

Milieu- beleids- plan



INHOUDSTAFEL

INHOUDSTAFEL	2
INLEIDING	4
DE ACTIVITEITEN VAN INFRABEL EN HUN MILIEU-UITDAGINGEN	5
DE ACTIVITEITEN VAN INFRABEL EN HUN MILIEU-UITDAGINGEN	5
DE MILIEU-UITDAGINGEN VAN INFRABEL.....	8
→ Tractie-energie: minder verbruiken, groener verbruiken	8
ALGEMENE CONTEXT: WAT STAAT ER OP HET SPEL?.....	8
PRIORITAIRE ACTIES.....	9
Het energierendement optimaliseren en de CO ₂ -uitstoot verminderen.....	9
Het aandeel hernieuwbare energie verhogen	10
De stroomverliezen beperken, vooral op niveau van de transformatoren.....	11
Een uniformere snelheid nastreven op het netwerk	11
→ Gebouwen en uitrustingen: hergroeperen en meten.....	12
ALGEMENE CONTEXT: WAT STAAT ER OP HET SPEL?.....	12
PRIORITAIRE ACTIES.....	13
De gebruikte oppervlakte van de gebouwen optimaliseren.....	13
Het energieverbruik meten	14
Een duurzame strategie voor de gebouwen opstellen	16
→ Geluid en trillingen: de hinder verminderen.....	17
ALGEMENE CONTEXT: WAT STAAT ER OP HET SPEL?.....	17
PRIORITAIRE ACTIES.....	18
Bijdragen aan de verbetering van de gewestelijke geluidsbelastingskaarten	18
Ingrijpen in de infrastructuur en het verkeersbeheer	19
De spoorwegondernemingen sensibiliseren voor de TSI geluidsnormen	20
→ Patrimonium en biodiversiteit: ons groene kapitaal verrijken	21
ALGEMENE CONTEXT: WAT STAAT ER OP HET SPEL?.....	21
PRIORITAIRE ACTIES.....	22
Een gedifferentieerd onderhoudsbeleid van de sporen en groene zones voeren.....	22
Een samenwerkingsbeleid met milieuorganisaties ontwikkelen.....	24
Aanpassingen voorzien om de biodiversiteit en het landschapspatrimonium te beschermen	24
→ Bodems saneren en vervuilingsrisico's voorkomen.....	25
ALGEMENE CONTEXT: WAT STAAT ER OP HET SPEL?.....	25
PRIORITAIRE ACTIES.....	26
Het saneringsbeleid van verontreinigde bodems voortzetten	26
Niet-conforme en/of potentieel vervuilende uitrustingen ontmantelen	28
Zes dieselbevoorradingsposten installeren	28
→ Water: het blauwe goud beschermen.....	30
ALGEMENE CONTEXT: WAT STAAT ER OP HET SPEL?.....	30

PRIORITAIRE ACTIES.....	31
Het waterverbruik in de werkplaatsen en de LCI's meten en opvolgen	31
Investeren in de recuperatie van regenwater	31
Grondwaterlagen en natuurlijke waterpartijen beschermen	33
→ Afval en gevaarlijke stoffen: kwantificeren, beperken, sorteren	34
ALGEMENE CONTEXT: WAT STAAT ER OP HET SPEL?.....	34
PRIORITAIRE ACTIES.....	35
Terugwinning van het afval van de LCI's en van de werkplaatsen.....	35
Terugwinning van het afval van de bouwerven onder toezicht van Infrabel.....	36
Minder kantoorafval produceren	37
Het afvalsorteersysteem in de stations verder uitbouwen.....	37
→ Aankoop, verkoop en onderaanneming: "greening the supply chain".....	39
ALGEMENE CONTEXT: WAT STAAT ER OP HET SPEL?.....	39
PRIORITAIRE ACTIES.....	40
De selectiecriteria voor leveranciers en materialen wijzigen	40
De commerciële partners van Infrabel bewust maken van de impact van energie en van de spoorwegactiviteiten op het milieu.....	41
De aankopers en de verkoopteams opleiden in een milieubewust aankoopbeleid.....	42
→ Sensibilisering en certificering: het milieu is een zaak van iedereen	43
ALGEMENE CONTEXT: WAT STAAT ER OP HET SPEL?.....	43
PRIORITAIRE ACTIES.....	44
De kennis uitbreiden om meer mensen achter het project te scharen	44
De ISO 14001-certificering behalen voor de werkplaatsen en LCI's van Infrabel.....	44
De externe dialoog voortzetten.....	45
sEen team op de been brengen bij Infrabel dat verantwoordelijk is voor het milieu	46
BESLUIT	47
BIJLAGE	48

INLEIDING

Het spoor is een 'groen' vervoermiddel. Onlangs nog waarschuwden de organisatoren van 'De Lente van het Leefmilieu' voor de enorm dominante positie van het wegtransport in de Belgische vervoersector (93 % van het reizigersvervoer; 71 % van het vrachtvervoer). Volgens de Nationale Klimaatcommissie produceert dit wegtransport vandaag in zijn eentje 94 % van de totale CO₂-uitstoot van de vervoersector. Waterwegen en spoorwegen dragen slechts uiterst marginaal bij aan de totale uitstoot van de sector.

Dit mag ons niet beletten er iets aan te doen. Integendeel! Duurzame ontwikkeling behoort tot de grootste uitdagingen van dit tijdperk: vandaag begrijpt iedereen dat we de volgende generaties moeten beschermen en dat we ze een leefbare en aangename planeet moeten nalaten. Als hoofdrolspeler in de mobiliteit van reizigers en goederen, en als beheerder van een infrastructuur die een zekere impact heeft op het milieu, mag Infrabel bij deze uitdaging niet aan de kant blijven staan.

Ons vak omvat een belangrijke milieudimensie, en vandaag bevestigen wij wat dat betreft een reeks solide engagementen. Dit is het onderwerp van dit document, en het is de vrucht van een uitgebreide informatieverzameling en analyse. Dit eerste Milieubeleidsplan van Infrabel is in de eerste plaats een structurerend plan. Het grijpt terug naar een hele reeks acties die vroeger al werden opgezet, coördineert deze en vult ze aan met nieuwe acties. Het is mijn ambitie hiermee binnen Infrabel de basis te leggen voor een mentaliteits- en gedragswijziging en de weg vrij te maken voor talrijke verbeteringen.

Ook al is de ecologische voetafdruk van onze infrastructuren in absolute cijfers inderdaad groot, het spoorverkeer biedt ongetwijfeld een oplossing voor de vervuilings- en klimaatproblemen. Door op een duurzame en verantwoordelijke manier een spoorwegactiviteit te ontwikkelen die steeds beter aansluit bij de verwachtingen van de mensen en de bedrijven in België, zal het aandeel van het spoorverkeer in het landschap van het duurzame vervoer nog toenemen.

Luc LALLEMAND,
Gedelegeerd bestuurder

DE ACTIVITEITEN VAN INFRABEL EN HUN MILIEU-UITDAGINGEN

Op 1 januari 2005 werden de structuren van de voormalige NMBS aangepast om te voldoen aan het Europese liberaliseringsproces van het spoorvervoer. Op deze sleuteldatum werden drie entiteiten opgericht, drie naamloze vennootschappen van publiek recht: NMBS-Holding, Infrabel en NMBS. Ze zorgen ervoor dat hun respectieve spooractiviteiten passen in het beleid voor een duurzame mobiliteit van de Belgische overheid.

Infrabel is dus een autonoom overheidsbedrijf dat op diverse terreinen actief is. Zo is Infrabel verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van het spoorwegnet en de spoorinfrastructuur in België (ruim 3.500 km aan spoorlijnen) en voor de toekenning en verdeling van de rijpaden aan de spoorwegondernemingen die in België actief zijn. In die hoedanigheid wil Infrabel bijdragen tot de ontwikkeling van een duurzame mobiliteit waarin het spoorverkeer een sleutelrol speelt.

De opdracht van Infrabel kadert volledig in het concept 'openbare dienst'. Infrabel stelt zich tot doel een kwaliteitsvol, betrouwbaar, stipt en veilig spoorwegnet te garanderen en de in België actieve spoorwegondernemingen een concurrentiële toegang te bieden tot het reizigers- en goederenvervoer. Om deze doelstellingen waar te maken investeert Infrabel in de modernisering en verdere ontwikkeling van het spoor in België. Met deze investeringen wil zij het spoorverkeer in België ontwikkelen en promoten, met respect voor alle stakeholders, waaronder ook diegenen die bij het leefmilieu betrokken zijn.

Beheer van de infrastructuur

Infrabel vernieuwt en onderhoudt de bestaande spoorweginfrastructuur (seininrichting, elektrische voeding, sporen, gebouwen en kunstwerken), en ontwerpt en bouwt nieuwe installaties. Infrabel produceert en herstelt in zijn werkplaatsen het grootste gedeelte van het elektrische materiaal en de spoorelementen (wissels, dwarsliggers enz.).

Beheer van het netwerk

De diensten van Infrabel zijn verantwoordelijk voor de organisatie en de coördinatie van het treinverkeer en het beheer van het verkeer in real time. Zij realiseren en actualiseren de verkeersinformatiedragers en bepalen welke aanpassingen nodig zijn om de seinhuizen, de omroepinstallaties en de aankondigingsschermen te verbeteren. Ze verzekeren ook het onderhoud van de onbewaakte stopplaatsen.

Toegang tot het Net

Infrabel verdeelt de rijpaden en wijst ze op niet-discriminerende wijze toe aan de spoorwegondernemingen volgens de behoeften van de klanten en factureert hen de vergoedingen voor het gebruik van de Belgische spoorweginfrastructuur. Infrabel inventariseert en analyseert de behoeften van zijn klanten en stakeholders. In functie daarvan doet het investeringen ter uitbreiding van de infrastructuur en staat het in voor de uitvoering ervan. Infrabel verzorgt ook bepaalde opdrachten met betrekking tot de exploitatieveiligheid, en ziet in dit verband toe op de implementering van een veiligheidsbeheersysteem, op de redactie van

veiligheidsregels voor exploitatie van de spoorweginfrastructuur, en op de coördinatie met de spoorwegondernemingen.

Zes algemene diensten

Via zes diensten beheert de onderneming alle aspecten op het vlak van administratie, financiën, juridische materies, strategie, aankopen, human resources en communicatie die verbonden zijn met zijn basisactiviteiten.

Infrabel is er zich goed van bewust dat al deze activiteiten een impact hebben op het leefmilieu. Daarom heeft Infrabel zich bij de uitwerking van dit milieubeleidsplan ingespannen om de prioritaire aandachtspunten en acties met betrekking tot het leefmilieu te identificeren. Bijzondere aandacht ging hierbij naar het bepalen van acties, op elk niveau, om alle medewerkers van de onderneming te mobiliseren en te motiveren. Een milieubeleid is immers slechts mogelijk als het wordt gedragen door alle mensen, en als zij bereid zijn om het uit te voeren.

Als beheerder van het Belgische spoorwegnet heeft Infrabel ook de wil om dit netwerk te moderniseren en uit te breiden om het gebruik van het spoor in België te doen toenemen en op die manier bij te dragen tot duurzaam vervoer.




BENADERING EN METHODOLOGIE

Aandacht voor het milieu is niets nieuws bij Infrabel. Om dit milieubeleidsplan op te zetten en uit te werken heeft Infrabel brainstormsessies en individuele gesprekken gehouden met de betrokken medewerkers van Infrabel en de Milieudienst van de NMBS-Holding geraadpleegd. Dit overleg heeft geleid tot een inventaris van alle initiatieven die al genomen werden en de identificatie van mogelijke nieuwe initiatieven. Deze inventaris werd geconfronteerd met een analyse van de uitdagingen volgens twee krachtlijnen: per thema en per specialisatie, rekening houdend met onze wettelijke verplichtingen en met de intenties van de bevoegde overheden, die zijn uitgedrukt in het beheerscontract dat de opdracht van openbare dienstverlening van Infrabel vastlegt (cf. bijlage).

Dankzij deze methodologie kon de milieuproblematiek diepgaand aangepakt worden, werden leemtes opgevuld en werd de benadering gestructureerd. Hierbij werd rekening gehouden met de realiteit op het terrein, met de technische en financiële haalbaarheid van mogelijke oplossingen en verbeteringen, met de ervaringen van de medewerkers, de mening van externe stakeholders en alle uitdagingen waarmee de onderneming geconfronteerd wordt. Dit alles is zichtbaar doorheen de diverse fasen die werden doorlopen bij de realisatie van het milieubeleidsplan.

Dit alles werd tot stand gebracht door medewerkers van Infrabel, die daarbij geholpen werden door externe adviseurs met ervaring in milieuaangelegenheden en duurzame ontwikkeling, meer bepaald voor het strategisch advies en de audit. Het proces verliep in 7 fasen:

- 
- 1. Informatie verzamelen en de betrokken partijen identificeren**
 - 2. De milieuproblematieken die verbonden zijn met de diverse activiteiten van Infrabel identificeren**
 - 3. De prioritaire aandachtspunten selecteren**
 - 4. De prioritaire aandachtspunten omzetten in acties**
 - 5. De acties structureren en de actieplannen vastleggen**
 - 6. Een eerste versie van het milieuplan opstellen en voorleggen aan het Bestuur**
 - 7. Opstellen van de finale geamendeerde versie van het plan**

DE MILIEU-UITDAGINGEN VAN INFRABEL

→ TRACTIE-ENERGIE: MINDER VERBRUIKEN, GROENER VERBRUIKEN

ALGEMENE CONTEXT: WAT STAAT ER OP HET SPEL?

De totale activiteiten van het spoorwegverkeer vertegenwoordigen 0,8 % van het Belgische verbruik van primaire energie¹ (20,2 petajoule²). Deze fenomenale hoeveelheid vormt niet alleen een enorme kostenpost voor de NMBS-Groep – ongeveer 6 % van de exploitatiekosten, of bijna 120 miljoen euro aan elektriciteit en 26 miljoen euro aan diesel in 2008 – maar dit heeft ook een aanzienlijk milieueffect, meer bepaald wat de uitstoot van broeikasgassen betreft.

Als men echter de globale ecologische voetafdruk bekijkt, is het belangrijk te benadrukken dat spoorvervoer een veel hoger energie-rendement heeft dan andere vervoermiddelen. Hoewel het spoor in België 6,3 % van de reizigers en 10,8 % van de goederen vervoert, vraagt het slechts 3,3 % van alle primaire energie die de totale vervoersector opeist. Om duurzame mobiliteit te stimuleren en te ontwikkelen is een transfer van andere vervoermiddelen naar het spoor onontbeerlijk. In die context moet veeleer voorrang worden gegeven aan de vermindering van het gemiddelde verbruik per reizigerskilometer of tonkilometer en aan de verbetering van het energie-rendement dan aan de vermindering van het totale volume aan CO₂-uitstoot.

Infrabel, dat namens de NMBS-Groep en alle klanten onderhandelt over de aankoop van de elektriciteit die nodig is om het hele spoorwegnet te voeden, is zich terdege bewust van zijn verantwoordelijkheid: dit is niet alleen een verantwoordelijkheid tegenover burgers en klanten, maar ook tegenover de planeet.

¹ Primaire energie is de energie zoals ze beschikbaar is vóór transformatie en transport (bv. steenkool, aardgas, uranium,... op hun oorspronkelijke locatie). Deze meetwijze houdt dus ook rekening met de verliezen tijdens productie, opslag en distributie.

² Petajoule = 10¹⁵ joule

Met de wind in de zeilen!

Binnenkort kan Infrabel u goede reis wensen "met de wind in de zeilen".

Het "Zeiltrein"-project, dat momenteel in volle ontwikkelingsfase is, zal de treinen op de hogesnelheidslijn van Leuven naar Luik, en de treinen op de klassieke lijnen Leuven-Voroux en Landen-Hasselt op windenergie kunnen laten rijden.



Infrabel engageert zich ertoe zich in te zetten om zijn energie-rendement te verbeteren, zowel voor tractie- als voor niet-tractie-energie. Infrabel verbindt zich ook tot het opzetten van partnerships om het aandeel hernieuwbare energie in zijn aankopen te verhogen, en om zelf meer hernieuwbare energie te produceren en/of de productie van hernieuwbare energie door derden te bevorderen. Kortom: Infrabel gaat alles in het werk stellen om zijn CO₂-uitstoot per vervoerde eenheid te verminderen en minder te verbruiken: dit is goed voor het bedrijf én voor het milieu.

PRIORITAIRE ACTIES

Het Masterplan "Tractie-energie" van de NMBS-Groep waarin Infrabel, NMBS en NMBS-Holding zich samen hebben geëngageerd, beschrijft de acties die zullen worden ondernomen om het energieverbruik te verminderen. Dit plan houdt geen rekening met de behoefte aan niet-tractie-energie die 20 % van het totale energieverbruik van de NMBS-Groep omvat. Het Masterplan beschrijft alle acties die worden ondernomen om het energierendement van de tractievoertuigen te verbeteren. Sommige van de door Infrabel ondernomen acties worden hierna beschreven.

Het energierendement optimaliseren en de CO₂-uitstoot verminderen

Infrabel zal meer bepaald meerdere '*metering on board*'-toestellen installeren. Deze toestellen, die het energieverbruik in de tractievoertuigen meten, zullen Infrabel in staat stellen een meer gedetailleerde factuur van de tractie-energie op te stellen voor zijn klanten (die overeenstemt met hun reëel verbruik). Deze gegevens zullen bovendien de spoorwegondernemingen in staat stellen het energieverbruik van hun voertuigen te analyseren en aldus gemakkelijker en sneller de nodige maatregelen te nemen om dit te verminderen. Deze actie zal uitgevoerd worden in samenwerking met de spoorwegondernemingen en het Europese 'ERESS'³-partnership. Infrabel kan deze databank eveneens gebruiken om te werken aan een grotere bewustwording van zijn klanten met betrekking tot de milieuproblematiek (Cf. hoofdstuk *Aankoop, Verkoop en Onderaanneming: 'Greening the Supply Chain'*.)

KPI

- Aantal meters aan boord van de treinen die op het spoornet rijden.
- Infrabel biedt de geïnteresseerde spoorwegondernemingen de nodige instrumenten (o.a. IT-instrumenten) om deze meters te gebruiken en de gegevens te verwerken

Tijdschema

Tegen eind 2010 zullen er met de steun van Infrabel tien elektriciteitsmeters geïnstalleerd worden. Infrabel zal ook de installatie van 10 bijkomende meters financieel ondersteunen. De aankoopprijs voor een meter bedraagt 10.000 EUR. Daar komen dan nog de installatiekosten bij. De doelstelling is dat eind 2015 70 % en eind 2020 95 % van het rollend materieel met meters uitgerust is.

³ European Railway Energy Settlement System is een open partnership waarvan momenteel Infrabel en de Deense, Zweedse en Noorse infrastructuurbeheerders deel uitmaken.

Het aandeel hernieuwbare energie verhogen

Infrabel wil het aandeel groene energie in zijn aankopen bij zijn leveranciers verhogen. Momenteel garandeert Electrabel, de leverancier van tractie-elektriciteit, dat 10 % van zijn elektriciteitsproductie uit hernieuwbare bronnen komt. Infrabel heeft echter een zeer specifiek verbruiksprofiel (met zeer hoge verbruikspieken op bepaalde momenten van de dag) en beschikt niet over precieze informatie wat het effectieve aandeel groene energie in de leveringen aangaat.

In België komt 4 tot 5 % van de geproduceerde elektriciteit voort uit hernieuwbare bronnen (in Wallonië 5,1 %, in Vlaanderen 3,3 % en 1,25 % in Brussel). Dit aandeel moet tegen 2020 op 13 % komen.

Bovendien moedigt Infrabel ook projecten rond de productie van hernieuwbare energie aan, en dit zowel intern als via samenwerkingsverbanden met derden. Zo werden er contacten gelegd met Fedesco om het potentieel van Infrabel inzake hernieuwbare energie te bepalen (meer bepaald in het kader van het Federaal actieplan voor energie-efficiëntie).

Voor alle projecten (windturbines, zonnepanelen, biomassacentrales) gaat Infrabel op zoek naar synergieën met zijn "core business". Infrabel houdt in zijn analyse van de levensvatbaarheid van deze projecten ook rekening met de veiligheid en de rendabiliteit. Voor wat dit laatste punt betreft, dient eraan herinnerd te worden dat de vermindering, vanaf 2010,



van de waarde van de certificaten die men verkrijgt dankzij de installatie van zonnepanelen een rem kan zetten op de verdere ontwikkeling van projecten in dit domein.

Concreet is er momenteel een eerste grootschalige project, "Zeiltrein", in ontwikkeling. Samen met Electrabel en diverse gemeenten in Vlaams- en Waals-Brabant wordt langs de hogesnelheidslijn Leuven - Luik een park van 20 windmolens aangelegd dat op termijn maximaal 29 windmolens zal tellen. Volgens de planning zullen de eerste windmolens in 2011 in gebruik genomen worden. Infrabel heeft 3,5 miljoen EUR geïnvesteerd in dit project. Dankzij dit windmolenpark zal Infrabel over een elektriciteitsvermogen van 36 GWh per jaar beschikken, wat overeenkomt met 2,5 % van de elektrische tractie-energie die nodig is voor het Belgische spoorwegnet. Het totale project zal evenwel ook 60.000 ton CO₂-uitstoot uitsparen.

KPI

Aantal GWh groene elektriciteit die Infrabel opgewekt heeft, of waarvan het de productie ondersteund heeft.

Informatie verwerven over het aandeel hernieuwbare energie aangekocht bij de leveranciers.

De stroomverliezen beperken, vooral op niveau van de transformatoren

De vermindering van de stroomverliezen vormt een permanent aandachtspunt van Infrabel. Bij nieuwe installaties of onderhoudswerken waakt Infrabel erover om uitrustingen te plaatsen met een hoog energierendement.

Om de verliezen van de transformatoren op het spoorwagennet te beperken, installeert Infrabel nieuwe, anti-verliestransformatoren zodra oudere modellen aan vervanging toe zijn en uiteraard ook waar er nieuwe geïnstalleerd moeten worden. Hun aankoop prijs is hoger, maar dankzij de gerealiseerde energiebesparingen kan deze meerkost terugverdiend worden.

Een andere maatregel die Infrabel al progressief toepast, is de parallelschakeling van transformatoren om hun werking te optimaliseren.

Tot slot heeft Infrabel zijn goedkeuring verleend aan de aankoop van 10 bijkomende meters (zie Actie "Het energierendement optimaliseren en de CO₂-uitstoot verminderen") van de tweede generatie waarmee ook de spanningen op de bovenleiding geïnspecteerd kunnen worden. Dankzij de gegevens die via deze meters verkregen worden kunnen de stroomverliezen beter geanalyseerd en becijferd worden.

Een uniformere snelheid nastreven op het netwerk

Het regelen van het treinverkeer is absoluut fundamenteel om het verbruik van tractie-energie te doen dalen.

Daarom heeft Infrabel zich ook geëngageerd tot het opstellen van een inventaris van de vertragingzones waar een lagere maximumsnelheid wordt voorgeschreven, en tot het analyseren van de mogelijkheid om snelheidsprofielen aan te leveren waarmee treinbestuurders hun rijgedrag zouden kunnen aanpassen om minder energie te verbruiken.

→ GEBOUWEN EN UITRUSTINGEN: HERGROEPEREN EN METEN**ALGEMENE CONTEXT: WAT STAAT ER OP HET SPEL?**

Het energieverbruik voor verwarming van (openbare en private) gebouwen is verantwoordelijk voor 21 % van de uitstoot van broeikasgassen in België. Het is primordiaal om het energierendement te verbeteren en om rationeler met energie om te springen. Dit is niet alleen nodig om het milieu te beschermen, maar ook om de energiefactuur te drukken zodat de overheidsdotatie rationeel besteed wordt. In 2008 bedroeg het energieverbruik van de NMBS-Groep voor haar kantoren, werkposten en stations 224 GWh. Op jaarbasis betekent dit een totale kostprijs van 20,04 miljoen euro.

Met de inspanningen die de NMBS-Groep tot begin 2009 al leverde, kon het energieverbruik van de gebouwen en lokalen al met 6,4 % worden verminderd in vergelijking met 2005. Deze inspanningen zullen overigens worden voortgezet aangezien de autonome overheidsbedrijven, en dus ook de drie entiteiten van de NMBS-Groep, zich ertoe hebben verbonden hun verbruik van niet-tractie-energie tegen 2012 met 7,5 % en tegen 2020 met 20 % te verminderen in vergelijking met het referentiejaar 2005.

Na de oprichting van de NMBS-Groep in 2005 werd het volledige vastgoedpark verdeeld over de verschillende entiteiten van de Groep. De NMBS-Holding is eigenaar van het grootste gedeelte van het vastgoedpatrimonium van de groep (stations, kantoren en dienstgebouwen). Infrabel, dat de volledige spoorinfrastructuur beheert, is tevens eigenaar van een zeker aantal gebouwen, vooral technische posten en werkplaatsen. Zo bezit Infrabel op dit ogenblik in totaal een duizendtal gebouwen. Daarnaast huurt Infrabel ruimtes in de stations, kantoren en dienstgebouwen die aan de NMBS-Holding toebehoren.

Om het energierendement van de gebruikte gebouwen te verbeteren en dus het verbruik te verminderen, moet Infrabel niet alleen rekening houden met vastgoed dat het zelf bezit, maar ook samenwerken met de andere entiteiten van de groep voor de gebouwen die het gebruikt maar waarvan het geen eigenaar is.

Verspilling opsporen

Vele mensen verklaarden zich bereid de verantwoordelijkheid te dragen om op hun dienst 'energiewaker' te zijn. Deze mensen werken op die plaatsen waar het meest energie wordt verbruikt om het verbruik onder controle te krijgen. Zij sensibiliseren hun collega's over kleine daden die relatief veel energie besparen en sporen verspilling of defecten op. Eén van hen is Vincent Samyn, van de Infrabel-werkplaats in Schaarbeek: "Ik overtuig mijn collega's en motiveer hen om kleine, eenvoudige daden te stellen waarmee we onze impact op het leefmilieu beperken. En zodra ik één of andere verspilling vaststel, breng ik ze in kaart en informeer ik de bevoegde diensten zodat zij een snelle en efficiënte oplossing kunnen leveren. Zo kan iedereen zijn steentje bijdragen aan een beter leefmilieu. Een eenvoudige

Om de impact op het milieu veroorzaakt door zijn gebouwen en vastgoedpatrimonium te beperken, zal Infrabel zijn beleid richten op de drie volgende hefbomen:

- De gebruikte oppervlakte van de gebouwen optimaliseren;
- Het energierendement van de gebouwen verhogen;
- Het verbruik door de personeelsleden van Infrabel verminderen (cf. hoofdstuk *Sensibilisering en Certificering: het milieu is een zaak van iedereen*).

PRIORITAIRE ACTIES

De gebruikte oppervlakte van de gebouwen optimaliseren

Infrabel voert geleidelijk een plan uit om zijn diensten te centraliseren. Concreet betekent dit dat de verschillende logistieke centra, seinhuizen en werkplaatsen gehergroepeerd worden in modernere en betrouwbaardere gebouwen met betere werkomstandigheden. Naast de evidente voordelen wat de efficiëntie betreft, zal dit plan ook het energieverbruik drastisch verminderen, omdat het aantal te onderhouden en te verwarmen gebouwen fors zal afnemen. Er zullen dus aanzienlijke energie- en financiële besparingen⁴ gerealiseerd kunnen worden.

Dit concentratieplan vormt een cruciaal element van het beleid voor een duurzaam beheer van gebouwenpark van Infrabel. Het huidige gebouwenpark bevat inderdaad nog enkele oude gebouwen, waarvan de energieprestaties, naar huidige normen, ondermaats zijn. Op termijn is het de bedoeling van de concentratie om het aandeel van dergelijke gebouwen tot een strikt minimum te beperken.

Om de geschikte locaties voor zijn diensten te bepalen heeft Infrabel een inventaris opgesteld van het duizendtal gebouwen dat momenteel in gebruik is. Via deze inventaris zal hun respectieve levensduur geëvalueerd en zal bekeken worden, op basis van criteria zoals het energieaspect, welke gebouwen onderhouden, gemoderniseerd of gesloopt moeten worden.

De volgende tabel toont aan dat Infrabel al gestart is met de concentratie van zijn activiteiten en dus eveneens de vermindering van het aantal gebruikte gebouwen.

⁴ Infrabel beseft wel degelijk dat de concentratie van zijn werkplekken een grotere mobiliteit zal vragen van zijn werknemers, die soms genoodzaakt zijn om verder van huis te gaan werken. De impact van de verhoogde mobiliteit is echter veel kleiner dan de positieve gevolgen van het kleiner aantal gebouwen. Om deze extra verplaatsingen te compenseren zal Infrabel, dat beschikt over een wagenpark van 1300 nutsvoertuigen, zijn medewerkers opleiden in Ecodriving.

Actie	2009	2010	2011-2012
Van 250 depots naar 22 LCI's ⁵ en 47 antennes	13 operationele LCI's	Een extra LCI zal operationeel zijn (Kortrijk).	4 extra LCI's zullen operationeel zijn (Jemelle, Angleur, Muizen, Antwerpen-Oost). Andere projecten zijn gepland op langere termijn (timing 2014).
Van 360 naar 31 seinhuizen		Project is lopend (vandaag nog 260 seinhuizen).	Te bereiken doelstelling: 31 seinhuizen
Een geactualiseerde database met de beschrijving van de bestaande, afgebroken of af te breken gebouwen.	Uitgevoerd sinds juli 2009		
De werkplaats van Etterbeek overbrengen naar Schaarbeek.	Uitgevoerd sinds eind 2009		
Zich concentreren in de meest relevante LCI's.		Project is lopend	

KPI

Totale oppervlakte ingenomen door het vastgoedpatrimonium van Infrabel (per activiteit).

Het energieverbruik meten

Alvorens maatregelen te nemen om het energierendement te verbeteren, moet men eerst het energieverbruik van de gebruikte gebouwen opmeten. Zo kan men realistische en concrete doelstellingen vastleggen en de meest efficiënte maatregelen nemen. Infrabel zal hiertoe energieaudits uitvoeren en meters installeren om daarna concrete acties uit te voeren.

Eerder dan een energieaudit uit te voeren van al deze gebouwen, opteert Infrabel voor een gericht beleid waarin het voor iedere gebouwsoort standaarden ontwikkelt door rekening te houden met de resultaten van de meest performante elementen van het gebouwenpark.

⁵ Logistiek Centrum Infrastructuur

KPI

- Daling (in %) van het jaarlijks gemiddeld verbruik van stookolie en aardgas ten opzichte van 2005 (waarbij 90 % van het verbruik werd bijgestuurd in functie van het aantal graden-dagen);
- Daling (in %) van het gemiddeld jaarlijks elektriciteitsverbruik ten opzichte van 2005 (waarbij 10 % van het verbruik wordt bijgestuurd in functie van het aantal graden-dagen);
- Daling (in %) van het gemiddelde totale jaarlijkse energieverbruik ten opzichte van 2005 van de gebouwen waarvan het elektriciteits-, stookolie- en gasverbruik bekend is

Tijdschema

In Bascoup werd in 2006 een audit uitgevoerd.

Er is een audit bezig in verschillende seinhuizen. De resultaten zullen beschikbaar zijn tegen eind 2010.

De energieaudits zullen worden voortgezet in de verschillende gebouwen.

Er zullen geleidelijk meters geplaatst worden op de plaatsen waar ze het meest nodig zijn.

Een duurzame strategie voor de gebouwen opstellen

Energie is niet het enige aspect van de gebouwen dat een effect heeft op het milieu. Om alle primordiale aspecten van duurzaamheid te omvatten zal Infrabel zich toeleveren op de ontwikkeling en publicatie van een duurzame strategie voor zijn gebouwen. Deze strategie zal het daarna mogelijk maken een gecoördineerde opbouw van de acties te definiëren.

Er wordt rekening gehouden met diverse dimensies: een maximale vermindering van het energieverbruik, investering in middelen met een hoog energierendement, de hoogst mogelijke verhouding van alternatieve energie in het onvermijdelijke energieverbruik.

Vandaag bestaan er reeds richtlijnen voor de nieuwe gebouwen en de moderniseringswerken van de gebouwen van Infrabel die bemand worden door personeel. Deze hebben betrekking op het naleven van een K coëfficiënt van maximum 30 en een E coëfficiënt van maximum 75, en op het uitvoeren van een haalbaarheidsstudie over het gebruik van hernieuwbare energie.

Met het oog op de concrete uitvoering van deze duurzame strategie zal er in de loop van 2010 een eco-consultant aangeworven worden.

KPI

- Bestaan en uitvoering van interne richtlijnen inzake een duurzaam ontwikkelingsbeleid voor de gebouwen;
- Aanwerving van een eco-consultant om de uitvoering van deze richtlijnen te stimuleren

Isoleren: het werkt!

In de werkplaats van Bascoup vond in 2006 een energieaudit plaats. Op basis van de aanbevelingen van deze audit kon het gasverbruik in 2008 met 31 % worden verminderd in verhouding tot het referentiejaar 2005, en daalde het elektriciteitsverbruik met 6 %. Dit reële succes was te danken aan de isolering van twee gebouwen en de aanpassing van de verlichting.



→ GELUID EN TRILLINGEN: DE HINDER VERMINDEREN

ALGEMENE CONTEXT: WAT STAAT ER OP HET SPEL?

Infrabel is zich ervan bewust dat zijn activiteiten een impact hebben op de omgeving, meer bepaald op het comfort van de bewoners in de nabijheid van spoorinfrastructuur, maar ook op de fauna met een habitat dicht bij de sporen. Het geluid en de trillingen die voorbijrijdende treinen veroorzaken, die te wijten zijn aan het geraas van de motoren, het rolgeluid en het aërodynamische geluid, kunnen hinder veroorzaken en vormen daarom een belangrijke uitdaging voor Infrabel.

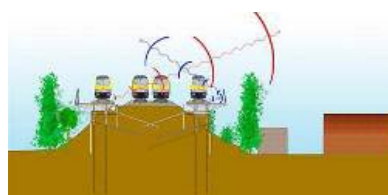
Bij de aanleg van nieuwe lijnen stelt Infrabel alles in het werk om de geluidshinder en de trillingen maximaal te beperken. Infrabel organiseert vooraf effectstudies, zowel voor het geluid als voor de trillingen. Deze onderzoeken worden vervolgens ter goedkeuring voorgelegd aan de bevoegde gewestelijke overheden. Bij de daarop volgende werkzaamheden past Infrabel diverse methoden toe om de hinder voor de omwonenden te beperken: installatie van geluiddempende muren of schermen, aanleg van groene wanden of, wanneer de situatie dit mogelijk maakt, aanleg van overdekte spoorseuven. Deze constructies vormen een belangrijke investering en zijn het beste bewijs van het belang dat Infrabel hecht aan de uitdagingen op milieuvlak.

Op de bestaande lijnen worden ook andere maatregelen gepland om de geluidshinder voor de buurtbewoners op lange termijn aanzienlijk te beperken. Infrabel vermindert zijn impact op het milieu met een combinatie van acties op het vlak van infrastructuur, verkeersbeheer en geluidshinder langs de spoorbanen en in en rond de stations.

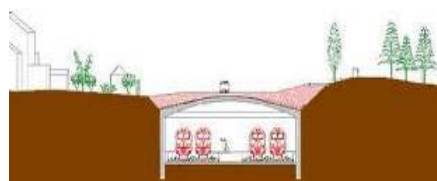
Op wetgevend niveau behoort de Europese Richtlijn voor geluid (2002/49/EG) tot de bevoegdheid van de gewesten. Volgens deze Richtlijn moet het geluid in kaart gebracht worden en moeten aangepaste actieplannen uitgewerkt worden. De NMBS-Groep werkt hiervoor samen met de gewesten door hen van gegevens aangaande het spoorverkeer te voorzien: aantal en type treinen, evenals dienstregelingen op de verschillende lijnen.

Beperking van de hinder op de nieuwe lijnen

Bij de aanleg van nieuwe lijnen doet Infrabel bij de uitvoering van de werken een beroep op diverse methoden om de hinder voor de buurtbewoners te beperken: de installatie van geluiddempende muren of de aanleg van overdekte spoorseuven.



Geluiddempende schermen



Overdekte spoorseuf

PRIORITAIRE ACTIES**Bijdragen aan de verbetering van de gewestelijke geluidsbelastingskaarten**

De prioriteit is om te voldoen aan Europese Richtlijn 2002/49/EG aangaande geluid. Deze richtlijn bepaalt dat de gewesten, in samenwerking met de NMBS-groep, een geluidsbelastingskaart opmaken van het bestaande netwerk. De NMBS-Groep heeft zijn volle medewerking verleend aan deze geluidsbelastingskaart waarmee de probleemzones in kaart gebracht worden zodat er relevante bijstuuringsacties gepland kunnen worden.

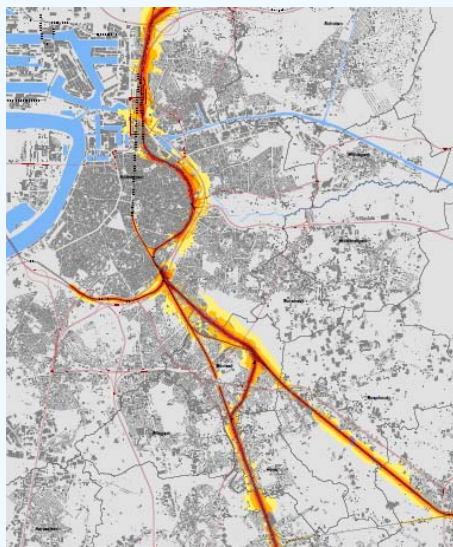
De geluidsbelastingskaarten voor alle lijnen met meer dan 60.000 treinen per jaar zijn opgemaakt (een deel van de kaarten is al beschikbaar bij de gewestelijke administratie). De geluidsbelastingskaart voor het Vlaams Gewest zijn sinds juni 2009 beschikbaar op de website <http://www.lne.be/themas/hinder-en-risicos/geluidshinder/beleid/eu-richtlijn>. In de loop van het jaar 2010 zal Infrabel ook alle beschikbare geluidskaarten op zijn website plaatsen.

De geluidskaarten voor alle lijnen met meer dan 30.000 treinen per jaar zou tegen 2012 klaar moeten zijn.

Voor wat de actieplannen betreft, het Vlaams Gewest heeft hier reeds een voorlopige versie van opgesteld en werkt hier aan verder. Infrabel en NMBS-Holding nemen actief deel aan het overleg en aan de verschillende fazen van het proces. Infrabel engageert zich om ook positief te reageren op iedere vraag van de entiteiten (Waals en Brussels Gewest en verschillende gemeenten) en om samen met hen alles in het werk te stellen om hun actieplannen te verwezenlijken.

De geluidshinder in kaart brengen

De gewesten hebben kaarten opgesteld met de zones waar de geluidshinder veroorzaakt door het treinverkeer het grootst is. Dankzij deze kaarten kunnen de prioritair uit te voeren acties geanalyseerd worden.



Fragment van kaart L_{den} van de provincie Antwerpen, opgesteld door de Vlaamse administratie (LNE)

Ingrijpen in de infrastructuur en het verkeersbeheer

Iedere keer dat Infrabel het spoornet uitbreidt, worden op de nieuwe lijnen geluids- en trillingsmaatregelen getroffen op het vlak van de infrastructuur. Die maatregelen worden bepaald in overleg met de gewestelijke autoriteiten die instaan voor de vergunningen.

In samenwerking met de NMBS-Holding onderzoekt Infrabel momenteel welke acties de beste kosten-batenverhouding opleveren voor Infrabel én voor de buurtbewoners. Met het oog op dit onderzoek werd een brede waaier aan nauwkeurige meettoestellen aangeschaft om het geluid en de trillingen op het terrein te kwantificeren.

Gezien de hoge kostprijs van sommige van deze acties, zullen ze uitsluitend worden uitgevoerd op de plaatsen waar de hinder vanwege geluid en trillingen het grootst is. Infrabel is nu al, en met succes, met een aantal acties gestart:

- In 2008 werden geluidswerende schermen langs de lijn Brussel - Leuven geplaatst. Eind 2008 waren 43 km geluidswerende schermen en 48 km geluidsbermen gerealiseerd;
- Infrabel gebruikt langgelaste spoorstaven om het aantal overgangen tussen opeenvolgende spoorstaven, en dus ook de trillingen die onvermijdelijk zijn bij elke overgang tussen deze opeenvolgende rails, te verminderen;
- Infrabel gebruikt een trein die uitgerust is met meetinstrumenten om de golfslijtage van de spoorstaven⁶ te analyseren. Deze parameter wordt sinds einde 2009 conform de ISO 3095-norm gemeten. Op die manier kunnen de zones waar een ingreep noodzakelijk is, geïdentificeerd worden;

KPI

Vorderingsstaat van de kosten-batenanalyse van de verschillende technische oplossingen

Tijdschema

De kosten-batenanalyse van de verschillende technische oplossingen zal tegen 30/06/2010 voltooid zijn.

⁶ De golfslijtage van de rails is, samen met de ruwheid van de wielen, één van de doorslaggevende factoren voor de geluidshinder van de spoorwegen.

De spoorwegondernemingen sensibiliseren voor de TSI geluidsnormen

De beslissing van de Europese Commissie van 23/12/2005 aangaande de Technische Specificaties inzake Interoperabiliteit (TSI) betreft het rollend materieel van het trans-Europese spoorwegsysteem. De geluidsnormen bij productie, geldig voor het nieuwe rollend materieel of voor het bestaande materieel (indien dit op een zodanige manier wordt aangepast dat een nieuwe certificatie noodzakelijk is), zijn in 2006 in voege getreden. Deze TSI beperkt het geluid bij het tot stilstand komen, bij het vertrek, tijdens het rijden en in de stuurcabine van de locomotieven, de rijtuigen en de goederenwagens. Dankzij deze TSI zal het spoorgeluid op termijn met 6 à 9 dB verminderen.

Voor het bestaand rollend materieel zijn de mogelijke acties in dit verband van technische aard: meer bepaald de vervanging van gietijzeren remblokken door composiet remblokken, de installatie van specifieke schokdempers op de wielassen en het gebruik van motorwagens met een stillere technologie. In dit verband gaat de aandacht van Infrabel vooral uit naar het Europe Train project. In dit project worden operationele tests gevoerd op de Europese infrastructuren voor de toepassing van LL remblokken op het rollend materieel. Dit project tracht de homologatie te bevorderen van deze stillere remblokken die ook een onderdeel vormen van de globale strategie om het spoorvervoer minder lawaaierig te maken.

Infrabel zal overleg starten met de gebruikers van zijn netwerk om hen te sensibiliseren rond de installatie van technische oplossingen op hun rollend materieel. Dit overleg kadert in de klantenrelaties die worden beheerd door de directie die de verkoop van de rijpaden regelt.

Met betrekking tot een eventuele vermindering van de gebruiksheffing via boni om de spoorwegondernemingen die hun materieel opgewaardeerd hebben te belonen, heeft Infrabel op dit moment geen precieze plannen maar volgt het wel aandachtig de diverse Europese initiatieven terzake. Infrabel onderzoekt overigens wat de beste manier is om gegevens te verzamelen waarmee de afgelegde afstand berekend kan worden voor iedere als geluidsarm beschouwde wagon.

KPI

Bestaan van overleg voor naleving van de TSI Geluid door de spoorwegondernemingen

→ PATRIMONIUM EN BIODIVERSITEIT: ONS GROENE KAPITAAL VERRIJKEN

ALGEMENE CONTEXT: WAT STAAT ER OP HET SPEL?

Infrabel is de beheerder en eigenaar van een vastgoedpark dat ongeveer 10.000 ha aan sporen, spoorbermen en groene ruimtes omvat en bezit ruim duizend geïnventariseerde gebouwen, meer dan 8.000 kunstwerken en 336 onbewaakte stopplaatsen. Deze infrastructures, die langs ongeveer 3.500 km spoorlijnen liggen, grenzen soms aan stedelijke of voorstedelijke zones maar vooral aan landelijke gebieden of boslandschappen.

Spoorwegbermen zijn voor de stakeholders van Infrabel de duidelijkst zichtbare elementen. Ze vormen een ononderbroken netwerk dat natuur- en bosgebieden onderling verbindt. Dieren gebruiken ze voor hun verplaatsingen tussen deze gebieden. Zonder die verbindingswegen zouden bepaalde populaties geïsoleerd raken, wat het risico op uitsterven vergroot.

Het ecologisch beheer van de spoorwegbermen is niet alleen belangrijk voor fauna en flora, maar het levert ook een aantrekkelijk landschap op. Waar mogelijk opteert Infrabel voor een bermbeheer dat rekening houdt met de ecologische en esthetische waarden van de spoorwegbermen. Dit uit zich in een in tijd en ruimte gedifferentieerd onderhoud, wat een eco-innoverende methode is in vergelijking met de klassieke kaalkap.

De uitdaging voor Infrabel ligt vandaag in het garanderen van een veilig en betrouwbaar spoorwegnet dat bovendien optimaal in het landschap wordt geïntegreerd. Concreet past Infrabel diverse maatregelen toe om een buitensporige versterking van biotopen te vermijden. Waar mogelijk tracht Infrabel de instandhouding en ontwikkeling van de fauna en flora rond zijn spoorlijnen te bevorderen.

"Vruchtbare" samenwerking in Soumagne

In de marge van "25 jaar dag van de boom" schonk Infrabel in november 2008 aan "Les Amis de la Terre" het vruchtgebruik van 8 hectare langs de hst-lijn in de gemeente Soumagne om er een boomgaard aan te leggen en zo oude fruitboomvariëteiten te beschermen. Het project past in de herinrichting van de vallei van Fond Leroy. Dit landschap is gewijzigd door de doortocht van hogesnelheidstreinen. Infrabel draagt met dit burgerproject bij tot de opwaardering van een gewestelijk natuurlijk patrimonium. Infrabel hoopt de komende jaren vergelijkbare projecten te kunnen aankondigen.



Infrabel staat in deze context voor diverse uitdagingen:

- Taluds en spoorbermen onderhouden met vrijwaring van de rijke biodiversiteit;
- Het handhaven van de integratie in het landschap van infrastructuur die vooral bestaat uit sporen en hun bermen, kunstwerken en onbewaakte stopplaatsen, zonder daarom toegevingen te doen aan de kwaliteit en veiligheid van zijn dienstverlening;
- Het vastgoedpatrimonium beheren met oog voor een doeltreffend evenwicht tussen behoud, eco-renovatie, herbestemming en afbouw van in onbruik geraakte elementen via de gepaste weg. Deze thematiek dekt zowel het waterbeheer, de energie voor gebouwen, als het beheer van afval van bouwwerven. *(Al deze aspecten komen overigens aan bod in dit plan)*

PRIORITAIRE ACTIES

Een gedifferentieerd onderhoudsbeleid van de sporen en groene zones voeren

Infrabel zet zijn inspanningen voort wat het oordeelkundig gebruik van onkruidverdelgers op de sporen betreft, om hun schadelijkheid en het gebruik ervan te verminderen⁷. Deze inspanningen worden vervolledigd met een seizoengebonden mechanisch en technisch onderhoud dat de biodiversiteit vrijwaart. Dankzij deze aanpak, die nu ruim tien jaar geleden in gebruik werd genomen, kon de impact op het milieu van de gebruikte onkruidverdelgers al met meer dan 95 % verminderd worden.

Er zijn nog andere maatregelen gepland, zoals de opleiding en intensievere controle van de werknemers van Infrabel en van zijn onderaannemers die de besproeiings- en onderhoudswerken uitvoeren, evenals de actualisering van de omzendbrieven en consignes met betrekking tot deze materie.

Om de huidige situatie objectief te kunnen vaststellen, zullen de zones waar het onkruid verdelgd moet worden volledig in kaart gebracht worden.

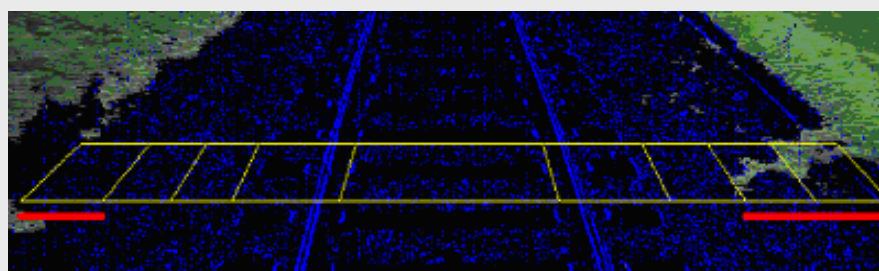
KPI

Aantal opleidingen voor personeel en bewustmakingsacties van onderaannemers voor het oordeelkundig gebruik van onkruidverdelgers en milieuvriendelijk beheer van de taluds.

⁷ Tussen en naast de sporen is er geen plantengroei toegestaan. Zonder regelmatig georganiseerde onkruidverdelging zou de ballastbedding niet meer in staat zijn de schokken op te vangen en het regenwater af te voeren, en zou ze haar functie van elektrische isolatie en haar vorstbestendigheid verliezen. Het pad naast de spoorweg zou niet meer veilig gebruikt kunnen worden, wat de inspectie van de sporen onmogelijk zou maken. Ook de remming van de treinen zou niet meer beantwoorden aan de voorgeschreven veiligheidsregels. Onkruidverdelging is dus een noodzaak om de lijnen in goede staat te onderhouden. Voor een milieuvriendelijke onkruidverdelging geeft Infrabel de voorkeur aan minder agressieve methodes en aan de minst schadelijke producten. Chemische vernietiging wordt tot het strikte minimum beperkt en gaat altijd gepaard met een strenge controle van de dosering.

Spitstechnologie in de onkruidbestrijding

Met het oog op een maximale beperking van de zones waar de spoorlijnen met onkruidverdelger worden besproeid, heeft Infrabel een unieke en speciaal hiervoor uitgeruste trein in gebruik genomen. Deze onkruidverdelgingstrein koppelt optisch-elektronische technologie aan een krachtig informaticasysteem. Concreet spoort een camera de aanwezigheid van vegetatie op en stuurt hij deze informatie naar een computer die het automatische beheer van de besproeiing verzorgt. Met deze technologie wordt de gebruikte hoeveelheid onkruidverdelgers met 30 % verminderd, en tegelijkertijd neemt ook de overwoekering van de spoorlijnen met 30 % af. Jaarlijks worden tijdens twee campagnes zo 10.000 km sporen bewerkt (wat overeenstemt met een controle van het hele netwerk en een tweede controle van de hoofdsporen). Innovatie in dienst van het milieu!



Een samenwerkingsbeleid met milieuorganisaties ontwikkelen

Infrabel wil zijn samenwerkingsbeleid met milieuorganisaties bevorderen en uitbreiden om op die manier zijn milieubeleid en het beheer van zijn groene zones te versterken.

Diverse concepten kunnen helpen deze doelstelling te bereiken. Infrabel is onder meer van plan een jaarlijkse wedstrijd te organiseren rond biodiversiteit, intern een oproep te doen om projecten in te dienen en een lijst op te stellen van de terreinen die zich lenen tot de ontwikkeling van milieuprojecten. Een positieve en proactieve attitude zal doorheen het bedrijf aangemoedigd worden.

KPI

Groei van het aantal samenwerkingen en kwalitatieve evaluatie.

Tijdschema

Tegen eind 2010 moet een lijst terreinen die beschikbaar zijn voor de ontwikkeling van milieuprojecten opgesteld worden.

Aanpassingen voorzien om de biodiversiteit en het landschapspatrimonium te beschermen

Infrabel verbindt zich ertoe om bij de realisatie van nieuwe infrastructuren of bij renovatie de mogelijkheid te analyseren om aanpassingen door te voeren die de bescherming van de biodiversiteit en van het landschapspatrimonium bevorderen (groene muren, enz.).

Dit omvat meer bepaald de sensibilisering van studiebureaus, ingenieurs en architecten, en de toevoeging van 'biodiversiteit'-clausules in de bestekken.

KPI

Aantal oplossingen ter bevordering van de biodiversiteit (de continuïteit van het landschap ondersteunen, aanleg van habitats) of ter bescherming van het leefmilieu (integratie in het landschap)

→ BODEMS SANEREN EN VERVUILINGSRISICO'S VOORKOMEN

ALGEMENE CONTEXT: WAT STAAT ER OP HET SPEL?

Infrabel is een belangrijke grondeigenaar in België. De activiteiten die gedurende meer dan 150 jaar op en rond de spoorwegen plaatsvonden, hebben de omgeving niet altijd gespaard. Dat geldt vooral voor de bodems die – ongewild – een vergaarbak zijn voor vervuiling.

Sommige sites die Infrabel bezit of beheert, zijn vervuild: soms oppervlakkig, soms diepgaander, met vervuilingen van diverse aard. Uit de geschiedenis van de spoorwegen en uit analyses a posteriori van de milieu-impact van deze infrastructuren kan men vandaag besluiten dat de beginjaren van de dieseltractie (vanaf 1950) net zoals 120 jaar stoomtractie de bodem op de proef hebben gesteld. Niet alleen de medewerkers van de oude spoorwegmaatschappij of van Infrabel treft schuld: de terreinen werden ook vervuild door derden zoals schroothandelaars en brandstofleveranciers, of door risicoactiviteiten op aangrenzende terreinen.

Gezien deze vaststellingen heeft Infrabel ervoor gekozen om de bodems onder zijn voogdij te beheren vanuit een preventielogica, om toekomstige vervuiling te vermijden. Infrabel sluit zich aan bij het BATNEEC-principe ('Best Available Technology Not Entailing Excessive Cost') om de vervuilingsrisico's te evalueren, te voorkomen, te meten en te corrigeren.

Ook de historische vervuiling wordt niet vergeten: Infrabel vervolgt de zoektocht naar oplossingen die enkele jaren geleden werd ingezet. Vanaf 1996 is de NMBS-Groep inderdaad begonnen een lijst met potentieel vervuilde terreinen op te stellen. Met deze inventaris, een echt kadaster van de betrokken percelen, kan Infrabel vandaag de meest problematische sites identificeren om de saneringen te plannen in samenwerking met de NMBS-Holding.

Dit soort operaties brengt aanzienlijke kosten met zich mee. Daarom is het belangrijk die sites voorrang te geven die een risico voor de omgeving inhouden, waarvoor men een vergunning voor nieuwbouw of een renovatie nodig heeft, of waarvoor zich een opportuniteit aandient, bijvoorbeeld bij de heraanleg van infrastructuur of bij de verkoop van een gebouw.

Tot de belangrijkste risico-installaties behoren de dieselbevoorradingspunten, de werkplaatsen voor creosootbehandeling (waar houten dwarsliggers een beschermende behandeling krijgen met producten tegen parasieten en verrotting), plaatsen waar verschillende olieproducten werden opgeslagen, en plaatsen die gebruikt worden door brandstofverdelers.

PRIORITAIRE ACTIES

Het saneringsbeleid van verontreinigde bodems voortzetten

In mei 2009 waren er 386 vervuilde sites geïventariseerd voor de hele NMBS-Groep. Een honderdtal hiervan behoort tot de bevoegdheid van Infrabel. Het bedrijf wil zijn beleid van sanering van de vervuilde bodems voortzetten conform de gewestelijke wetgeving en zoals bepaald is in de akkoorden van 1 januari 2005 met de NMBS-Holding. Deze voorzien in de coördinatie van de saneringsinspanningen, al neemt Infrabel als voogd van dit passief de facto al zijn verantwoordelijkheid op in zones die vervuild zijn en weinig valoriseerbaar op het vlak van kadastrale reconversie.

Het komt dikwijls voor dat de kostprijs van de sanering de vermoedelijke valorisering van de sites (verhuring, perceelverkoop) overtreft. Infrabel beoogt daarom prioritair de beheersing van historische vervuiling, om ondergrondse verontreiniging van aangrenzende percelen of kwetsbare biotopen te voorkomen. Deze saneringsinspanningen zullen progressief voortgezet worden, daarbij voorrang verlenend aan de meest vervuilde zones en afhankelijk van de budgettaire mogelijkheden.

Bovendien zal de bestaande inventaris herzien en geactualiseerd moeten worden om er de niet historische vervuilingen in op te nemen en er de zones in aan te duiden met een besmettingsrisico op korte of middellange termijn. Dit werk zou tegen half 2011 afgewerkt moeten zijn.

Infrabel heeft het engagement genomen om de wettelijke verplichtingen met betrekking tot de wetgeving over de bodems te vulgariseren voor de terreinverantwoordelijken, meer bepaald om hun inspanningen voor het verkrijgen van bouwvergunningen te vergemakkelijken.

De onderstaande tabel bevat een lijst Infrabelsites waarvoor de boekhoudkundige voorzieningen uitgevoerd werden met het oog op een volgende sanering. Het is belangrijk om op te merken dat het voorziene beginjaar en de duur van de werken slechts richtinggevend zijn. Er blijven inderdaad heel wat onbekenden over die verband houden met factoren intern aan Infrabel maar ook externe factoren die eigen zijn aan elke site, en die bepalend zijn met betrekking tot deze parameters.

Code	Plaats	Voorziening (euros)	Jaar	Duur (in jaar)
5226	Merelbeke GBVS + buurtpercelen, deel op terrein Infrabel	4.050.000,00	2010	10
1973	Kortrijk, ex GBVS - Infrabel	3.296.551,00	2010	10
1965	Zeebrugge, naast ex-carcok, voorheen Holding	1.200.000,00	2010	5
1972	Adinkerke, ex-GBVS	580.000,00	2010	2
8479	Bruxelles Ancienne Sous-station de Haren	56.250,00	2010	1
6007	Schoten E19 - Berm Elshout	30.000,00	2010	10
5251	Luttre, CLI, Infrabel	1.344.000,00	2011	3
2015	Montzen Infrabel gare - stand gasoil	701.562,50	2011	5
5236	Montzen, étangs, Infrabel auparavant Holding	500.000,00	2011	5

1970	Roeselare, CWI	311.875,00	2011	1
5242	Ottignies, gare, Infrabel	257.685,30	2011	2
1969	Sint-Niklaas, ex GBVS, deel infrabel	117.500,00	2011	2
1971	Ieper ex GBVS , deel Infrabel	117.500,00	2011	2
5873	Anderlecht Site du nouveau CLI	13.776,82	2011	1
1999	Schaarbeek, GBVS Infrabel	4.988.840,99	2012	10
8483	Schaerbeek : Site des citernes ATD (accident)	1.018.750,00	2012	5
1976	Geraardsbergen, ex GBVS	180.000,00	2012	1
1942	Mol oude GBVS oude, infrabel	167.085,93	2012	5
5925	Vorst, Klein Eiland Infrabel	14.400,00	2012	1
8435	Braine-le-Comte, Infrabel auparavant Holding	12.500,00	2012	1
5850	Dendermonde, ex GBVS - deel Infrabel	540.000,00	2013	2
5238	Bressoux, gare	110.375,00	2014	3
5228	Schaarbeek vorming, Infrabel	2.968.130,00	2015	10
1956	Antwerpen-Kiel deel infra	1.255.000,00	2015	5
5535	Charleroi-sud-quai, occupation LEKKI	1.125.000,00	2015	5
5241	Ronet, gare, Infrabel	981.250,00	2015	4
5253	Châtelet, gare, infrabel	780.000,00	2015	5
5244	Jemelle, gare, Infrabel	680.000,00	2015	3
5250	Bascoup, ACI	479.375,00	2015	5
2070	Antwerpen-Berchem, voormalige tankinstallatie + ex Remise (voordien Holding)	315.000,00	2015	2
5249	Mons, gare, Infrabel	288.786,11	2015	5
5233	Hasselt station, deel Infrabel	266.768,23	2015	2
5520	Ronet, gare, Infrabel auparavant Holding	168.750,00	2015	4
5230	Schaarbeek Josaphat, deel Infrabel	65.340,00	2016	3
5229	Schaarbeek, CWI infrabel	2.448.995,00	2020	5
5498	Heusden zolder, Infrabel, voorheen Holding	509.525,00	2020	1
5232	Balen Werkplaatsen, Infrabel	375.000,00	2020	1
5908	Brugge, ongeval ketelwagen 05.04.2004	308.500,00	2020	5
5529	Tournai, Gare, Infrabel auparavant Holding	256.275,00	2020	5
5235	Izegem station, Infrabel	195.000,00	2020	1
5252	Monceau Ancien AC, Infrabel	187.500,00	2020	2
1960	Gent Sint Pieters, DOP (Oude locatie) I, voorheen H	178.061,10	2020	5
5246	Virton, gare, Infrabel	177.125,00	2020	1
2068	Puurs, sluikstort Vijverstraat, voorheen Holding	150.000,00	2020	1
5231	Lommel Station, Infrabel	143.250,00	2020	1
5248	Lessines, gare, Infrabel	100.000,00	2020	1
5239	Angleur, Gare, Infrabel	98.750,00	2020	1
2020	Oostende ex GBVS - deel infrabel	75.000,00	2020	1
5240	Andenne gare, terrain Infrabel	69.075,00	2020	1
5472	Namur, gare Infrabel	66.281,25	2020	1
1943	Genk, lek ketelwagen zware stookolie	65.625,00	2020	1
5846	Leuven ex GBVS en Leuven-Noord deel I	60.500,00	2020	1
5957	Oostende blok 60, verontreiniging min olie	50.000,00	2020	1
1941	Lier LCI	50.000,00	2020	1
5924	Leuven, ex Dijlestort voorheen Holding	50.000,00	2020	1
1957	Aalst, ex-GBVS - deel Infrabel	50.000,00	2020	1

5672	Oostende, OP - deel Infrabel	44.062,50	2020	1
5525	Arlon, gare, Infrabel auparavant Holding	43.750,00	2020	2
5245	Arlon, gare, Infrabel	26.250,00	2020	1
5926	Couvin, Pollution détectée lors de la pose de câbles	18.000,00	2020	1
5243	Marloie, gare, Infrabel	7.500,00	2020	1
5237	Visé, gare, Infrabel	6.937,50	2020	1
2087	Antwerpen-Luchtbal	6.250,00	2020	1
5234	Aarschot Station, Infrabel	6.250,00	2020	1
8624	Bressoux, (ex wagons-lits)	3.100,00	2020	1

KPI

Uitvoeringsgraad van de geplande werken.

Niet-conforme en/of potentieel vervuilende uitrustingen ontmantelen

In nauwe samenwerking met NMBS-Holding, geeft Infrabel voorrang aan de identificatie en ontmanteling van potentieel vervuilende uitrustingen die niet meer gebruikt worden op zijn terreinen of die niet meer conform zijn (tanks, koolwaterstof, opslag, creosoot).

Infrabel zal de ontmanteling of conformering van installaties die een risico voor de omgeving inhouden, zoals geauditeerde en als risicovol geïdentificeerde stookolietanks, organiseren.

Om nieuwe verontreinigingen te voorkomen, zullen overigens vergaarbakken worden gebouwd onder de olietransformatoren, conform de van toepassing zijnde wetgeving.

KPI

Aantal ontmantelde of opnieuw conform gemaakte gewraakte uitrustingen

Zes dieselbevoorradingsposten installeren

Infrabel plant de installatie van zes dieselbevoorradingsposten op zijn spoornet. Met deze operatie, die voorzien is voor de periode 2010-2012, zou moeten beantwoorden aan een dubbele doelstelling:

- Inspelen op de realiteit van de liberalisering van het netwerk
- Vermijden dat er op een chaotische en milieuonvriendelijke manier allerlei niet-gehomologeerde bevoorradingsstations opduiken.



Voorbeeld van een bevoorradingspost

Drie van de plaatsen voor deze bevoorradingsposten zijn reeds vastgelegd: de haven van Antwerpen, Luttre en Genk. De beslissing met betrekking tot de drie andere plaatsen zal in de loop van 2010 genomen worden. Verschillende criteria bepalen deze keuze:

- de 60/40 verdeelsleutel tussen Vlaanderen en Wallonië;
- de specifieke locatie van het diesellocomotiefverkeer. Eenmaal deze analyse is uitgevoerd, identificeert men de mogelijke plaatsen op basis van de plaatselijke technische infrastructuren;
- Tot slot, een consultatie van de vragen van de spoorwegondernemingen met betrekking tot deze plaatsen.

KPI

Effectieve installatie van 6 geschikte bevoorradingsposten die conform de milieu- en veiligheidsverplichtingen zijn

→ WATER: HET BLAUWE GOUD BESCHERMEN

ALGEMENE CONTEXT: WAT STAAT ER OP HET SPEL?

Water is het blauwe goud van de 21^e eeuw. Hoewel België extreem bevoordeeld is op het vlak van neerslag en grondwaterlagen blijft de bescherming van deze natuurlijke rijkdom toch een belangrijke uitdaging. Dit verklaart ook het bestaan van een strenge wetgeving en een duidelijke trend ter verhoging van de waterprijs om de kosten voor sanering van leidingwater erin te integreren.

Infrabel is niet onverschillig voor deze toestand. Als beheerder van de spoorweginfrastructuur heeft Infrabel concreet de volgende waterbehoeften:

- Huishoudelijk gebruik in de kantoren;
- Industrieel gebruik in de werkplaatsen en de LCI's, om hangars en machines te reinigen;
- Industrieel gebruik op de bouwwerven ;
- Semi-industrieel gebruik om perrons en stopplaatsen te reinigen (vooral om graffiti te verwijderen).

Voor het grootste gedeelte van deze activiteiten is geen drinkwater nodig. Desondanks wordt in deze toepassingen meestal gebruik gemaakt van leidingwater.

Momenteel zijn er geen precieze gegevens beschikbaar aangaande het leidingwaterverbruik. De veelheid van waterleveranciers en het nog wijd verspreide gebruik van papieren facturatie bemoeilijken de centralisering van de gegevens ter zake. Het is van belang om over betrouwbare statistieken te kunnen beschikken om de effecten van de getroffen maatregelen te kunnen meten.

Zeker is evenwel dat regenwater slechts in uitzonderlijke gevallen gerecupereerd wordt, hoewel een beter gebruik van de daken voor de opvang van regenwater een aanzienlijke besparing zou kunnen opleveren op jaarbasis. Dit niet te verwaarlozen potentieel moet dus ontwikkeld worden. De acties inzake water zijn ook in grote mate verbonden met het plan voor de concentratie van gebouwen (actie 5 van het plan) dat op dit moment bij Infrabel wordt uitgevoerd. Het zou inderdaad contraproductief zijn om belangrijke investeringen te doen in gebouwen die gedoemd zijn om te verdwijnen. Infrabel geeft dan ook voorrang aan de invoering van een duurzaam waterbeheer in de nieuwe gebouwen.

Verder impliceren bepaalde activiteiten van Infrabel het gebruik van gevaarlijke stoffen die, in geval van wegvloeiing, watervoerende lagen (waterlopen, winningszones, grondwater) kunnen verontreinigen. Het is daarom aangewezen om, conform de wetgeving, over te gaan tot de vervanging van de éénwandige stookolietanks, de koolwaterstoftanks en de solventtanks zonder onderliggende veiligheidsvergaarbak, en zoveel mogelijk te vermijden dat verontreinigde bodems in contact blijven met de open lucht: de restvloeistoffen na

doorsijpeling van water door de oppervlakken of materialen ("uitloging") kunnen schadelijk zijn voor de waterhuishouding.

Het beheer van het oppervlaktewater (bouwen, reinigen en onderhouden van de riolen langs de treinsporen) is hoofdzakelijk gericht op een goede afwatering van de spoorbedding. Het risico op vervuiling bij deze normale spoorinfrastructuurbeheersactiviteiten is verwaarloosbaar.

Met betrekking tot het storten van afvalwater, leeft Infrabel het voorschrift na van de milieuvergunningen in de betrokken installaties en, in de overige gevallen, de gewestelijke algemene reglementeringen ter zake.

Om het beheer en de bescherming van de waterrijksdommen te optimaliseren, is een benadering met drie invalshoeken noodzakelijk, net zoals bij het afvalbeheer:

- Het verbruik van het leidingwater verminderen en dus eerst en vooral het verbruik kennen;
- Meer gebruik maken van regenwater;
- Het afvalwater minder belasten met vervuilende stoffen die schadelijk zijn voor het milieu.

PRIORITAIRE ACTIES

Het waterverbruik in de werkplaatsen en de LCI's meten en opvolgen

Om doelstellingen aangaande een verminderd verbruik te kunnen opleggen, moet eerst het huidige verbruik en de herkomst ervan gekend worden.

Infrabel verbindt zich ertoe om vanaf 2010 alle nieuwe werkplaatsen en LCI's uit te rusten met individuele meters per gebouw. Op die manier kan vervolgens vastgesteld worden welke posten het meest water verbruiken (hogedrukreinigers, betonmolens, enz.) en ervoor gezorgd worden dat er geen lekken zijn.

Ook de mogelijkheid om afvalwater in een gesloten cyclus of voor een andere bestemming te recycleren vóór het naar de riolering gaat zal worden onderzocht.

Om de evolutie van het verbruik jaarlijks bij te houden, zullen ook de facturen van de waterintercommunales, voor de sanering van afvoerwater, grondig geanalyseerd worden.

KPI

Evolutie van het waterverbruik per werkplaats of LCI

Investeren in de recuperatie van regenwater

Infrabel zal zijn beleid voor recuperatie van regenwater voortzetten door systematisch vergaarinstallaties te voorzien in zijn vastgoedpark en infrastructuur (zo zullen alle nieuwe LCI's uitgerust worden met een regenwatertank). Om de prioritaire plaatsen te kunnen bepalen, zal Infrabel de technische en economische haalbaarheid voor zijn

gebouwen onderzoeken, waarbij in eerste instantie de nieuwe gebouwen, de dakrenovaties en de locaties met waterverslindende toepassingen aan bod komen.

Twee oplossingen voor duurzaam water

In de werkplaats in Roeselare werden verschillende systemen ingevoerd om maximaal te besparen op het waterverbruik en om afvalwater te hergebruiken. Dankzij een systeem voor de opvang van regenwater kan maandelijks ruim 30 m³ water bespaard worden. Dit water wordt gebruikt in het betonmixproces voor de productie van dwarsliggers. De werkplaats heeft nog een andere duurzame oplossing in gebruik, met recuperatie, zuivering en hergebruik van het water dat wordt gebruikt voor de reiniging van de installaties voor betonproductie.



Waterzuiveringsinstallatie voor reinigingswater in Roeselare

Tot de bestudeerde punten zullen behoren:

- De parameters waarmee rekening moet gehouden worden: de hoeveelheid recupereerbaar water, de grootte van de te plannen tanks, de mogelijkheid om in onbruik geraakte stookolietanks te converteren tot watertanks
- De kosten-batenverhouding voor de aansluitingen in de gebouwen, de installatie van dubbele leidingen, belastingen op de afvoer van regenwater via de riolering (Vlaanderen)
- Als troeven en haalbare inzamelingsformules voorziet Infrabel meer bepaald in het gebruik van de daken van zijn gebouwen, bepaalde infrastructures (zoals de seinhuizen), de hellingen van zijn kunstwerken, de bouwketen op de bouwerven en de plaatsen waar watertanks noodzakelijk of aangewezen zijn voor brandweer of schoonmaakteams.

KPI

Aantal sites / punten voor de recuperatie van regenwater

Grondwaterlagen en natuurlijke waterpartijen beschermen

Infrabel zal tegen midden 2011 de inventaris van de spoorwegsites gelegen binnen de wettelijke beschermingsperimeters van waterwinningsgebieden bijwerken. Deze inventaris zal de locaties bepalen en een rangorde vastleggen van de plaatsen waar zich stookolietanks en dieselbevoorradingpompen bevinden, maar ook alle installaties die mogelijk gevaarlijke lozingen in de bodem kunnen veroorzaken (koolwaterstof, chemische producten, enz.). Het zal ook voorzien in een omstandig actieplan met een lijst van nuttige contacten bij lozing. Verder plant Infrabel de installatie van dubbelzijdige identificatiepanelen om aan te duiden dat een spoorlijn een preventiezone doorkruist.

KPI

Bestaan van een volledige inventaris van het netwerk van Infrabel, midden 2011.

→ AFVAL EN GEVAARLIJKE STOFFEN: KWANTIFICEREN, BEPERKEN, SORTEREN**ALGEMENE CONTEXT: WAT STAAT ER OP HET SPEL?**

Een coherent afvalbeheerbeleid van moet in de eerste plaats rekening houden met de diversiteit van de verantwoordelijkheden en specialisaties van Infrabel.

Het bedrijf heeft af te rekenen met diverse soorten afval, al dan niet door Infrabel geproduceerd, die aan vier soorten activiteiten gekoppeld zijn:

- **Het afval van de werkplaatsen en LCI's**

De ontwikkeling en het onderhoud van het spoorwegnet eisen een aanzienlijke inbreng van allerlei materialen. Staal, hout, ballast en bekabeling worden verwerkt en getransformeerd met behulp van zware uitrustingen en soms gevaarlijke producten (creosoot voor hout, koolwaterstof, batterijen, oplosmiddelen, enz.). Op de plaatsen waar deze uitrustingen gefabriceerd of hersteld worden, ontstaat onvermijdelijk afval van industriële aard. Het gaat soms om gevaarlijk afval dat een potentiële bedreiging inhoudt voor het milieu. De verwerking, tijdelijke opslag en correcte sortering van dit afval zijn daarom van cruciaal belang. Een strenge wetgeving beheert de afvalverwerking. De verwerking en de afvoer ervan vormen overigens een aanzienlijke kost voor Infrabel.

- **Het afval van bouwwerven**

De hoger vermelde materialen worden gebruikt bij werkzaamheden voor het bouwen, onderhouden of vervangen van sporen en kunstwerken overal in het land. Zo vernieuwt Infrabel elk jaar ongeveer 150 km sporen. Nog al te vaak worden puin en bouwmaterialen na voltooiing van de werken gewoon achtergelaten naast de spoorlijn. Deze resten veroorzaken vervuiling en visuele hinder die schadelijk zijn voor de aantrekkelijkheid van het spoor en voor de reputatie van Infrabel.

- **Het afval van de kantoren**

Dit bestaat vooral uit papier, kantoorbenodigdheden van allerlei aard, computerhardware, inktpatronen en soms PMD op de plaatsen waar men het afval sorteert ("ecopunten"). Daarnaast is er het afval van de kantines en restaurants. Vandaag wordt dit afval in veel gevallen niet gemeten, noch gesorteerd noch verwerkt via een aangepast kanaal. Aangezien Infrabel verscheidene duizenden kantoormedewerkers heeft, vormt al dit afval een niet te verwaarlozen massa.

- **Het zwerfvuil dat reizigers of derden achterlaten in de stations, op de perrons en langs de sporen**

De honderdduizenden reizigers die dagelijks de trein nemen, gebruiken de vuilnisbakken die ter beschikking staan. Dit afval, vooral van huishoudelijke aard, wordt slechts zelden gesorteerd en moet nog verwerkt worden. Op dit moment lopen er proefprojecten in verschillende grote stations die uitgerust worden met

sorteervuilnisbakken. Anderzijds getuigen bepaalde gedrag patronen, zoals sluikestorten, helaas van een manifest gebrek aan burgerzin. Hierdoor liggen massa's zwerf vuil langs de sporen. Op de taluds wordt jaarlijks niet minder dan 300 m³ zwerf vuil ingezameld.

PRIORITAIRE ACTIES

Bij deze vaststellingen dringen de volgende acties zich op: kwantificeren, beperken, sorteren.

- **Kwantificeren** van de afvalstromen en -volumes met onderscheid tussen de diverse soorten afval, en dit met het oog op een nauwkeurige analyse van de samenhang met de activiteiten van Infrabel;
- **Beperken**, bij de bron, van de hoeveelheid en de mate van gevaar van het afval (door verstandig en spaarzaam gedrag en door verantwoordelijke aankopen);
- **Beter sorteren** om de levensduur van de materialen te verlengen en het hergebruik en de recyclage via de aangewezen kanalen te optimaliseren.

In deze context verbindt Infrabel zich ertoe de volgende acties te lanceren:

Terugwinning van het afval van de LCI's en van de werkplaatsen

Het afval dat geproduceerd wordt in de LCI's en op de werkplaatsen zal vanaf 2010 gekwantificeerd, gereduceerd en gevaloriseerd worden.

Als gevolg van de meting van de afvalstromen zullen op de verschillende betrokken sites met omvangrijke afvalstromen containerparken ingericht worden zodat het afval op een geschikte manier gesorteerd en verwerkt kan worden (het soort afval verschilt inderdaad sterk volgens het soort werk dat in een werkplaats verricht wordt). Infrabel kan dan gegroepeerde veilingen organiseren voor lucratieve fracties zoals schroot, koper, aluminium, gebruikte olie, loodbatterijen, enz. Dit verhoogt het rendement van deze containerparken terwijl hun beheerskosten beperkt blijven. Bij de afvalsortering zullen er ook analyses worden gemaakt om de hergebruiksmogelijkheden van de materialen door Infrabel te bepalen, en zo hun de levensduur te verlengen.

KPI

Jaarlijks volume voor hergebruik, recyclage en reconversie van het afval van de LCI's en de werkplaatsen.

Terugwinning van het afval van de bouwwerven onder toezicht van Infrabel

Bouw- en sloopafval (cement, schroot, hout, puin, subballast, enz.) en versleten materialen (dwarsliggers, kabels, niet meer gebruikte tanks, enz.) komen soms op de schroothoop terecht. Ze moeten op de geschikte plaatsen worden opgeslagen om elke bodemvervuiling te vermijden en hergebruik of lozing via de gepaste wegen mogelijk te maken.

Infrabel zal zijn medewerkers die verantwoordelijk zijn voor het betrokken afvalbeheer nog meer sensibiliseren. In 2010 zal een omzendbrief worden opgesteld over verwijdering en hergebruik van het werfafval. Deze zal ook het principe van de opruiming van afval en van versleten materiaal door de onderaannemers versterken.

Om een geslaagde terugwinning van het afval van de werven te garanderen zal Infrabel de overname- en waar mogelijk de verkoopkanalen organiseren en controleren. Deze distributiekanaal zullen worden georganiseerd binnen de LCI's en werkplaatsen, de sites waar ook vergelijkbaar afval aanwezig is. In de mate van het mogelijke, vooral afhankelijk van de afstand tussen de werven en de dichtstbijgelegen LCI of werkplaats, zal het afval van bouwterreinen op deze plaatsen gecentraliseerd worden om overgenomen, verwerkt en eventueel verkocht te worden.

In diezelfde optiek zal het gebruik van de recyclagecertificaten voor staal, ballast, aarde worden gesystematiseerd in het kader van de maatregelen die voorzien zijn in de bevoegde gewestelijke reglementeringen.

Tenslotte zet Infrabel verdere stappen om een vernieuwend project op poten te zetten voor de terugwinning van oude houten dwarsliggers via warmtekrachtkoppeling. Zoals vermeld wordt in het deel van dit plan dat gewijd is aan hernieuwbare energie, wil Infrabel projecten in dit domein ondersteunen zonder de veiligheidsnormen en de rendabiliteit uit het oog te verliezen.

KPI

Jaarlijks volume teruggewonnen afval van de werven onder toezicht van Infrabel (inclusief gerecycleerd, verkocht en intern hergebruikt afval)

Minder kantoorafval produceren

Het administratieve personeel van Infrabel produceert allicht minder gevaarlijk afval en ook kleinere volumes. Toch blijft het ook hier noodzakelijk toe te zien op de beperking en nuttige terugwinning ervan, niet alleen omdat elke verbetering de impact op het milieu vermindert, maar ook omdat het enorm belangrijk is om alle medewerkers te sensibiliseren en te motiveren voor deze collectieve uitdaging.

Infrabel zal in samenwerking met de NMBS-Holding het "ecopunten"-concept veralgemenen om huishoudelijk afval op elke kantoorverdieping te sorteren. Infrabel moedigt ook de invoering van punten aan voor het sorteren van PMD, inktpatronen, papier, TL-buizen en klein elektronisch materiaal (telefoons, koffiezetmachines, enz.).



Om de werknemers continu te motiveren en te sensibiliseren zal elke dienst de gevoerde acties en de behaalde resultaten betreffende afvalbeperking kwantificeren en communiceren. In elke dienst wordt ook een verantwoordelijke vrijwilliger gekozen die het aanspreekpunt wordt voor elke actie die in het kader van de vermindering van de afvalstromen wordt genomen.

Indien hardware en/of elektronica en meubilair niet teruggenomen wordt, zal Infrabel nagaan dat er geschikte terugwinningskanalen bestaan om de hoeveelheid dergelijk eindafval te verminderen.

KPI

Aantal "ecopunten" in de kantoren, het volume gesorteerd afval op jaarbasis

Het afvalsorteersysteem in de stations verder uitbouwen

Er werden reeds sorteervuilnisbakken geplaatst in de volgende vier stations: Brussel-Zuid, Charleroi-Sud, Oostende en Ottignies. Deze sorteervuilnisbakken bevatten vier aparte openingen met een verschillende kleur per afvalsoort: groen voor het glas, blauw voor blik en plastic verpakkingen, geel voor karton en papier en wit voor het restafval (etenswaren). Pictogrammen helpen de reizigers om deze vuilnisbakken juist te gebruiken.

De evaluatie van dit proefproject heeft gemengde resultaten opgeleverd. In Oostende heeft het goede sorteergehalte een gescheiden afvalverwerking mogelijk gemaakt, maar op de andere plaatsen heeft het project minder afdoende resultaten opgeleverd.

Met het oog op de uitbreiding van het afvalsorteersysteem naar andere stations, werd beslist om samen met NMBS-Holding een nieuwe soort vuilnisbakken te bestellen die ook beantwoordt aan de veiligheidsnormen (in geval van een terreurdreiging). Eenmaal het patent met betrekking tot dit nieuwe type vuilnisbak geregeld is, zullen de vuilnisbakken door NMBS-Holding in de loop van 2010 geplaatst worden in de 11 grootste stations van

het land (naast de reeds genoemde stations zijn dit Antwerpen Centraal, Brussel-Centraal, Brussel-Noord, Charleroi, Gent-Sint-Pieters, Leuven, Luik-Guillemins en Namen).

KPI

Aantal stations die zijn uitgerust met sorteervuilnisbakken

→ AANKOOP, VERKOOP EN ONDERAANNEMING: "GREENING THE SUPPLY CHAIN"**ALGEMENE CONTEXT: WAT STAAT ER OP HET SPEL?**

Infrabel plaatst dagelijks bestellingen en wijst opdrachten toe voor aanzienlijke bedragen. Op jaarbasis benadert het totaalbedrag van alle aankopen en investeringen € 1 miljard. De grootste posten betreffen de aankoop van elektriciteit (vooral als tractie-energie), infrastructuurmateriaal en prestaties aangaande renovatie en onderhoud van de sporen en uitbreiding van het netwerk.

Deze intense relatie met leveranciers van goederen en diensten is één van de belangrijke vectoren in het milieubeleid van Infrabel. Het aankoopbeleid en de bestekken van Infrabel bieden eindeloze mogelijkheden voor sensibilisering en continue verbetering van de milieuprestaties van het bedrijf via honderden externe dienstverleners en leveranciers. Zij kunnen bondgenoten zijn en ambassadeurs worden voor Infrabel.

De beslissing om de milieucomponent te integreren in de volledige bevoorradingketen, zowel in de aanloop als achteraf, kan verschillende vormen aannemen, afhankelijk van de betrokken afdeling:

▪ Infrastructuur:

Keuze van de materialen die worden gekocht voor de sporen (in die optiek werd bijvoorbeeld een vergelijkende studie uitgevoerd van de levenscyclus van houten en betonnen dwarsliggers), keuze voor aannemers die meer zorg besteden aan afvalbeheer op de werven, keuze voor milieuvriendelijker bouw- en onderhoudstechnieken, selectie van leveranciers met certificatie ISO 14001 of EMAS, veralgemening van "Life Cycle Costing" (een methode die de kosten van een product over zijn hele levensduur integreert), integratie van architecturale principes en bouwtechnieken die minder energie opslorpen, die voorzien in de recuperatie van regenwater, of die een toevoer van regenwater of van hernieuwbare energie toelaten, enz.

▪ Netwerk en toegang tot het netwerk:

Invoering van eco-gedragparameters in de berekening van de dienstregeling, aanpassing van dag-nachtdienstregeling voor een vlotter transport van zwaardere goederen om aldus tractie-energie te besparen, enz.

De teams die voor de klantrelaties instaan, sensibiliseren voor de milieuproblematieken, en de spoorwegondernemingen aansporen tot een milieuvriendelijke aanpak.

▪ Algemene diensten:

Versteviging van de onderhandelingskracht in de aankoop van groene energie en van het concurrentievoordeel door de mogelijkheid om deze eigen energie te verkopen aan milieubewuste klanten; invoering van richtlijnen voor kantooraankopen; integratie van wegingscriteria voor 'groenere' offertes (wagens,

informatica, uitrusting, elektro); keuze van bankiers die in staat zijn een ambitieus milieubeleid te volgen, enz.

PRIORITAIRE ACTIES

De selectiecriteria voor leveranciers en materialen wijzigen

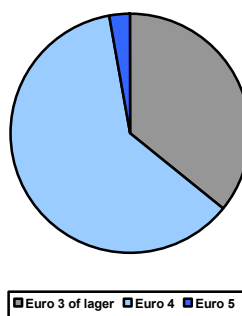
Infrabel heeft vandaag al een reeks stappen in die zin ondernomen:

- Sommige bestekken vermelden in de technische voorwaarden het verbod om bepaalde stoffen (asbest, PCB, PCT) of substanties (bijvoorbeeld: substanties die de ozonlaag aantasten, zoals opgelijst in bijlage van het Europees reglement n° 1500/2009;
- Infrabel koopt alleen voertuigen die minstens aan de Euro 4-norm beantwoorden;

Groenere voertuigen

Sinds enkele jaren vervangt Infrabel zijn oudste voertuigen door voertuigen die minstens aan de 'Euro 4'-norm beantwoorden. Deze 'Euro'-uitstootnormen gelden voor nieuwe wagens en maken het mogelijk de vervuilende uitstoot van o.a. CO, NOX en koolwaterstoffen te beperken.

65 % van het huidige wagenpark van Infrabel voldoet minstens aan de 'Euro 4'-norm. 35 vrachtwagens voldoen nu al aan de 'Euro 5'-norm, hoewel deze pas in oktober 2009 in voege treedt. Infrabel verbindt zich ertoe dit aankoopbeleid voor nieuwe voertuigen te blijven volgen.



Milieunormen van het wagenpark van Infrabel – augustus 2009

- PEFC Certificering voor 100 % van de leveringen van houten dwarsliggers.
- De criteria voor toewijzing van bepaalde opdrachten omvatten twee milieudimensies: de milieu-eigenschappen (uitstoot van broeikasgassen en vervuilers, Euronorm) en de "Life Cycle Costing", met geactualiseerde bedragen. Infrabel wil nog verder gaan en deze "eco-procurement"-praktijken veralgemenen over alle afdelingen en voor alle aankopen en toewijzingen van opdrachten. Dit engagement zal veel inspanningen vergen van het bedrijf en zijn teams:

- **Een multidisciplinair intern teamwerk:**

De medewerking van juristen en technici zal nodig zijn om het huidige aankoopbeleid progressief aan te passen, specificaties voor milieuprestaties op te stellen, en daarbij de wetgeving op de toewijzing van overheidsopdrachten na te leven. Het opnemen van milieubevorderlijke bepalingen in het aankoopproces vormt voor Infrabel een voortdurende uitdaging. Deze werkzaamheden rond herziening van bestekken en aankooppraktijken zou tegen 2012 afgerond moeten zijn.

- **Technische opleiding en expertise:**

Het is onontbeerlijk de betrokken personen binnen Infrabel op te leiden om ze de nodige technische en milieubagage mee te geven om in milieuaangelegenheden het haalbare te kunnen onderscheiden van het niet-haalbare, en aldus de offertes van de leveranciers objectief te evalueren.

- **Budgettaire enveloppe:**

De directie van Infrabel stuurt een sterk signaal naar de aankoopverantwoordelijken van de verschillende afdelingen en directies: zij krijgen een manoeuvreerruimte ter waarde van 1 % van het totale jaarlijkse aankoopbedrag bij de keuze van producten en materialen die milieuvriendelijker zijn, ook al zijn deze alternatieven soms duurder dan de basisopties.

KPI

Jaarlijks aantal standaard overheidsopdrachten die milieuclausules omvatten

De commerciële partners van Infrabel bewust maken van de impact van energie en van de spoorwegactiviteiten op het milieu

Met oog voor de Europese regelgeving heeft Infrabel nu al een projectie gemaakt van de kosten van de milieueffecten in zijn aankoopactiviteiten inzake energie (vooral voor tractie). Infrabel wil het effect van deze externe kosten grondiger analyseren, zowel in het kader van de energie als van de spoorwegactiviteiten van zijn klanten.

- **Gedeelte "aankoop van elektriciteit"**

Infrabel wil het aandeel hernieuwbare energie in de aangekochte en verbruikte energie verhogen. Het bedrijf zou dit aandeel kunnen identificeren en dit dan als optie kunnen voorleggen aan klanten die "groener" door België wensen te sporen. Dit kan worden geïntegreerd in de huidige bewaking van de evolutie van de energieprijzen, om zich in te dekken en om de aankoopstrategie aan te passen. Deze opdracht wordt nu uitgevoerd met de hulp van een comité van Wijzen (samengesteld uit vertegenwoordigers van de energiesector en de academische wereld).

- **Gedeelte "relaties met de spoorwegondernemingen"**

De klanten van Infrabel aansporen tot reflexen die goed zijn voor het milieu door ze bewust te maken van de milieueffecten van hun activiteiten: energieverbruik, uitstoot van gassen, geluid en omgevingsrisico's. Deze bewustmaking zal gebeuren via een opleiding over milieuproblematieken voor de teams die instaan voor de klantrelaties.

KPI

- Bestaan van een economisch model met daarin de kostenprojecties voor de energieaankoop (inclusief het groene gedeelte en de eigen productie).
- Invoering van een beleid van bewustmaking van de klanten (spoorwegondernemingen).

De aankopers en de verkoopteams opleiden in een milieubewust aankoopbeleid

Overeenkomstig de vereisten die worden opgelegd door de wetgeving op overheidsopdrachten, en in navolging van de richtlijnen die het aankoopbeleid wijzigen, zal Infrabel zijn aankopers en verkoopteams opleiding aanbieden over de regels voor de keuze van de leverancier en / of de gunning van opdrachten en over de troeven van een milieubewust aankoopbeleid voor het bedrijf. Voor deze opleidingen moet een nauwkeurig bestek worden opgesteld. Ze moeten meer bepaald het vraagstuk van de levenscyclus van producten en materialen aansnijden, evenals de milieueffecten en hun belang voor Infrabel, de nieuwe vormen van onderhandelingen en aankoopgedrag. Deze opleidingen moeten de aankopers ook bewust maken van het belang van het koolstofgehalte van de materialen en uitrustingen die ze willen kopen, en de verkopers voor het milieueffect van de spooractiviteiten van hun klanten.

KPI

Aantal aankopers en verkopers, per directie, die jaarlijks opgeleid worden met het oog op het voeren van een milieubewust aankoopbeleid

→ SENSIBILISERING EN CERTIFICERING: HET MILIEU IS EEN ZAAK VAN IEDEREEN

ALGEMENE CONTEXT: WAT STAAT ER OP HET SPEL?

Infrabel beseft dat het leefmilieu een volwaardige dimensie is die in zijn dagelijkse activiteiten moet worden geïntegreerd. Het verkondigen hiervan is een eerste stap. Daarna moeten de 12.724 medewerkers overtuigd worden van het belang van deze uitdaging, om spoorwegoplossingen te kunnen aanbieden die de vrucht zijn van weloverwogen technologische keuzes en individueel gedrag binnen Infrabel. Deze aanpak moet plaatsvinden in nauw overleg met de externe partners van Infrabel, zijn klanten, leveranciers, onderaannemers en alle stakeholders.

Deze visie gaat inderdaad uit van de directie, maar de milieuzorg moet zich vooral vertalen in elk dagelijks gebaar en bij elke specialisatie van Infrabel: beheerder van infrastructuur, netwerkbeheerder en leverancier van de toegang tot het Belgische spoorwegnet.

Infrabel moet dit alles nu in realiteit omzetten en de vele interne initiatieven samenbundelen opdat ze op coherente wijze bijdragen tot een milieubeleid dat aangepast is aan de uitdagingen en aan de activiteiten. Het komt er vooral op aan de effecten van deze sleutelactiviteiten beter te identificeren om gepaste antwoorden aan te kunnen reiken, een geschikte interne structuur op te bouwen die in staat is om deze uitdaging aan te gaan en de verbeteringen te identificeren, te meten en te controleren. Op die manier kan de organisatie en zijn medewerkers effectief vooruitgang boeken.

Zorg voor het milieu is een belangrijke opportuniteit voor een organisatie. Ze draagt universele waarden mee, maakt het mogelijk alle betrokkenen te motiveren tot het nastreven van een doelstelling die onbetwistbaar en onlosmakelijk verbonden is met de specialisatie en de visie van Infrabel: meewerken aan de ontwikkeling van een duurzame mobiliteit.

In de praktijk zal Infrabel zijn milieubeleid concretiseren door:

- sensibilisering en opleiding van al zijn personeel voor de uitdagingen en de effecten van zijn activiteiten op het milieu, meer bepaald het naleven van de geldende milieuwetgeving;
- invoering van een systematische aanpak van het milieubeheer in het kader van een systeem van continu verbeteren (type ISO 14001 en nadien EMAS) dat door een derde partij kan worden geaudit en gecertificeerd;
- gebruik van meerdere communicatiemiddelen om zijn engagement te verspreiden en zijn beste milieupraktijken te delen, intern met al zijn medewerkers én extern met alle stakeholders;

- oprichting van een specifiek team dat de nodige competenties en ondersteuning biedt voor een verbeterde bescherming van het milieu doorheen de verschillende specialisaties.

PRIORITAIRE ACTIES

De kennis uitbreiden om meer mensen achter het project te scharen

Infrabel wil vanaf 2010 een grote campagne starten om al zijn personeel te sensibiliseren voor de milieu-uitdagingen en vooral voor de effecten en hefbomen die verbonden zijn met de belangrijkste eigen specialisaties. De boodschappen zullen volgens de gestelde doelen worden aangepast aan de doelgroepen.

De sensibilisering zal plaatsvinden via de interne communicatiekanalen van Infrabel en via een specifieke intranetsite die het beleid, het realisatieplan, de verantwoordelijken, de praktische informatie, goed nieuws en de vooruitgangsindicatoren vermeldt.

Infrabel wil ook een gedeelte van zijn werknemers grondig opleiden zodat ze kunnen inspelen op bepaalde meer gerichte uitdagingen (groene aankopen, bodemsanering, afvalverwerking, biodiversiteit, enz.). Deze sensibiliseringsfase zal eind 2011 afgerond worden en een vervolg vinden in de realisatie van een onthaalprogramma voor de nieuwe medewerkers.

Om dit engagement voor de planeet zichtbaarder te maken wil Infrabel enkele proefprojecten lanceren om de medewerking van de werknemers aan dit beleid te stimuleren. Hierbij worden de meest interessante initiatieven vooruitgeschoven. Infrabel zou bijvoorbeeld een Infrabel Milieuprijs kunnen invoeren, een 'zero-afval-afdeling' openen, enz.

KPI

- Aantal gesensibiliseerde personen / totaal aantal personen
- Aantal uren specifiek milieugerichte opleiding
- Aantal gerealiseerde en geëvalueerde proefprojecten
- Bestaan van een specifieke intrawebsite

De ISO 14001-certificering behalen voor de werkplaatsen en LCI's van Infrabel

Infrabel wil in zijn 5 werkplaatsen en 22 LCI's een MilieuBeheerSysteem (MBS) invoeren. Het gaat om een cruciale verandering binnen Infrabel die moet bijdragen tot het goede bestuur van de onderneming. De invoering hiervan zal volgen op de lopende certificeringen voor ISO 9001 en OHSAS 18001 en deze site na site vervolledigen: tegen 2012 voor de werkplaatsen, en tegen 2013 voor de bestaande LCI's . Het geselecteerde milieubeheersysteem is de internationale standaard ISO 14001. Voor deze invoering heeft men het volgende nodig:

1. Organisatie van een centrale ondersteuning die homogene informatie kan verspreiden
2. Benoeming van een specifieke coördinator per site
3. Opleiding van het betrokken personeel, popularisering van het identificatiewerk van de significante milieuaspecten en uitwerking van actieplannen
4. Systematische uitwisseling van "good practices" en van basisdocumenten (zoals bepaalde procedures of wettelijke en reglementaire materie).

KPI

Certificering van de werkplaatsen en LCI'S volgens de geselecteerde standaard

ISO 14001 sinds 2006!

De werkplaats van Bascoup behaalde in 2006 het ISO 14001-certificaat (verlengd in 2009). Dit is de opperste bekroning voor de teams die dit project tot een goed einde hebben gebracht. Het is ook het bewijs van het engagement van Infrabel voor het leefmilieu. Infrabel zal uit deze eerste ervaring nuttige lessen kunnen trekken om de procedures op te zetten en de nodige maatregelen te nemen om deze certificering straks ook in de wacht te slepen voor de andere sites en werkplaatsen.



Eric Baudoux, milieuverantwoordelijke van de werkplaats van Bascoup

De externe dialoog voortzetten

Infrabel verbindt zich ertoe de resultaten van zijn milieubeleid via diverse communicatiemiddelen mee te delen en de dialoog met zijn stakeholders verder te onderhouden. Met deze aanpak wil Infrabel extra zichtbaarheid geven aan de geboekte resultaten.

Infrabel wil hiervoor diverse kanalen gebruiken:

- Een continue informatiestroom: via de bestaande communicatiemiddelen (webpagina, newsletter, enz.) de geboekte vooruitgang inzake milieuzorg communiceren, zowel op het niveau van intern gedrag, technologische innovaties of creatieve samenwerkingen, als van de grote strategische krachtlijnen in het milieubeleid van Infrabel, enz.
- Een hoofdstuk over milieu en/of duurzame ontwikkeling in het jaarverslag van Infrabel

- Op regelmatige tijdstippen ontmoetingen met de stakeholders van Infrabel om een permanente dialoog te onderhouden. Dankzij deze gedachtewisselingen zal het mogelijk zijn innoverende oplossingen voor te stellen of aangeboden te krijgen om de milieudimensie van de bedrijfsvoering continu te verbeteren.

KPI

Bestaan van externe communicatie over het milieubeleid en de milieuengagementen van Infrabel

Een team op de been brengen bij Infrabel dat verantwoordelijk is voor het milieu

Om zijn milieubeleidsplan uit te voeren zal Infrabel vanaf 2010 een team oprichten dat zich specifiek aan het milieubeheer zal wijden. Dit team van enkele personen zal van dichtbij ondersteund worden door de Directie van Infrabel en zal een beroep kunnen doen op experts en contactpersonen in de divisies en bedrijven van de Groep.

Het team zal verantwoordelijk zijn voor de bewustmaking, de ontwikkeling van dossiers als steun aan andere departementen en de coördinatie van het milieubeleid binnen Infrabel met dat van de andere bedrijven van de Groep⁸. Het team zal voldoende autoriteit toebedeeld krijgen om het milieubeleidsplan zoals goedgekeurd door de Directie van Infrabel te doen uitvoeren en het zal over de middelen beschikken om de goede uitvoering van de engagementen te evalueren en te controleren.

De interne competenties aangaande energie, milieubeheer en technieken voor water, afval en bodem zullen in de mate van het mogelijke opgewaardeerd worden.

Infrabel zal zijn milieugerichte organisatie officialiseren in een "Openbare verklaring tot milieu-engagement" en zal intern duidelijk communiceren over de oprichting van het milieuteam.

KPI

Bestaan vanaf 2010 van een effectief gerekruteerd team dat operationeel is dat beschikt over adequate en voor de opdracht vereiste competenties.

⁸ Deze ploeg zal onder meer actief deelnemen aan de commissie milieubegeleiding die op het niveau van de NMBS-Holding werd opgericht .

BESLUIT

Deze eerste versie van het Milieubeleidsplan maakt deel uit van de bredere context van de versterking van de maatschappelijke verantwoordelijkheid van Infrabel. Het plan vormt een eerste stap in een lang proces.

De 9 uitdagingen die in dit Plan beschreven worden, zijn stuk voor stuk werkprojecten die Infrabel tot een goed einde wil brengen. Infrabel wil daarbij telkens een stap verder gaan in wat haalbaar is, weliswaar rekening houdend met de menselijke, technische en financiële beperkingen, en uiteraard zonder ooit de veiligheid uit het oog te verliezen.

De laatste uitdaging, die te maken heeft met de bewustmaking en de organisatie binnen Infrabel, is van primordiaal belang: uiteindelijk zijn het de mannen en vrouwen binnen ons bedrijf die ook de nodige creativiteit aan de dag zullen moeten leggen. Zij zullen de projecten tot een goed einde moeten brengen, door altijd oog te hebben voor de milieu-indicatoren, door hun gedrag aan te passen, altijd en in alle omstandigheden met respect voor de anderen en voor hun omgeving.

Voor Infrabel is dit milieubeleid bovendien een hefboom voor zijn aantrekkelijkheid en competitiviteit:

- op korte termijn moeten we onze milieueffecten meten, conformeren aan de normen en kwantificeren om met kennis van zaken de juiste beslissingen te nemen en de kwetsbare punten van onze organisatie beter te beheren
- op middellange termijn doen we een beroep op ieders creativiteit en onderzoeken we op systematische wijze "good practices" om in staat te zijn milieuacties te ondernemen en tegelijk onze kosten te verminderen en onze prestaties te verbeteren
- op lange termijn zullen we ons dankzij dit beleid ongetwijfeld onderscheiden, en zullen we de reputatie van het Belgische spoor consolideren en dit voortdurend competitiever en attractiever maken in verhouding tot de andere transportwijzen.

In die geest verbindt Infrabel zich tot uitvoering van de verschillende acties die in dit plan worden beschreven en tot verdere ontwikkeling, in de toekomst, van dit soort initiatieven.

BIJLAGE

Deze bijlage legt de link tussen de milieugebonden artikels van het beheercontract 2008-2012 tussen Infrabel en de Belgische Staat enerzijds en de acties voorgesteld in dit Plan anderzijds. Elk punt van het beheerscontract dat betrekking heeft op het milieu wordt zo gekoppeld aan op zijn minst één actie voorgesteld in dit Plan.

De nieuwe acties, die in de loop van de uitwerking van dit plan werden geïdentificeerd, zijn aangeduid met een sterretje (*).

Daarnaast is deze bijlage ook bedoeld om de vooruitgang te meten die Infrabel boekt in de uitvoering van zijn milieubeleidsplan. De bijlage bevat dus ook de bestaande KPI's, de voorziene timing en de vorderingsstaat. In de jaarlijkse aanvullingen zal deze bijlage dus ook dienst doen als uitvoeringsverslag van de verschillende acties die opgenomen zijn in dit plan.

Uitdaging I – Tractie-energie : minder en groener verbruiken			
Verwijzing naar het beheerscontract	KPI	Timing	Vorderingsstaat
Actie 1 – Het energierendement optimaliseren en de CO2-uitstoot verminderen			
Art. 46 & 47	<ul style="list-style-type: none"> - Aantal meters aan boord van de treinen die op het spoornet rijden - Infrabel biedt de geïnteresseerde spoorwegondernemingen de tools aan, o.m. op ICT-vlak, om de meters te gebruiken en de gegevens te verwerken. 	<ul style="list-style-type: none"> - Installatie van 10 elektriciteitsmeter tegen eind 2010 met de steun van Infrabel. - de doelstelling is dat 70% van het rollend materieel uitgerust is met meters tegen eind 2015 en 95 % tegen eind 2020 	<i>Aan te vullen begin 2011</i>
Actie 2 (*) – Het aandeel hernieuwbare energie verhogen			
Subactie – Het project « zeiltrein »			
Art. 48	<ul style="list-style-type: none"> - Aantal GWh aan elektriciteit die Infrabel opgewekt heeft of waarvan het de productie heeft bevorderd. - Informatie verzamelen over het aandeel hernieuwbare energie dat werd aangekocht bij de leveranciers 		<i>Aan te vullen begin 2011</i>
Actie 3 – De stroomverliezen van de transformatoren beperken			
Art. 46 & 47	<i>Te ontwikkelen</i>		<i>Aan te vullen begin 2011</i>
Actie 4 – Een uniformere snelheid nastreven op het netwerk			
Art. 46 & 47	<i>Te ontwikkelen</i>		<i>Aan te vullen begin 2011</i>

Uitdaging II – Gebouwen en uitrustingen : hergroeperen en meten			
Verwijzing naar het beheerscontract	KPI	Timing	Vorderingsstaat
Actie 5 (*) – De gebruikte oppervlakte van de gebouwen optimaliseren			
Subactie – Inventaris van de gebouwen en concentratieplannen			
	Totale oppervlakte ingenomen door het vastgoedpatrimonium van Infrabel	Zie tabel pagina 14	<i>Aan te vullen begin 2011</i>
Actie 6 – Het energieverbruik meten			
Subactie – Energieaudits en daaruit voortvloeiend actieplan			
Art. 46	<ul style="list-style-type: none"> - Percentage daling van het jaarlijks gemiddeld verbruik van stookolie en aardgas ten opzichte van 2005 (waarbij 90 % van het verbruik werd bijgestuurd in functie van het aantal graden-dagen) - Percentage daling van het jaarlijks gemiddeld verbruik van elektriciteit ten opzichte van 2005 (waarbij 10% van het verbruik werd bijgestuurd in functie van het aantal graden-dagen) - Percentage daling van het jaarlijks gemiddeld energieverbruik ten opzichte van het jaar 2005 	<p>Er werd een audit uitgevoerd in Bascoup in 2006.</p> <p>Er loopt momenteel een audit in de seingebouwen waarvan de resultaten beschikbaar zullen zijn in de loop van 2010.</p>	<i>Aan te vullen begin 2011</i>
Subactie (*) – Plaatsen van meters			
	<i>Te ontwikkelen</i>		<i>Aan te vullen begin 2011</i>
Subactie – De « energie tussenschakels »			
Art. 46	<i>Te ontwikkelen</i>		<i>Aan te vullen begin 2011</i>

Uitdaging II – Gebouwen en uitrustingen : hergroeperen en meten			
Verwijzing naar het beheerscontract	KPI	Timing	Vorderingsstaat
Actie 7 – Een duurzame strategie voor de gebouwen opstellen			
Art. 46	<ul style="list-style-type: none"> - Bestaan en uitvoering van interne richtlijnen inzake een duurzaam ontwikkelingsbeleid voor de gebouwen - Aanwerving van een eco-consultant om de uitvoering van deze richtlijnen te stimuleren 		<i>Aan te vullen begin 2011</i>

Uitdaging III – Geluid en trillingen: de hinder verminderen			
Verwijzing naar het beheerscontract	KPI	Timing	Vorderingsstaat
Actie 8 – Bijdragen aan de verbetering van de gewestelijke geluidsbelastingkaarten			
Art. 49	<i>Te ontwikkelen</i>		<i>Aan te vullen begin 2011</i>
Actie 9 – Ingrijpen in de infrastructuur en het verkeersbeheer			
Art. 49	Vorderingsstaat van de kosten-batenanalyse van de verschillende technische oplossingen	De kosten-batenanalyse van de verschillende technische oplossingen zal tegen 30/06/2010 voltooid zijn	<i>Aan te vullen begin 2011</i>
Actie 10 (*) – De spoorwegondernemingen sensibiliseren voor de TSI geluidsnormen			
Art. 49	Bestaan van overleg voor de naleving van de TSI geluidsnorm door de spoorwegondernemingen		<i>Aan te vullen begin 2011</i>

Uitdaging IV – Patrimonium en biodiversiteit: ons groen kapitaal verrijken			
Verwijzing naar het beheerscontract	KPI	Timing	Vorderingsstaat
Actie 11 – Een gedifferentieerd onderhoudsbeleid van de sporen en groene zones voeren			
Art.52	Aantal opleidingen voor het personeel en bewustmakingsacties van de onderaannemers voor het oordeelkundig gebruik van onkruidverdelgers en een milieuvriendelijk beheer van de taluds		<i>Aan te vullen begin 2011</i>
Subactie – De zones waar onkruid verdelgd moet worden volledig in kaart brengen			
	<i>Te ontwikkelen</i>		
Actie 12 (*) – Samenwerkingsbeleid met de milieuorganisaties ontwikkelen			
Art.52	Groei van het aantal samenwerkingen en kwalitatieve evaluatie	Tegen eind 2010 moet een lijst terreinen die beschikbaar zijn voor de ontwikkeling van milieuprojecten opgesteld worden	<i>Aan te vullen begin 2011</i>
Actie 13 (*) – Aanpassingen voorzien om de biodiversiteit en het landschapspatrimonium te beschermen			
Art.52	Aantal aanpassingen ter bevordering van de biodiversiteit (de continuïteit van het landschap ondersteunen, aanleg van habitats of ter bescherming van het leefmilieu (integratie in het landschap)		<i>Aan te vullen begin 2011</i>

Uitdaging V – Bodems saneren en vervuilingsrisico's voorkomen			
Verwijzing naar het beheerscontract	KPI	Timing	Vorderingsstaat
Actie 14 – Het saneringsbeleid van verontreinigde bodems voortzetten			
Art. 51	- Uitvoeringsgraad van de geplande werken		<i>Aan te vullen begin 2011</i>
Subactie – Een inventaris opstellen van de niet-historische bodemverontreiniging			
	Te ontwikkelen	Midden 2011	<i>Aan te vullen begin 2011</i>
Actie 15 – Niet meer gebruikte of non-conforme uitrustingen ontmantelen			
Subactie – De meest vervuilende en op hun terrein niet meer gebruikte of non-conforme uitrustingen prioritair ontmantelen			
	Aantal ontmantelde of opnieuw conform gemaakte gewraakte uitrustingen		<i>Aan te vullen begin 2011</i>
Subactie – Ontmanteling van de geauditeerde en als risicovol bestempelde stookolietanks			
	Te ontwikkelen		<i>Aan te vullen begin 2011</i>
Subactie – Bouwen van vergaarbakken onder de olietransformatoren			
	Te ontwikkelen		<i>Aan te vullen begin 2011</i>
Subactie – Informatie verspreiden over de wettelijke verplichtingen inzake bodemverontreiniging			
	Te ontwikkelen	Einde 2010	<i>Aan te vullen begin 2011</i>
Actie 16 – Zes dieselbevoorradingsposten installeren			
	Effectieve installatie van zes geschikte bevoorradingsposten die conform de milieu- en veiligheidsverplichtingen zijn		<i>Aan te vullen begin 2011</i>

Uitdaging VI – Water: het blauwe goud beschermen			
Verwijzing naar het beheerscontract	KPI	Timing	Vorderingsstaat
Actie 17 – Het waterverbruik in de werkplaatsen en de LCI meten en opvolgen			
Art. 53	Evolutie van het waterverbruik per werkplaats of CLI		<i>Aan te vullen begin 2011</i>
Subactie – Plaatsing van tellers			
	Te ontwikkelen	2010	<i>Aan te vullen begin 2011</i>
Actie 18 (*) – Investeren in de recuperatie van regenwater			
Art. 53	Aantal sites / punten voor de recuperatie van regenwater		<i>Aan te vullen begin 2011</i>
Actie 19 – Het grondwater en de natuurlijke waterpartijen beschermen			
Art.52	Bestaan van een volledige inventaris van het netwerk van Infrabel tegen midden 2011	Bestaan van een volledige inventaris van het netwerk van Infrabel tegen midden 2011 Nieuwe actie	<i>Aan te vullen begin 2011</i>

Uitdaging VII – Afval en gevaarlijke stoffen: kwantificeren, beperken, sorteren			
Verwijzing naar het beheerscontract	KPI	Timing	Vorderingsstaat
Actie 20 – Terugwinning van het afval van de LCI's en van de werkplaatsen			
Subactie – Meting van de afvalstromen			
Art. 53	Jaarlijks volume voor hergebruik, recyclage en reconversie van het afval van de LCI en van de werkplaatsen		<i>Aan te vullen begin 2011</i>
Subactie – Inrichten van containerparken voor een geschikte afvalsortering en verwerking			
Art. 53	Te ontwikkelen		<i>Aan te vullen begin 2011</i>
Subactie – De hergebruikmogelijkheden van de materialen bepalen			
Art. 53	Te ontwikkelen		<i>Aan te vullen begin 2011</i>
Actie 21 – Terugwinning van het afval op de bouwwerven onder toezicht van Infrabel			
Subactie – Omzendbrief die het wegnemen en hergebruik van het afval op de bouwwerven en hun opruiming formaliseert			
Art. 53	Te ontwikkelen		<i>Aan te vullen begin 2011</i>
Subactie – Organisatie van en toezicht op de overname- en verkoopkanalen			
Art. 53	Jaarlijks volume teruggewonnen afval van bouwwerven onder toezicht van Infrabel (inclusief gerecycleerd, doorverkocht en intern hergebruikt afval)		<i>Aan te vullen begin 2011</i>
Subactie – Gebruik van hergebruikcertificaten			
Art. 53	Te ontwikkelen		<i>A compléter début 2011</i>

Uitdaging VII – Afval en gevaarlijke stoffen: kwantificeren, beperken en sorteren			
Verwijzing naar het beheerscontract	KPI	Timing	Vorderingsstaat
Subactie – Terugwinning van de houten dwarsliggers			
Art.48	Te ontwikkelen		<i>Aan te vullen begin 2011</i>
Actie 22 – Minder kantoorafval produceren			
Subactie (*) – Veralgemening van de "ecopunten" waarmee het huishoudafval gesorteerd kan worden			
Art. 53	Aantal «ecopunten» in de kantoren, volume gesorteerd afval op jaarbasis		<i>Aan te vullen begin 2011</i>
Subactie (*) – Inrichting van een selectieve afvalsorteerruimte			
Art. 53	Te ontwikkelen		<i>Aan te vullen begin 2011</i>
Subactie (*) – Iedere dienst zal de gevoerde acties en de behaalde resultaten kwantificeren en communiceren			
Art. 53	Te ontwikkelen		<i>Aan te vullen begin 2011</i>
Subactie (*) – Indien de ICT en elektronische hardware en het meubilair niet overgenomen worden, zal Infrabel geschikte terugwinningkanalen aanboren om de hoeveelheid aan dergelijk eindafval te beperken			
Art. 53	Te ontwikkelen		<i>Aan te vullen begin 2011</i>
Actie 23 – Het afvalsorteersysteem in de stations verder ontwikkelen			
Art. 53	Aantal stations uitgerust met sorteervuilnisbakken		<i>Aan te vullen begin 2011</i>

Uitdaging VIII – Aankoop, verkoop en onderaanneming : "greening the supply chain"			
Verwijzing naar het beheerscontract	KPI	Timing	Vorderingsstaat
Actie 24 – De selectiecriteria voor leveranciers en materialen wijzigen			
Subactie (*) – De technische voorwaarden van de lastenboeken vermelden verboden stoffen of substanties			
Art. 53	Jaarlijks aantal standaard overheids-opdrachten die milieuclausules bevatten		<i>Aan te vullen begin 2011</i>
Subactie (*) – De voertuigen gekocht door Infrabel moeten minstens aan de Euro4 norm beantwoorden			
Art. 46	Te ontwikkelen		<i>Aan te vullen begin 2011</i>
Subactie (*) – De gunningcriteria van sommige overheidsopdrachten bevatten twee milieuaspecten : de milieu-eigenschappen en de "Life Cycle Costing"			
	Jaarlijks aantal standaard overheidsopdrachten die milieuclausules bevatten		<i>Aan te vullen begin 2011</i>
Actie 25 – De commerciële partners van Infrabel bewust maken van de impact van energie en van de spooractiviteiten op het milieu			
Subactie (*) – Luik "aankoop van elektriciteit"			
Art. 84	Te ontwikkelen		<i>Aan te vullen begin 2011</i>
Subactie (*) – Luik "relations met de spoorwegondernemingen"			
Art. 49	- Bestaan van een economisch model met daarin de kostenprojecties voor de energieaankoop (inclusief het groene gedeelte en de eigen productie). - Voeren van een bewustmakingsbeleid van de klanten (spoorwegondernemingen)		<i>Aan te vullen begin 2011</i>
Actie 26 (*) – De aankopers en de verkoopploegen opleiden in milieubewust aankoopbeleid			
	Aantal aankopers en verkopers, van iedere directie, die jaarlijks opgeleid worden met het oog op het voeren van een en milieubewust aankoopbeleid.		<i>Aan te vullen begin 2011</i>

Uitdaging IX – Bewustmaking en certificering : het milieu is een zaak van iedereen			
Verwijzing naar het beheerscontract	KPI	Timing	Vorderingsstaat
Actie 27 (*) – De kennis verbeteren om meer mensen achter het project te scharen			
Art. 46	<ul style="list-style-type: none"> - Aantal bewust geworden personen / totaal aantal personen - Aantal specifiek milieugerichte opleidingsuren - Aantal uitgevoerde en geëvalueerde proefprojecten - Bestaan van een specifieke intrawebsite 		<i>Aan te vullen begin 2011</i>
Actie 28 – De ISO 14001 certificering behalen voor de werkplaatsen en LCI's van Infrabel			
Art. 45	Certificering van de werkplaatsen en LCI's volgens de geselecteerde standaard		<i>Aan te vullen begin 2011</i>
Actie 29 (*) – De externe dialoog voortzetten			
	Bestaan van een specifieke externe communicatie over het milieubeleid en de milieuengagementen van Infrabel		<i>Aan te vullen begin 2011</i>
Actie 30 (*) – Een team op de been brengen bij Infrabel dat verantwoordelijk is voor het milieu			
Art. 50	Bestaan vanaf 2010 van een operationeel team dat beschikt over adequate en voor de opdracht vereiste competenties	Juni 2010	<i>Aan te vullen begin 2011</i>