaarlijkse kosten en volumes op te volgen.

#### 3.7.3.b Kantoorafval

Kantoorafval is bedrijfsafval en in Vlaanderen geldt voor het niet-gevaarlijk afval een selectieplicht in minimaal de fracties papier/karton, glas en restafval. Kantoren genereren eveneens een kleine fractie gevaarlijk afval (bv toners voor kopieermachines, printers, faxtoestellen en batterijen) waarvoor het selectief verwijderen verplicht is in alle gewesten.

#### Actie

- H-ST.1 organiseert en werkt een procedure uit voor de selectieve afvalophaling voor alle kantoorgebouwen waar dit nog niet het geval is, opdat op zijn minst voldaan wordt aan het wettelijk regionaal kader .

#### Actie

- H-ST.1 en H-CO nemen initiatieven opdat alle werknemers en de firma die instaat voor het dagelijks reinigen van de kantoren geïnformeerd en gesensibiliseerd worden om het kantoorafval gescheiden in te zamelen.

### 3.7.3.c Het afval van treinreizigers en stationsbezoekers verzameld in de stations

Sinds eind 2007 zijn in de 4 stations Brussel-Zuid, Oostende, Ottignies en Charleroi afvalbakken voor een gescheiden inzameling beschikbaar. Bovenaan zitten vier afzonderlijke openingen, omringd met verschillende kleuren: groen voor glasafval, blauw voor verpakkingen (blikjes, plastic flessen), geel voor papier en karton en wit voor restafval (voedingsmiddelen). Pictogrammen helpen de gebruikers. De pilootproef is gemengd positief. In Oostende wordt een aanvaardbaar scheidingspercentage gehaald zodat het afval ook effectief als gescheiden afval kan opgehaald worden. In de andere stations is dit voorlopig minder het geval en rekent de NMBS-Holding op de burgerzin van haar klanten om het scheidingspercentage te verhogen.

**Tegen 01/07/2010** wordt deze pilootproef uitgebreid tot de 11 belangrijkste stations. **6 stations Brussel-Zuid, Antwerpen-Centraal, Brussel-Noord, Brussel-Centraal, Gent-St-Pieters, Liège-Guillemins, met een verhoogd risico, worden uitgerust met afvalbakken van het nieuwe transparante type. 5 stations: Charleroi, Leuven, Namur, Oostende en Ottignies worden uitgerust met het bestaande model.**

#### Actie

- H-ST.1 organiseert jaarlijks voor de 11 stations, per station een evaluatie van het scheidingspercentage, de ophaal- en verwijderingskosten en de opgehaalde volumes per fractie. **Een eerste evaluatie zal in januari 2011 plaatsvinden.**

#### Actie

- H-ST.1 en H-CO organiseren een sensibilisatiecampagne in de 11 stations opdat tenminste het voor de afvalverwijdering vereiste scheidingspercentage te behalen.

### 3.7.3.d Het afval van werven

In Vlaanderen geldt het VLAREA, In Wallonië geldt het "Arrêté du Gouvernement wallon du 14 juin 2001 favorisant la valorisation de certains déchets". Beide besluiten regelen o.a. het hergebruik van afvalstoffen als secundaire grondstoffen. In Brussel zal een gelijkwaardige wetgeving van toepassing worden in 2010.

Voor infrastructuurwerven of voor gebouwenwerven worden sinds 1999 voorafgaandelijk chemische analyses uitgevoerd van de te verwijderen materialen zoals oude ballast of bodem. De NMBS-Groep bewaart, in uitvoering van voornoemde wetgeving van de Vlaamse en de Waalse overheid een hergebruikcertificaat voor de vermelde afvalstromen. Deze staalnames en analyses worden uitgevoerd door onafhankelijke deskundigen erkend door de betrokken milieuoverheid.

Nadat het bewijs geleverd wordt dat deze materialen voldoen aan de gestelde normen, wordt het overgrote deel hergebruikt en dus gevaloriseerd. Bovendien geldt in Vlaanderen de regelgeving grondverzet. Bij elk grondverzet is een *Technisch Verslag* van de uit te graven bodem noodzakelijk gestaafd door chemische analyses.

Dergelijke proeven worden in de studiefase uitgevoerd zodat in het bestek de voor de uitvoering relevante informatie kan opgenomen worden. Indien blijkt dat aan de normen niet voldaan wordt, kan met kennis van de analyseresultaten de meest economische bestemming bepaald worden (reiniging in recyclagecentra of storten).

#### Actie

- H-VM.03 sluit contracten af met erkende bodemdeskundigen zodat op afroep van de projectverantwoordelijke voor werven Infrabel, NMBS-Holding of NMBS alle afval van werven voorafgaandelijk gescreend wordt, overeenkomstig de wettelijke bepalingen,

#### Actie

- H-VM.03 overlegt met de regionale overheden over de economisch en ecologische meest optimale hergebruiksvoorwaarden van de werf-afvalstoffen.

### **3.8 Milieuzorg: communicatie en sensibilisering, milieucertificering (ISO 14001 of EMAS), transversale milieuzorgacties.**

#### **3.8.1 Inleiding en context**

Een milieuzorgsysteem is een onderdeel van het bestaande managementsysteem en richt zich speciaal op het beheersen en verbeteren van prestaties op milieugebied. Het milieuzorgsysteem biedt structureel aandacht aan milieuzorg in de bedrijfsvoering en omhelst de 2 volgende doelstellingen:

1. Voldoen aan wet- en regelgeving en het beheersing van milieu-risico's.
2. Streven naar een permanente verbetering van de milieuprestaties

De activiteiten en diensten van de NMBS-Groep zijn omvangrijk. Overeenkomstig de beheersovereenkomsten zullen Infrabel, NMBS en NMBS-Holding een ISO 14001-certificering introduceren voor de activiteiten in de belangrijke gebouwen.

Met behulp van een milieubeheersysteem kunnen de milieueffecten (milieurisico's) van de bedrijfsvoering beheerst en verminderd worden. Hierdoor kan op kosten worden bespaard (bijvoorbeeld voor energie, water en verwijdering van afvalstoffen).

Een milieuzorgsysteem vergt de medewerking van alle werknemers. De norm ISO 14001 onderscheidt de volgende 7 stappen:

Stap 1: waar staan we nu?

Stap 2: Wat zijn de belangrijke milieuaspecten?

Stap 3: Wat is nodig om de dagdagelijkse milieuaspecten te beheren?

Stap 4: Wat willen we bereiken?

Stap 5: Hoe gaan we dat bereiken? (opstellen procedures, milieuhandboek en andere documentatie)

Stap 6: Invoeren van milieuzorgsysteem

Stap 7: Evaluatie, Doen we wat we zeggen?

#### **3.8.2 Doelstelling**

Het milieubeleid maakt integraal deel uit van het dagelijks en strategisch beheer van de NMBS-Holding.

Voor de activiteiten in de belangrijkste 37 stations wordt een ISO 14001 milieubeheerssysteem uitgewerkt en gecertificeerd.

Interne en externe communicatie is het middel om zich te profileren als een milieubewuste onderneming. Het spoor is een belangrijke speler op de weg naar een meer duurzame mobiliteit. Dit dient duidelijker gecommuniceerd te worden.

#### **3.8.3 Maatregelen NMBS-Holding**

##### **3.8.3.a milieubeleidsverklaring**

###### **Actie**

- De milieubeleidsverklaring van 17/12/1999 wordt geactualiseerd en formeel goedgekeurd door het directiecomité en de raad van bestuur. (H-VM.03)

##### **3.8.3.b ISO 14001 voor de 37 belangrijkste stations**

Per district wordt een team samengesteld met vertegenwoordigers van de hiërarchische lijn H-ST.1 die betrokken zijn bij de significante milieuaspecten en met de milieuviseur H-VM.03. In overleg en aangestuurd door de milieuviseur wordt een milieu-audit uitgevoerd zodat de voormelde stappen 1

tot 5 uitgevoerd kunnen worden en alle betrokken personeelsleden geïnformeerd, gemotiveerd en desgevallend opgeleid worden.

Stap 5 vergt eveneens de medewerking van alle partijen, professioneel actief in deze stations.

#### **Actie**

- Tegen uiterlijk eind 2012 wordt een milieuzorgsysteem ingevoerd in de 37 door de NMBS-Holding beheerde stations. Van zodra het milieuzorgsysteem operationeel is en vastgesteld is dat het voldoet aan de norm, wordt een extern certificatieorganisme uitgenodigd om het bedrijf ISO-14000 te certificeren

#### **Actie**

- Ter begeleiding van de invoering van het milieuzorgsysteem wordt tegen **juni 2010** een overeenkomst afgesloten met een externe consultant. H-VM.03 organiseert de gunningsprocedure.

### **3.8.3.c Interne Informatie & sensibilisatie**

#### **De energiebarometer op intraweb**

Om alle personeelsleden van de NMBS-Groep nauwer te betrekken bij de energie-efficiëntie resultaten, is op de openingspagina van het Intranet de energiebarometer beschikbaar

#### **Actie**

- De energiebarometer wordt maandelijks geactualiseerd (H-VM.03 & H-CO)

#### **Aandacht voor milieuthema's bij de interne communicatie**

#### **Actie**

- Connect, de Intra-web flash info besteden regelmatig aandacht aan milieuthema's

#### **De intraweb-site H-VM.03**

De intraweb-site H-VM.03 stelt doelgroepgerichte informatie ter beschikking ten behoeve van de NMBS-Groep. In eerste instantie informatie en duiding over de toepasbare milieuwetgeving maar eveneens basis- en achtergrondinformatie over de verschillende thema's, gerelateerde internationale projecten, de UIC-milieuwerking, enz..

#### **Actie**

- Via de Intra-web-site H-VM.03 is milieurelevante informatie (wetgeving, duiding, basis- en achtergrondinformatie) beschikbaar.

#### **Milieutopics in de periodieke "veiligheidsconferenties"**

Interne milieuzorg is één van de zeven domeinen ter verbetering van het welzijn van de werknemers

#### **Actie**

- H-VM.03 werkt 2 keer per jaar een item uit dat geschikt is voor behandeling in de veiligheidsconferenties en communiceert aan de voorzitters van de comités en aan de preventieadviseurs. De voorzitters van de comités zorgen voor de integratie van de thema's in de veiligheidsconferenties.

#### **Milieuzorg bij de aankoop en het gebruik van gevaarlijke producten**

Alle gegevens over de gevaarseigenschappen van producten (zowel de commerciële producten als de generieke stoffen) zijn voor ieder binnen de NMBS-Groep beschikbaar via het databestand PI (Product Info) ook de gegevens met betrekking tot milieuzorg. De toelaatbaarheid van elk product

wordt regelmatig gescreend en zeker vóór de aankoop van een nieuw product. De nieuwe REACH reglementering verhoogt de verplichting van de producent van gevaarlijke producten om meer onderzoek en meer informatie ter beschikking te stellen.

#### Actie

- Het PI-team (H-VM.02, H-VM.03, H- CPS en H-SC (labo) zet haar werk verder. Alle informatie met betrekking tot milieuzorg wordt ter beschikking gesteld via het databestand *Product Info*.

#### Prijs voor beste eco-initiatief

In het najaar 2009 kunnen de personeelsleden, individueel of in groep, een project indienen over een genomen initiatief voor ecologisch verantwoord handelen op het werk. Een jury zal het beste initiatief belonen met een prijs.

### 3.8.3.d externe Informatie & sensibilisatie

#### Duurzaamheidsverslag

In uitbreiding van het jaarlijkse milieujaarverslag stelt vanaf 2009 de NMBS-Groep een duurzaamheidsverslag op. Daarin wordt informatie en duiding gegeven over de drie dimensies 'maatschappij', 'milieu' en 'economie' of people, planet en profit = de 3 P's, van de activiteiten van de NMBS-Groep.

#### Actie

- In samenwerking met Infrabel en NMBS stelt de NMBS-Holding jaarlijks een duurzaamheidsrapport op.

#### “train-to-Copenhagen” project

Van 5 tot 21 december vindt te Koebenhavn de internationale klimaatconferentie COP15 plaats waar een beslissing wordt verwacht over de “post-kyoto-doelstellingen”. Transport veroorzaakt in Europa ca. 25% van de CO<sub>2</sub> en dat aandeel stijgt. We moeten deze opportuniteit aangrijpen om de voordelen van het spoor intensiever te communiceren. Het betreft niet alleen de organisatie van een reële trein naar Koebenhavn, maar eveneens het aanzetten van alle klanten en potentiële klanten tot het bereiken van de doelstellingen die in Koebenhavn zullen beslist worden en op deze wijze figuurlijk elke dag de trein naar Koebenhavn te nemen.

#### Actie

- In de periode oktober tot half december 2009 neemt H-CO, in overleg met de communicatiediensten Infrabel en NMBS en in overleg met de UIC, diverse initiatieven om het spoor als duurzaam transportmiddel nog nadrukkelijker te promoten.

#### EcotransIT en Ecopassenger-acties

De internet-tool Ecopassenger [www.ecopassenger.org](http://www.ecopassenger.org) maakt het mogelijk om voor het personenvervoer en voor een bepaald traject, de reistijd, het energieverbruik, de CO<sub>2</sub>-uitstoot, en de andere emissies te vergelijken tussen alle mogelijke transportmiddelen. Het is een eenvoudig en gebruiksvriendelijk instrument en het is gebaseerd op wetenschappelijke criteria.

EcoTransIT vormt de tegenhanger voor het goederentransport. Op [www.ecotransit.org](http://www.ecotransit.org) wordt de milieu-impact van het goederentransport vergeleken in termen van afgelegde weg, energieverbruik en emissies.

Als projectpartner levert de NMBS-Groep informatie voor de database en houdt ze die up-to-date in overeenstemming met de nationale data en de stand van de techniek.

#### Actie

- De NMBS-Holding promoot de internet-tools Ecopassenger en EcoTransit. H-VM.03 levert jaarlijks de noodzakelijke data aan de UIC.

### **Commissie milieubegeleiding**

De NMBS-Holding overlegt regelmatig met de milieu-koepelorganisaties.

Het beheerscontract geeft deze Commissie een adviesbevoegdheid inzake de volgende aangelegenheden:

- het beheer van terreinen en directe omgeving;
- de invloeden van het rollend materieel en activiteiten in het algemeen op het milieu;
- het efficiënte beheer op het vlak van onroerende goederen en de investeringen in de hernieuwbare energie.

Deze commissie is paritair samengesteld uit vertegenwoordigers van de NMBS-groep (2 leden Holding, 2 Infrabel en 1 NMBS) enerzijds en vertegenwoordigers van de volgende organisaties anderzijds: BBL en Natuurpunt, Inter Environnement Wallonie en Nature et progrès en Inter Environnement Bruxelles.

### **Actie**

- De NMBS-Holding organiseert 2 maal per jaar een overleg met de commissie milieubegeleiding