

JAARVERSLAG
2016



Federale Overheidsdienst
Mobiliteit en Vervoer

2016



WOORD



Beste lezer

2016 zullen we ons allemaal herinneren als het jaar dat de terreur in Europa en in Brussel toeslaat. Op 22 maart verliezen 35 mensen het leven bij de aanslagen in onze Nationale Luchthaven en in de Brusselse metro. Wij verliezen die dag Johan Van Steen, een gewaardeerde medewerker, ook internationaal, en een geliefde collega.

Die dag en de dagen en weken na de aanslagen stellen onze medewerkers van DG Luchtvaart alles in het werk om de beveiligingsmaatregelen op de luchthaven in Zaventem op te volgen. Ook in de regionale luchthavens die het verkeer tijdens de sluiting van Zaventem overnemen, zijn ze met raad en daad aanwezig.

Het zorgen voor een veilig vervoer van personen en goederen is één van onze strategische doelstellingen. In het licht van de gebeurtenissen van het afgelopen jaar is het onze eerste prioriteit geworden, in nauwe samenwerking met andere overheidsdiensten. De impact op het DG Luchtvaart is groot. Maar ook voor de andere vervoersmodi geldt er een verhoogde waakzaamheid en worden er initiatieven genomen om de risico's te beheersen en zo de veiligheid te verhogen.

Ook op vlak van onze andere doelstellingen – milieu, concurrentiepositie en multimodaliteit – is er vooruitgang gemaakt. Met de nieuwe wetgeving voor de elektrische fietsen wordt dit populaire vervoersmiddel een aantrekkelijk alternatief voor het woon-werkverkeer. Een stap in de richting van een duurzamere mobiliteit.

Met hulp van de FOD Mobiliteit en Vervoer kreeg de vernieuwing van de spoorterminal in de haven van Zeebrugge een Europese subsidie van 1,6 miljoen euro via het "Connecting Europe Facility-programma". Dankzij deze uitbreiding wordt het goederenvervoer via spoor weerom gemakkelijker én aantrekkelijker.

Over deze projecten - en nog vele anderen - leest u in dit jaarverslag.

Ik wens u veel leesplezier bij deze ontdekkingsstocht doorheen onze Federale Overheidsdienst!

Eugeen Van Craeyvelt
Voorzitter a.i.

2016

22 MAART 2016

Die ochtend werd ons land opgeschrikt door twee aanslagen. Om 7.58 uur in Brussels Airport, om 9.11 uur in het Brusselse metrostation Maalbeek. De FOD Mobiliteit startte onmiddellijk intern een crisissoverleg, stuurde vertegenwoordigers naar de crisiscel van de FOD Binnenlandse Zaken en medewerkers van de dienst Luchtvaartbeveiliging naar de luchthaven in Zaventem. In de loop van de dag vernamen we dat onze collega, Johan Van Steen, een van de slachtoffers was van de aanslag in Maalbeek.

Op Brussels Airport

Zodra het nieuws van de aanslagen op 22 maart werd ontvangen, vertrokken medewerkers van de dienst Luchtvaartbeveiliging naar Zaventem om deel te nemen aan de eerste crisisvergaderingen ter plaatse. De volgende dagen bleven zij in de luchthaven aanwezig en ondersteunden de eerste cargovluchten.

In de weken na de aanslag werden de vluchten omgeleid via de regionale luchthavens. Deze kleine luchthavens kregen onvoorzien en op zeer korte tijd duizenden passagiers over de vloer. Ook hier waren er dagelijks inspecteurs van de dienst Luchtvaartbeveiliging aanwezig.

In het City Atrium in Brussel

Een week na de aanslagen, voerden de inspecteurs een eerste audit uit om de beveiligingsmaatregelen en uitrusting te controleren met het oog op een heropening van de luchthaven Brussel-Nationaal. De opmerkingen van deze audit werden allemaal opgelost tegen 30 maart. Er volgde nog een tweede audit. Tot half april waren er dagelijks inspecteurs aanwezig op de luchthaven om de beveiligingsmaatregelen op te volgen en eventueel correctieve maatregelen af te dwingen.

Het crisissoverleg in het City Atrium, de hoofdzetel van de FOD in Brussel, stond in nauw contact met de collega's die aanwezig waren op het overleg met de crisiscel bij de FOD Binnenlandse Zaken. Op advies van die crisiscel werd het City Atrium volledig afgesloten. Het personeel van de cafetaria stak de handen uit mouwen en zorgde voor alle aanwezige medewerkers een lunch. In de late namiddag werd de lock down opgeheven. De FOD legde bussen in om zoveel mogelijk medewerkers tijdig thuis te krijgen.



WEGVERVOER

BENELUX CONTROLES VAN INTERNATIONAAL WEGVERVOER

De Benelux-landen werken nauw samen voor het controleren van het wegvervoer. Deze samenwerking leidt tot een uniform toezicht op het wegvervoer, kostenbesparingen, een eerlijke concurrentie tussen transporteurs en correcte arbeidsomstandigheden voor chauffeurs. Hiermee vervullen de drie partnerlanden een voortrekkersrol binnen de Europese Unie. In 2016 werden drie gezamenlijke controles uitgevoerd.

Dankzij het Verdrag van Luik, ondertekend door de drie partnerlanden in oktober 2014, kunnen de inspecteurs van de drie landen op een efficiënte manier samen controles uitvoeren op vrachtwagens en autobussen. Sinds de ondertekening werden er al zes Benelux controles uitgevoerd.

De Benelux controles vinden gelijktijdig plaats in de drie landen, vaak op grote verkeersassen. Op iedere locatie zijn inspecteurs aanwezig van de betrokken diensten: de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer (BE), de Inspectie Leefomgeving en Transport (NL) en de Douane (LU).

Doel is het delen van kennis over reglementeringen en controletechnieken, bijvoorbeeld van de tachograaf, om zo te komen tot grotere uniformiteit van controlepraktijken tussen de landen. Als alle transporteurs overal op eenzelfde manier gecontroleerd worden, leidt dit tot een eerlijkere concurrentie in de transportsector. Bedrijven die met alles in orde zijn, worden beloond. Degenen die het niet zo nauw nemen met de reglementeringen, vallen door de mand.

Enkele cijfers

De controledienst voert telkens onderzoek naar de naleving van de rij- en rusttijden, fraude met de tachograaf en controleert de boorddocumenten.

- Tijdens de inspectie op 17 maart 2016 controleerden de inspecteurs 84 vrachtwagens. Er werden 43 overtredingen vastgesteld.
- Op 31 mei 2016 vond een grote controle plaats op busvervoer naar pretparken. De inspecteurs controleerden 89 autobussen en stelden 20 overtredingen vast.
- Bij de derde controle op 8 september 2016 controleerden de inspecteurs 57 vrachtwagens. Toen werden 12 overtredingen vastgesteld.





PROEFPROJECT VOOR ELEKTRONISCHE VRACHTBRIEF

Volledig in de lijn van administratieve vereenvoudiging lanceerde de FOD Mobiliteit en Vervoer een oproep naar softwareleveranciers voor de ontwikkeling van een elektronische vrachtbrief, de 'e-CMR', voor het vervoer van goederen over de weg.

De FOD Mobiliteit en Vervoer zet al een aantal jaren volop in op vereenvoudiging en streeft ernaar om het dienstenaanbod zoveel mogelijk aan te passen aan de behoeften van zijn klanten en stakeholders.

Daarom lanceerde de FOD vorig jaar een oproep tot kandidaat softwareleveranciers om een applicatie te ontwikkelen die de papieren vrachtbrief (CMR) vervangt door een digitale versie (e-CMR). De vrachtbrief is een vervoersovereenkomst tussen de verlader, expediteur en vervoerder. Dit document is verplicht en houdt toezicht op de organisatie van het vervoer van goederen door een onderneming vanaf het laden tot de levering.

De digitalisering van dit document laat de automatische codering en overdracht van informatie toe. Een tijdsbesparing dus voor alle belanghebbenden in de sector van het goederenvervoer over de weg. Sterker nog, deze ontwikkeling zorgt niet alleen voor een efficiënter en kostenbesparend verloop van de transportoperaties zelf, maar ook voor een eerlijkere concurrentie tussen de transporteurs.

Van 1 mei 2016 tot en met 31 januari 2017 konden softwareleveranciers zich kandidaat stellen om de e-CMR technologie te ontwikkelen en aan de nationale transportsector aan te bieden. Tot 30 april 2019 loopt een testfase om de betrouwbaarheid en veiligheid van de systemen te evalueren en maatregelen te bepalen om het project voort te zetten.

Door eerst op nationaal vlak het gebruik van de digitale vrachtbrief uit te testen, wil de FOD een deugdelijk en betrouwbaar systeem opzetten. Dat, in een eerste fase in de Benelux, later tot het internationaal vervoer, kan uitgebreid worden.

VERKEERSVEILIGHEID

WETGEVING VOOR ELEKTRISCHE FIETSEN

Vanaf 1 oktober 2016 geldt een nieuwe regelgeving voor elektrische fietsen. De speed pedelecs behoren onvermijdelijk tot de categorie bromfietsen, maar deze snelle elektrische fietsen krijgen enkele voordelen die normaal alleen voor fietsen gelden.

Elektrische fietsen zijn erg populair als vrijetijdsbesteding. Voor woon-werkverplaatsingen is de elektrische fiets bovendien een duurzaam alternatief voor de wagen. Maar fietsers zijn ook erg kwetsbaar in het verkeer. Daarom werd in 2016 een nieuw reglementair kader voor de elektrische fietsen uitgewerkt.

Vanaf 1 oktober zijn er 3 categorieën elektrische fietsen:

Fietsen met een elektrische hulpmotor

Deze e-bikes (≤ 250 W en ≤ 25 km/u) beschikken enkel over trapondersteuning. Voor deze conventionele elektrische fietsen zijn er geen bijkomende verplichtingen. Er verandert dus niets.

Gemotoriseerde fietsen

Deze e-bikes (≤ 1000 W en ≤ 25 km/u) beschikken over trapondersteuning maar ze kunnen ook een motor hebben die aandrijfkraft geeft zonder dat de bestuurder actief trapt. Voor deze elektrische fietsen geldt een minimumleeftijd van 16 jaar en is een certificaat van overeenstemming nodig. Dit certificaat waarborgt dat het voertuig met de Europese technische voorschriften overeenstemt. Wanneer de motor aandrijfkraft kan geven zonder trappen, is ook een verzekering nodig.

Speed pedelecs

Bij deze snelle fietsen (≤ 4000 W en ≤ 45 km/u) stopt de trapondersteuning niet bij 25 kilometer per uur. Door zelf mee te trappen, kan de bestuurder snelheden tot 45 kilometer per uur halen. Speed pedelecs vallen daarom in de categorie van de 'bromfietsen'. Dankzij deze nieuwe regelgeving kunnen bestuurders ook van de voordelen van de fiets genieten: een fietshelm volstaat (in plaats van een bromfietshelm) en ze mogen plaatsen op de openbare weg voorbehouden aan fietsen gebruiken. De bestuurder moet een rijbewijs hebben en de speed pedelec moet ook ingeschreven worden bij de DIV en krijgt een speciale, kleinere nummerplaat.

TWEE NIEUWE NUMMERPLATEN VOOR TIJDELIJK GEBRUIK

Vorig jaar werd de transitnummerplaat met witte cijfers op een rode achtergrond afgeschaft en vervangen door twee nieuwe nummerplaten: een nummerplaat X voor export van een voertuig en een nummerplaat W voor personen die tijdelijk in België verblijven. Deze twee nummerplaten, elk met eigen modaliteiten, zijn veel beter afgestemd op de behoeften van de twee verschillende gebruikersgroepen, namelijk de douaneagentschappen en personen met een tijdelijk verblijf in België.

Vanaf 1 mei 2016 bestaan er dus twee nieuwe nummerplaten voor tijdelijk gebruik. Door voor iedere gebruikersgroep een eigen nummerplaat met aangepaste voorwaarden te voorzien, verloopt de procedure eenvoudiger en dus sneller.

Nummerplaat X

Deze nummerplaat wordt gebruikt om een voertuig te exporteren. De plaat heeft een geldigheid van 30 dagen. De voorwaarden zijn versoepeld en de procedure loopt nu veel sneller. Hiermee komen we tegemoet aan de verzuchtingen van de douaneagentschappen. Belgen die naar het buitenland verhuizen, kunnen deze nummerplaat gebruiken om hun voertuig mee te nemen naar hun woonplaats.

Nummerplaat W

Deze nummerplaat is voor personen die tijdelijk in België verblijven, bijvoorbeeld Belgen die in het buitenland wonen en hun vakantie in België doorbrengen en hier een wagen hebben.

Deze tijdelijke nummerplaten kunnen enkel aan het DIV-loket in Brussel aangevraagd worden. bpost zorgt voor de levering van beide nummerplaten (voor én achter).

GEDRAGSCODE VOOR AUTONOME VOERTUIGEN

De technologische evolutie in de auto- en transportsector staat niet stil. Meer en meer fabrikanten experimenteren met technologische ondersteuning van bestuurders. De nieuwe gedragscode bevat voorwaarden en aanbevelingen voor bedrijven die geautomatiseerde voertuigen willen testen op de openbare weg. Met een eerste test, 'truck platooning', werd de gedragscode al in de praktijk gebracht.

Een werkgroep onder leiding van de FOD Mobiliteit en Vervoer met de gewestelijke overheidsdiensten, de sectorfederaties Agoria en Febiac en het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV), heeft de nieuwe gedragscode uitgewerkt.

Van cruisecontrol tot zelfrijdende voertuigen

De technologische ondersteuning van de bestuurder kan gaan van geavanceerde cruisecontrolsyste- men tot volledig zelfrijdende voertuigen, waarbij de bestuurder enkel in noodsituaties moet ingrijpen. Die systemen bieden een enorm potentieel om de negatieve effecten van het wegvervoer tegen te gaan: ze verminderen het aantal verkeersongevallen, leiden tot minder uitstoot en verbeteren de verkeersdoorstroming.

Evenwicht tussen vernieuwing en verkeersveiligheid

Dergelijke technologieën zijn dus zeer welkom, maar moeten uiteraard eerst in een realistische omgeving getest kunnen worden. Daarvoor is de openbare weg het meest geschikt. Het is de taak van de overheid om het evenwicht te bewaken tussen het stimuleren van testen op de openbare weg en het garanderen van de verkeersveiligheid, zowel voor de bestuurder en eventuele inzittenden van het testvoertuig als voor de andere weggebruikers. De testorganisatie moet daarom aantonen dat ze mogelijke risico's minimaliseert.

SCHEEPVAAART

CORRECT CONTAINERGEWICHT VOOR MEER VEILIGHEID OP ZEE

Vanaf 1 juli 2016 moet elke container, voor die aan boord wordt geladen van een zeeschip, een geverifieerd containergewicht hebben. Een foutief opgegeven containergewicht ligt vaak aan de oorzaak van ongevallen met containers op zee of in de haven. Dit brengt de stabiliteit van een schip in gevaar waardoor het, in het ergste geval, kan kapseizen. De verlader krijgt nu de bijzondere verantwoordelijkheid om het containergewicht nauwgezet te bepalen alvorens het op een schip geladen wordt.

Het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (International Convention for the Safety of Life at Sea, SOLAS-verdrag) beschrijft aan welke eisen zeeschepen moeten voldoen op het gebied van constructie, uitrusting en bemanning, afhankelijk van het vaargebied. Dit verdrag werd uitgebreid met een nieuwe bepaling over het containergewicht.

De FOD Mobiliteit en Vervoer werkte mee aan de internationale wetgeving en zorgde voor de omzetting naar nationale wetgeving. Dit verliep in samenwerking met de verschillende betrokken actoren. Zo werd overleg gepleegd tussen de Noordzeelanden om tot meer uniformiteit te komen voor de verladers die actief zijn in deze regio. Daarnaast verliep de samenwerking met andere federale overheidsdiensten zoals de FOD Economie en FOD Financiën vlot en efficiënt. Ten slotte werd ook de Belgische maritieme sector nauw betrokken bij het proces.

Wegen of berekenen

Vroeger werd het gewicht van de containers geschat en vaak onderschat met gevaar voor de stabiliteit van de schepen. Nu moet het containergewicht nauwkeurig bepaald worden door de verlader. Er zijn twee methodes: wegen of berekenen. Het wegen moet gebeuren door een weegwerktuig dat beantwoordt aan alle wettelijke bepalingen en dat een certificaat van een uitgevoerde ijking heeft.

Voor het berekenen van het gewicht zijn er verschillende mogelijkheden. De manier van berekenen moet door de FOD Mobiliteit en Vervoer worden goedgekeurd, of opgenomen zijn in een ISO-certificaat (International Organization for Standardization) of een AEO-certificaat (Authorized Economic Operator) uitgereikt door de douane.

Ondertussen keurde de FOD Mobiliteit en Vervoer 127 berekeningsmethoden goed en plaatste 217 verladers op de lijst van geregistreerde verladers.

NIEUWE REGELS VOOR WATERSPORT OP DE NOORDZEE

Een jetskizone aan de kust, de afschaffing van de 7-beaufortregel en een modernisering van de verplichte uitrusting. Dat zijn de belangrijkste elementen van de nieuwe watersportwetgeving die op 1 juli 2016 van kracht werd. Die regelgeving werd op vraag van de sportfederaties op verschillende vlakken versoepeld. Zo krijgt de watersporter meer vrijheid, maar ook meer verantwoordelijkheid, om zijn sport veilig te beoefenen.

Op 1 juli 2016 veranderde de regelgeving voor brandingsporten. Dit zijn sportactiviteiten op zee die worden beoefend met surfplanken, kites, wakeboards, peddels, pedalo's, rafts, jetski's en scooters. Roeiboten, zeilboten, catamarans en motorboten vallen hier niet onder.

Veiligheid en vrijheid centraal

De vorige wetgeving dateerde uit de jaren '60 en '80. Een modernisering was nodig, zonder de veiligheid uit het oog te verliezen. België was het enige land in Europa dat sporters verbood om in zee te gaan bij 7 beaufort, terwijl wind essentieel is om hun sport te beoefenen. Daarom werd de 7 beaufortregel afgeschaft, zodat kites, surfers, e.a. hun sport kunnen beoefenen op de Noordzee, ook als het hard waait.

Verder wordt ook de verplichte uitrusting op zee gemoderniseerd en wordt die afhankelijk van de afstand van de kust: dichtbij het strand volstaat een isothermisch pak en een reddings- of impactvest. Ga je verder in zee, dan heb je een aangepast middel nodig, zodat je bij problemen een noodsignaal kan versturen.

Jetskizone aan de kust

Een ander element van de nieuwe wetgeving is de installatie van een jetskizone aan de kust. Voortaan kunnen de federale en Vlaamse overheid, op voordracht van de kustbesturen, insteekzones voor jetski's vanaf het strand aanduiden. Om de veiligheid te garanderen, wordt er voldoende ruimte gelaten tussen de jetskiërs en de zwemmers.

Informatiecampagne aan de kust

Met een campagne op sociale media, een persmoment in Blankenberge en een roadshow met de Federal Truck langs de Belgische kust werden de watersporters en -clubs op de hoogte gebracht van deze nieuwe regels.

ONLINE INSCHRIJVEN VAN PLEZIERBOTEN

Vanaf oktober 2016 kan je de vlaggenbrief (registratie vreemde wateren/Belgische zeewateren) en de immatriculatie (registratie Belgische binnenwateren) van een plezierboot digitaal aanvragen via het e-loket. De FOD Mobiliteit en Vervoer zet een nieuwe stap in de vereenvoudiging en digitalisering van procedures om de dienstverlening voor de klanten te verbeteren.

Na de vereenvoudiging en digitalisering van de examens voor de pleziervaart in 2015, was de lancering van het e-loket de volgende stap. Een e-loket biedt veel meer flexibiliteit voor de burger en vereenvoudigt de afhandeling door de administratie.

Wie zijn plezierboot wil inschrijven moet inloggen met zijn eID (of met een combinatie van een gebruikersnaam en een wachtwoord) en vult dan online een formulier in. Hij kan ook de status van zijn aanvraag verder online opvolgen. Het is de bedoeling om alle aanvragen via het e-loket te verwerken. Papier dossiers worden dus niet meer aanvaard.

In 2016 ontvingen we in totaal 10.089 aanvragen voor een vlaggenbrief of immatriculatie. Hiervan werden er, sinds de invoering van het e-loket op 1 oktober 2016, 1289 volledig digitaal afgehandeld.

Naast de inschrijvingen verlopen nu ook de betalingen online. Het bedrag en de gestructureerde mededeling worden automatisch ingevuld. Hierdoor zijn er minder fouten en verloopt de opvolging veel vlotter.

Het hele proces zorgde voor een efficiëntere opvolging van de dossiers, tijdswinst en papierbesparing. En niet te vergeten, tevreden klanten!

LUCHTVAART

DE STAMPE & VERTONGEN SV.4 MAAKT COMEBACK IN INTERNATIONAAL LUCHT

De Stampe & Vertongen SV.4, het meest succesvolle Belgische vliegtuig ooit, werd geproduceerd van 1933 tot 1970. Vandaag is het een gegeerde oldtimer. Sinds het einde van de productie beschikt het toestel niet meer over de internationale vereisten om wereldwijd te mogen vliegen. Hierin komt in 2016 verandering wanneer de FOD Mobiliteit en Vervoer beslist op te treden als Type Certificaat Houder voor de SV.4.

Een beetje geschiedenis

Stampe & Vertongen startten een vliegtuigfabriek op in Antwerpen in 1920. Er werden verschillende vliegtuigmodellen ontwikkeld. Tijdens de oorlog verhuisde de productie naar Frankrijk. In 1947 werd de fabriek in België weer opgestart. Het Belgische leger bestelde 66 toestellen. In Frankrijk en Algerije werden er intussen ongeveer 850 gebouwd. In 1970 stopt de fabriek ermee. De SV.4 wordt nog tot 1969 gebruikt als trainingstoestel voor de Belgische Luchtmacht en nadien tot ver in de jaren '70 als sleeptoestel bij de Luchtkadetten.

Vandaag is dit toestel een gegeerde oldtimer. Het feit dat de bouwer er echter mee gestopt is in 1970 maakt dat dit toestel niet meer beschikte over een Type Certificaat Houder, en dus niet meer voldeed aan de internationale eisen van de ICAO (International Civil Aviation Organization) om wereldwijd vrij te mogen vliegen. De toestellen kregen van de FOD Mobiliteit en Vervoer een nationale Luchtvaartpas die enkel in België geldig is. Om naar het buitenland te vliegen was er een administratieve validatie nodig door de buitenlandse autoriteit, wat tijd en geld vraagt.

Type Certificaat Houder

Sinds oktober 2016 treedt de FOD Mobiliteit en Vervoer op als Type Certificaat Houder. Dit houdt in dat er een nieuw Type Certificate Data Sheet gepubliceerd wordt met daarin alle informatie omtrent dit toestel. Verder wordt de Flight Manual vernieuwd en de onderhoudsinstructies verstrekt. Dit heeft als gevolg dat dit toestel weer voldoet aan de normen van de ICAO, en dus een Bewijs van Luchtwaardigheid kan krijgen dat wereldwijd erkend wordt.

Meer informatie over de SV.4 vind je op [de website van het Stampe & Vertongen museum](#) of op [onze website](#).



FOD VERDEDIGT EUROPESE BELANGEN OP INTERNATIONALE HOOGMIS VAN DE BURGERLUCHTVAART

In 2016 vond de driejaarlijkse Algemene Vergadering van de International Civil Aviation Organization (ICAO) plaats in Montreal. De ICAO, een agentschap van de Verenigde Naties, bepaalt de internationale regelgeving voor de burgerluchtvaart. De Belgische delegatie bestond uit experts van de FOD Mobiliteit en Vervoer. Zij verdedigden en ondersteunden tijdens de vele werkgroepvergaderingen de Europese standpunten, vooral op vlak van milieu en beveiliging.

De Algemene Vergadering van de ICAO is de belangrijkste vergadering voor de burgerluchtvaart. Daar worden de regels voor de komende jaren vastgelegd. Dit gebeurt in vele thematische werkgroepvergaderingen. Daar worden de standpunten bepaald. Het is dus belangrijk om hierop aanwezig te zijn om de Europese belangen te ondersteunen en samen met onze partners door te drukken.

Het grote werk zit in de voorbereiding. Experts van de FOD Mobiliteit en Vervoer nemen deel aan vergaderingen op regionaal, nationaal en Europees niveau om te onderhandelen en te komen tot een gedragen standpunt. Deze standpunten op EU-niveau moeten op de vergaderingen van de ICAO verdedigd worden. Het is belangrijk om de internationale partners mee te krijgen in deze visie en de standpunten in deze zin ook door te voeren.

Tijdens de Algemene Vergadering hebben de drie aanwezige experts van de FOD zich voornamelijk toegelegd op de thema's milieu en beveiliging. De luchtvaart is een vervuilende sector met een hoge CO2 uitstoot die bovendien een sterke groei kent. De Europese landen zijn voorstander van een verregaand engagement om dit drastisch te verlagen.

Zij streven naar een groei van de luchtvaartsector die vanaf 2020 geen extra CO2 uitstoot zal veroorzaken, met andere woorden een CO2 neutrale groei van de luchtvaart.

Beveiliging staat ook hoog op de agenda. De ICAO werkt versneld een globaal plan voor beveiliging in de luchtvaart uit. Dit plan heeft bijzondere aandacht voor de ontwikkeling en ondersteuning van landen die niet de middelen of kennis hebben om een efficiënte en effectieve invoering van de luchtvaartbeveiligingsmaatregelen te garanderen. Daarnaast wordt ook het auditprogramma voor luchtvaartbeveiliging verder verfijnd zodat het voldoende garanties biedt dat de maatregelen op de grond worden opgevolgd.

De experts kijken met veel voldoening terug op deze editie van de Algemene Vergadering. Samen met onze Europese partners zijn we erin geslaagd om onze standpunten op deze thema's ingang te doen vinden.

DRONES, EEN NIEUWE REGELGEVING VOOR EEN SECTOR IN VOLLE EXPANSIE

De sector van de drones groeit exponentieel. Sinds april 2016 geldt er in België een wettelijk kader voor activiteiten met drones. Er zijn verschillende categorieën ingevoerd voor recreanten en professionele gebruikers. Deze categorieën houden rekening met het risico verbonden aan de vluchten. Hoe hoger het risico, hoe meer vereisten. Dit om de veiligheid van personen en goederen, in de lucht en op de grond, te vrijwaren.

De nieuwe regeling voor vluchten met drones kan je vergelijken met het besturen van een wagen. De bestuurder heeft een rijbewijs nodig en de wagen moet ingeschreven en verzekerd zijn. Dat geldt ook voor professionele piloten en hun drones. Piloten moeten een theoretisch en een praktisch examen afleggen. Voor vluchten met een laag risico en een kleine drone is een attest als bestuurder voldoende. Voor meer risicovolle vluchten met een zwaardere drone moet de piloot een bewijs van bevoegdheid en een medisch attest behalen. De theoretische examens worden georganiseerd door de FOD Mobiliteit en Vervoer, net als het inschrijven van de drones.

Een risicovolle rit met je wagen moet je niet op voorhand aanvragen, maar een risicovolle vlucht met een drone wel! Vliegen in de zone rond een luchthaven, in stedelijk gebied of over mensen is verboden. De FOD Mobiliteit en Vervoer kan hiervoor toch een afwijking toelaten als aan een reeks veiligheidsvoorschriften is voldaan. Denk bijvoorbeeld aan inspecties van industriegebouwen en -installaties door drones of het volgen van grote publieksevenementen met drones.

Enkele cijfers

Sinds het invoeren van de nieuwe regelgeving werden er al 4 theoretische examens georganiseerd met in totaal 924 deelnemers. Hiervan slaagden 564 kandidaten. 931 drones werden ingeschreven en 92 gecertificeerd.

De FOD Mobiliteit en Vervoer ontving in totaal 1300 meldingen van vluchten en 200 aanvragen voor een toelating voor een risicovolle vlucht. 90 droneprofessionals kregen een toelating voor een afwijking.

SPOORBELEID

TOEGANKELIJK TREINVERVOER VOOR PERSONEN MET BEPERKTE MOBILITEIT

De Europese Commissie wil reizen met de trein in de EU mogelijk maken voor iedereen, ook voor personen met een beperkte mobiliteit, door het voorzien van een obstakelvrije toegang. De eerste stap hierin is het opstellen van een Nationaal Implementatieplan Toegankelijkheid door de lidstaten. In 2016 diende de FOD Mobiliteit en Vervoer, in samenwerking met de NMBS en Infrabel, het eerste Belgische implementatieplan in.

Het spoorvervoer moet de komende jaren een belangrijke bijdrage leveren aan het invullen van de toenemende mobiliteitsbehoeften. De noden van bepaalde leeftijdsgroepen en van minder mobiele mensen, zowel in de stations als op de treinen, vragen bijzondere aandacht.

Iedereen heeft recht op een autonome verplaatsing

De groep personen met een beperkte mobiliteit is uitgebreider dan enkel personen met een handicap zoals een rolstoelgebruiker of visuele of auditieve gehandicapten. Ook ouderen, kinderen, cognitief minder begaafden, een zwangere vrouw of een reiziger met zware of onhandige bagage behoren tot deze groep. In België behoort meer dan 30% van de bevolking tot deze groep.

Aanpassingen aan infrastructuur en rollend materieel

Om het spoorvervoer toegankelijk te maken voor personen met een beperkte mobiliteit zijn er heel wat aanpassingen nodig. Zo moeten het stationsgebouw, het loket en de perrons toegankelijk zijn.

Dit betekent bijvoorbeeld geen drempels, liften naar de perrons, automatische deuren, geleidelijken, waarschuwingsstroken en aangepaste toiletten. De toegang tot de treinen vanop het perron is ook een knelpunt. De perronhoogte of de instaphoogte van de treinen moeten aangepast worden of er moet een mobiele laadhelling aanwezig zijn. In de treinen moeten er o.a. plaatsen voor rolstoelen met een contactknop, aangepaste toiletten, visuele en auditieve aankondigen zijn.

Nog geen concrete engagementen

Het Belgische Nationaal Implementatieplan Toegankelijkheid bouwt verder op de bepalingen uit de beheerscontracten 2008-2012 tussen de Belgische Staat en de NMBS, Infrabel en NMBS-Holding. Het plan bestaat uit een inventaris van de huidige voorzieningen, de prioriteiten voor de verbetering van de toegankelijkheid en een plan van aanpak voor de komende 10 jaar. De investeringen in infrastructuur en materieel staan uiteraard in functie van de beschikbare financiële middelen. Dat wordt bepaald in de nieuwe beheersovereenkomsten en meerjareninvesteringsplannen.



NIEUWE CEL ANALYSEERT INVESTERINGSPLANNEN SPOORWEGEN

In het kader van de strategische visie voor het spoor (juli 2015) van de minister van Mobiliteit werd een investeringscel opgericht. Deze cel streeft de samenhang en de juistheid van de investeringskeuzes na zodat de beperkte middelen zo efficiënt mogelijk gebruikt worden. De eerste uitdaging van deze investeringscel is het meerjareninvesteringsplan 2016-2020 voor de spoorwegen opmaken.

Een analyse- en strategisch comité

De investeringscel bestaat uit twee luiken: het techno-administratief luik of analysecomité en het politieke luik of het strategisch comité. Het analysecomité doet voorbereidend werk en stelt aanbevelingen op voor het strategisch comité. De FOD Mobiliteit en Vervoer is voorzitter van het analysecomité dat verder is samengesteld uit experts van de NMBS, Infrabel en de gewestelijke administraties bevoegd voor mobiliteit en/of openbare werken. Voor het nieuw meerjareninvesteringsplan voerde het analysecomité een multicriteria analyse uit van alle 147 investeringsvoorstellen.

Het strategisch comité vertegenwoordigt het politieke niveau en is samengesteld uit vertegenwoordigers van de beleidscellen van de premier, de vicepremiers en de bevoegde ministers uit de regionale regeringen, vertegenwoordigers van Infrabel en de NMBS en van de FOD Mobiliteit en Vervoer. Dit comité wordt voorgezeten door de beleidscel van de federale minister bevoegd voor mobiliteit.

3 vernieuwingen

Het afstemmen van de investeringsplannen van de NMBS en Infrabel gebeurde vroeger door de overkoepelende Holding, die verdween met de herstructurering van 2014. De nieuwe investeringscel neemt deze taak gedeeltelijk over en brengt enkele vernieuwingen met zich mee.

Ten eerste krijgt de FOD Mobiliteit en Vervoer een nieuwe coördineerde rol in dit dossier als voorzitter van het analysecomité. Daar waar de FOD Mobiliteit en Vervoer voordien slechts ná het opstellen van het meerjareninvesteringsplan betrokken werd voor de opvolging ervan, wordt zij nu ook voor het eerst betrokken bij het opstellen van dit plan.

Een tweede belangrijke vernieuwing is de betrokkenheid van de gewesten bij het opmaken van het meerjareninvesteringsplan voor het spoor, dat nog steeds federale materie is. Zij kunnen ook voorstellen voor investeringen indienen. Hun aanwezigheid in het analysecomité heeft alvast geleid tot veel bilaterale contacten met de NMBS en Infrabel waaruit enkele samenwerkingen vloeiden.

Ten slotte was het een eerste keer dat alle investeringsvoorstellen op een uniforme manier beoordeeld werden door een multicriteria-analyse en becommentarieerd door alle partners rond de tafel.

Net voor het zomerreces, op 19 juli 2016, overhandigde het analysecomité aan het strategische comité een rapport met daarin de 147 projectfiches, de commentaren hierop van de verschillende partijen en de scores van elk projectvoorstel voor de 9 criteria van de multicriteria-analyse.

EUROPESE STEUN VOOR 3 BELGISCHE SPOORPROJECTEN

Het Connecting Europe Facility programma van de Europese Commissie wil transport doorheen de EU verbeteren en veiliger maken door projecten financieel te ondersteunen. De FOD Mobiliteit en Vervoer – die de spoorprojectaanvragen voor België coördineert – steunde 7 aanvragen van NMBS en Infrabel. Drie daarvan werden door de Europese Commissie geselecteerd en krijgen samen 21,9 miljoen euro.

Afschaffen van spoorwegoverwegen op de Europese corridors

In 2014 telde het Belgische spoorwegennetwerk 1818 spoorwegoverwegen. Dit zijn extra gevaarlijke punten met een verhoogd risico op ongevallen en ook flessenhalzen die het spoorverkeer zelf vertragen. Daarom zullen 12 overwegen, die op de corridors van het trans-Europese vervoernetwerk liggen, verwijderd worden door de infrastructuur aan te passen. Hierdoor zal het aantal ongelukken aan overwegen dalen en de capaciteit van het Europese en nationale spoorwegennetwerk verhogen. De Europese Commissie trekt hiervoor 7,1 miljoen euro uit.

Verbetering van het logistieke platform in de haven van Zeebrugge

De haven van Zeebrugge ligt op een strategische plaats in Europa op de Europese corridor "Rijn – Alpen" die de havens aan de Noordzee via de Rijnvallei met Milaan en de haven van Genua verbindt. Dankzij dit project zal de haven extra lange goederentreinen tot 740 meter kunnen ontvangen. Dit verhoogt het concurrentievermogen van het spoorvervoer. Op termijn verschuift het goederenvervoer over de weg naar vervoer via het spoor. De Europese Commissie ondersteunt dit project met 1,6 miljoen euro.

Uitrollen van het ETCS systeem op 106 AM Break Motor Units

De NMBS wil tegen eind 2023 alle treinen uitrusten met het European Train Control System (ETCS). Dit treincontrolesysteem zorgt voor een veiliger spoorverkeer en verbetert het grensoverschrijdende spoorverkeer. Met dit project worden 106 elektrische motorrijtuigen van het AM Break type met het ETCS systeem uitgerust. Deze stellen worden gebruikt voor passagiersvervoer onder andere tussen België en Nederland. Voor dit project, heeft de NMBS een Europese steun van 13,2 miljoen euro ontvangen.

MOBILITEIT

FOD MOEDIGT DUURZAAM WOON-WERKVERKEER AAN

Op 28 juni 2016 stelde de FOD Mobiliteit en Vervoer de resultaten van de 4de federale enquête woon-werkverkeer voor. Uit de enquête blijkt dat meer en meer werkgevers duurzame alternatieven voor het woon-werkverkeer van de werknemers ondersteunen en promoten. Iedere deelnemende organisatie ontvangt een gepersonaliseerd rapport met aanbevelingen.

Deze driejaarlijkse enquête naar het woon-werkverkeer van werknemers in België bevroegt werkgevers uit alle sectoren. In totaal namen 4000 werkgevers deel, die in totaal 1,5 miljoen werknemers vertegenwoordigen, verdeeld over 11.000 vestigingen.

Meer en meer werkgevers nemen acties

Het woon-werkverkeer bedraagt 25% van alle totale verplaatsingen in België. Tijdens de spitsuren is zelfs 66% van de verplaatsingen werkgerelateerd. Uit de enquête blijkt duidelijk dat meer en meer werkgevers maatregelen nemen om het woon-werkverkeer van hun medewerkers te vergemakkelijken. Zo geeft intussen 86% van de werkgevers een fietsvergoeding (tegenover slechts 43% in 2005). Ook de terugbetaling van het openbaar vervoer is verdubbeld. 50% van de werkgevers zorgt voor gratis openbaar vervoer, terwijl dat in 2005 nog maar 23% was. Ook de invoering van telewerken zorgt voor een vermindering van het aantal woon-werkverplaatsingen. In Brussel kan 64% van de werknemers telewerken, wat zorgt voor 3,8% minder verplaatsingen.

Gepersonaliseerde aanbevelingen

De online toepassing waarmee de enquête werd afgenomen, werd voor deze editie helemaal vernieuwd. Elke deelnemende organisatie kan nu een gepersonaliseerd rapport met aanbevelingen op maat aanmaken. Op basis van parameters zoals de locatie van de kantoren, het aantal werknemers, de bereikbaarheid van openbaar vervoer, ... worden aanbevelingen gedaan die specifiek voor de deelnemende organisatie gelden. Zo kan elke deelnemer direct aan de slag om de eigen mobiliteitsuitdagingen aan te pakken.

Meer info vindt u op [onze website](#).

BELGEN LEGGEN RECORDAANTAL KILOMETERS AF MET DE WAGEN

In 2015 legden de Belgen 84,2 miljard kilometer met de wagen af, een nieuw record. We leggen daarmee respectievelijk 6% en 9% meer kilometers af dan de Nederlanders en Fransen, maar wel 1,5% minder dan de Duitsers. Dat blijkt uit een studie van de FOD Mobiliteit en Vervoer.

Ieder jaar voert de FOD Mobiliteit en Vervoer een studie uit naar het aantal afgelegde kilometers door Belgische voertuigen.

Wagenpark blijft groeien

De stijging in het aantal afgelegde kilometers is hoofdzakelijk te wijten aan de groei van het wagenpark. Voor België bedroeg die 1,6%. Ook het gemiddelde aantal afgelegde kilometer per personenauto is in 2015 lichtjes gestegen, van 15.096 km in 2014 tot 15.151 km een jaar later.

Ontdieseling

Uit de studie blijkt ook dat de ontdieseling van het wagenpark langzaamaan lijkt te zijn ingezet. De toename van het aantal gereden kilometers door personenwagens is quasi volledig toe te schrijven aan een toename van benzinevoertuigen. De piek van het aandeel afgelegde kilometers door dieselwagens lag in 2012.

Salariswagens in stijgende lijn

In het 4de kwartaal van 2015 waren er in ons land in totaal 424.642 salariswagens ingeschreven, een stijging met 5,2% in vergelijking met 2014. Deze

wagens legden gemiddeld 29.442 km af. Hoewel de salariswagens maar 7,6% van alle personenwagens in ons wagenpark vertegenwoordigen, leggen ze wel 15,4% van het totaal aantal kilometer af. Zo goed als alle salariswagens (97%) zijn dieselwagens.

Meer kilometers door bestelwagens, minder door vrachtwagens

Voor het vrachtvervoer zijn de schommelingen traditioneel iets groter aangezien ze sterker afhangen van de economische toestand. De bestelwagens legden in totaal 3,1% meer kilometers af, terwijl de vrachtwagens 0,7% minder kilometers aflegden. Dit bevestigt een trend die zich al enkele jaren aftekent, namelijk dat vrachtwagens steeds minder kilometers afleggen, terwijl de lichte bedrijfswagens jaar na jaar meer kilometers afleggen.

Het volledige rapport vindt u op [onze website](#).

MONITOR, ENQUÊTE NAAR MOBILITEIT EN VERKEERSVEILIGHEID

De FOD Mobiliteit en Vervoer en het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) lanceerden in maart 2016 een studie naar het mobiliteitsgedrag en de verkeersveiligheid bij meer dan 30.000 Belgen.

Zowel de FOD Mobiliteit en Vervoer als het BIVV hebben een stevige expertise in het opzetten en uitvoeren van studies. Met dit onderzoeksproject worden de krachten gebundeld voor een groot-schalige nationale online enquête waarbij de thema's mobiliteitsgedrag en verkeersveiligheid voor het eerst samen worden onderzocht. Betrouwbaar en accuraat cijfermateriaal is immers een noodzakelijke basis om een beleid uit te werken voor een betere, duurzamere én veiligere mobiliteit.

Het onderzoeksproject MONITOR bestaat uit twee aparte bevestigingen. Voor de eerste enquête worden 10.000 Belgen geselecteerd, representatief voor de Belgische bevolking naar leeftijd, geslacht en gewest waarin ze wonen. De deelnemers krijgen eerst een algemene vragenlijst over hun mobiliteitsgedrag en het bezit van voertuigen en abonnementen in het gezin. Nadien volgt een extra dagboek-vragenlijst waarin de deelnemers gedetailleerd de verplaatsingen van de voorbije dag bijhouden.

Aanvullend loopt ook een kortere enquête. Gedurende een jaar worden er 3 korte vragen gesteld op 20 verschillende tijdstippen aan telkens een groep van 1000 respondenten. De eerste vraag handelt over de verplaatsingen van de dag voordien, de tweede over eventuele verkeersongevallen de afgelopen 3 maanden en de derde vraag, die steeds variabel is, handelt over een actueel thema inzake mobiliteit of verkeersveiligheid.

Het onderzoek loopt tot september 2017. Het rapport wordt verwacht tegen eind 2018.

MONITOR is een nieuw onderzoeksinitiatief na de BELDAM-enquêtes. Er zijn overeenkomsten, maar MONITOR gebruikt een andere onderzoeksmethodologie en is aangevuld met vragen over verkeersveiligheid. De laatste BELDAM-enquête dateert van 2010.

OVER DE FOD

MISSION STATEMENT

FOD Mobiliteit en Vervoer: voor de toekomst van de mobiliteit

Beleid

Het is onze opdracht om het mobiliteit- en vervoerbeleid voor te bereiden, uit te voeren en te ondersteunen. Dit doen we in overleg met onze partners op gewestelijk, federaal, nationaal en internationaal niveau.

Evenwicht

Hierbij hebben we aandacht voor een evenwicht tussen economische ontwikkeling, veiligheid, leefmilieu, sociale belangen en de integratie van de verschillende transportmodi.

Expertise

Door onze expertise zijn we het referentiepunt in België voor advies, informatie en dienstverlening inzake mobiliteit en vervoer, zowel op de weg, op het spoor, op het water als in de lucht. We analyseren, volgen tendensen en stimuleren innovatie.

Dienstverlening

Onze dienstverlening is klantvriendelijk, kwaliteitsvol en efficiënt. Hierbij houden we rekening met de noden van de burgers, de ondernemingen en het algemeen belang.

Werking

Onze werking steunt op autonomie, verantwoordelijkheid en klantgerichtheid. We hechten belang aan een klimaat van respect en vertrouwen, waarin we onze medewerkers stimuleren initiatieven te willen en te kunnen nemen en bij te dragen aan het maatschappelijk belang; dit in een aangename moderne omgeving met innovatieve middelen en een goed evenwicht tussen werk en privé.

STRATEGISCHE DOELSTELLINGEN

Veiligheid

Het vervoer van personen en goederen beveiligen en veiliger maken.

Milieu

De impact van de verschillende vervoerswijzen op het milieu beperken door een vermindering van verontreinigende stoffen en gassen en van het lawaai.

Concurrentievermogen

De positionering van de Belgische transportsector op de Europese en internationale markt versterken.

Multimodaliteit

De ontwikkeling van verschillende vormen van verplaatsing en vervoer promoten en het gebruik van het meest geschikte vervoersmiddel aanmoedigen om de mobiliteit veiliger, duurzamer en vlotter te maken.

DE VOORZITTER EN HET DIRECTIECOMITÉ

Aan het hoofd van de FOD Mobiliteit en Vervoer staat een voorzitter die wordt bijgestaan door het directiecomité.

Voorzitter

Eugeen Van Craeyvelt, voorzitter a.i.

Leden van het directiecomité

Eugeen Van Craeyvelt, directeur-generaal Scheepvaart

Martine Indot, directeur-generaal Wegvervoer en Verkeersveiligheid

Nathalie Dejace, directeur-generaal Luchtvaart a.i.

Valérie Verzele, directeur-generaal Duurzame mobiliteit en Spoorbeleid

Ginette Schollaert, directeur stafdienst Budget, Beheerscontrole en Logistiek (tot 1 april 2017)

Quentin Druart, directeur stafdienst Personeel en Organisatie

Marcus Spiritus, directeur stafdienst ICT

EEN WENDBARE ORGANISATIE

EEN WENDBARE ORGANISATIE

In 2016 werd PersoPoint, het nieuwe federaal sociaal secretariaat dat de personeels- en loonadministratie verzorgt voor alle federale overheidsdiensten, opgericht. De FOD Mobiliteit en Vervoer zag in deze verandering een opportuniteit om de stafdienst Personeel en Organisatie in een nieuwe richting te sturen, namelijk deze van een adviserende en ondersteunende partner.

PersoPoint neemt een aantal activiteiten zoals de administratieve opvolging van personeelsdossiers over. Hiervoor werden 10 medewerkers van de FOD overgeplaatst naar PersoPoint. Door deze verandering kan de stafdienst Personeel en Organisatie een andere rol opnemen, namelijk deze van adviseur en begeleider van medewerkers en teams. De steun van het management is hiervoor essentieel.

De FOD Mobiliteit en Vervoer werkt reeds verschillende jaren aan een organisatiecultuur. De basis van deze nieuwe manier van werken is autonomie, initiatief nemen en responsabilisering. Om stap voor stap in deze richting te schuiven, lanceert de stafdienst P&O verschillende acties. En dit is nog maar het begin!

Leadership

Het is de opdracht van alle leidinggevendenden om te zorgen voor een klimaat van vertrouwen, om hun teams te inspireren en te motiveren en om hen voldoende autonomie te geven bijvoorbeeld door medewerkers op hun eigen manier hun werk te laten organiseren. Heel wat van onze leidinggevendenden zijn, met vallen en opstaan, overgeschakeld

naar deze stijl van leidinggeven. Voor sommigen is dit nog geen evidentie. Zij kunnen rekenen op coaching, een traject rond leiderschap volgen of deelnemen aan workshops over bijvoorbeeld 'Wat betekent het voor mij om fier te zijn op mijn werk?'

Talent

Talentmanagement staat hoog op de agenda. Verschillende projecten werden in de voorbij jaren gelanceerd. Talent Plus is een persoonlijke loopbaanbegeleiding aangeboden door FOD Beleid en Ondersteuning voor alle medewerkers van de federale overheid. Talent Exchange is een uitwisselingsplatform voor ambtenaren. Een medewerker kan binnen dit kader voor een bepaalde periode een opdracht vervullen of aan een project meewerken in een andere overheidsdienst en zo zijn kennis en ervaring delen en verruimen.

In 2016 werd een nieuw initiatief uitgewerkt: Talentum. Met dit initiatief wil de FOD enerzijds alle medewerkers de kans geven om hun talenten te ontplooien, en anderzijds, teams tijdelijk uitbreiden met specifieke competenties. De bedoeling is om vraag en aanbod samen te brengen en op zoek te gaan naar een goede match.

AUTONOMIE, VRIJHEID EN RESPONSABILISERING

De FOD Mobiliteit en Vervoer is een van de voortrekkers van Het Nieuwe Werken binnen de federale overheid. Responsabilisering is hierin een kernelement. In 2016 werden initiatieven opgestart om management, teams en medewerkers mee te krijgen in deze nieuwe visie. Het Nieuwe Werken maakt komaf met oude tradities en gebruiken en gaat gepaard met een nieuwe open mentaliteit. Een personeelsbevraging maakte duidelijk dat de FOD op dit vlak nog kan verbeteren. Meer vrijheid komt met meer verantwoordelijkheid. Dit betekent o.a. evolueren naar een organisatie waar resultaatgericht werken centraal staat en de medewerker de vrijheid krijgt om zich te organiseren op een manier die hem het best past, rekening houden met de afspraken en verwachtingen binnen het team.

Barometer van de responsabilisering

Eind 2015 werd een personeelsenquête gehouden om de graad van responsabilisering binnen onze organisatie te meten. Onder responsabilisering verstaan we de wil van de medewerkers om bij te dragen aan het realiseren van de doelstellingen van de organisatie.

38% van de medewerkers beantwoordde de enquête. De resultaten werden globaal voor de FOD en per directoraat-generaal of stafdienst gepresenteerd. Een aantal diensten zijn met de resultaten aan de slag gegaan en hebben acties opgezet bijvoorbeeld rond interne communicatie om elkaar beter te informeren en te leren kennen, om kennis en ervaring uit te wisselen, ...

MobiConnect

Het afgelopen jaar werd de digitale werkomgeving

volledig vernieuwd. Dit project kreeg de naam MobiConnect. De nieuwe digitale werkomgeving en tools maken online samenwerken gemakkelijker. Het is de bedoeling dat medewerkers, ongeacht waar ze zich bevinden, kunnen samenwerken. Medewerkers krijgen meer vrijheid in de manier waarop ze werken en waar ze werken. De visie blijft 'weinig regels, veel afspraken'.

D.R.I.V.E.

Samenwerken met meer autonomie, meer vrijheid en toch de resultaten behalen en ruimte houden voor nieuwe initiatieven. Dit klinkt mooi, maar het realiseren is niet gemakkelijk. Daarom werd DRIVE gelanceerd. DRIVE is een begeleiding van teams die willen nadenken over hun werking. Diverse aspecten kunnen aanbod komen: groepsdynamiek, procesverbetering, tijdsbeheer, teamprestaties, conflictbeheersing, feedback geven, ...

FOCUS OP ENERGIE EN GEZONDHEID IN WELZIJNSBELEID

De cel Welzijn binnen de FOD Mobiliteit en Vervoer organiseerde in 2016 een personeelsbevraging over stress. De resultaten toonden aan dat 1 op 3 medewerkers zich gestresseerd voelt op het werk. De acties die hieruit voortvloeiden, benaderden deze problematiek vanuit een positieve invalshoek door aandacht te hebben voor een gezonde levensstijl, een evenwicht tussen werk en privé en het versterken van de band tussen collega's.

In 2015 werd in de FOD Mobiliteit en Vervoer de cel Welzijn opgericht. Deze cel bestaat uit medewerkers van verschillende diensten zoals de preventiedienst, de stafdienst P&O, de sociale dienst, de dienst Logistiek en de dienst Communicatie. De activiteiten van de cel Welzijn kaderen in het globaal preventieplan 2014 en 2018 en het jaaractieplan Welzijn.

Stress-enquête

45% van de medewerkers van de FOD Mobiliteit en Vervoer nam in juni 2016 deel aan de stress-enquête. Deze enquête bracht verschillende stressfactoren in kaart en vormde de basis voor een nieuw actieplan.

Week voor Welzijn

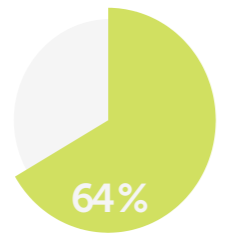
Gezonde voeding en beweging stonden centraal tijdens deze week. De cafetaria bood voor de gelegenheid iedere dag een gezondheidsmenu aan. Wandelingen doorheen Brussel stonden op het

programma en het sportaanbod in samenwerking met overheidsdiensten uit de buurt werd voorgesteld. Er werden ook infosessies gegeven over nieuwe initiatieven die later op het jaar van start gingen zoals het stresstheater en de workshops 'My Energy'.

Het stresstheater toonde op een ludieke manier hoe verschillende persoonlijkheidstypes reageren op stress en hoe zij dit in de hand kunnen houden. Tijdens de workshops 'My Energy' ontdekten de deelnemers welke activiteiten in het dagelijkse leven energie geven en welke acties ze kunnen ondernemen om hun energieniveau op peil te houden.

DE FOD IN CIJFERS

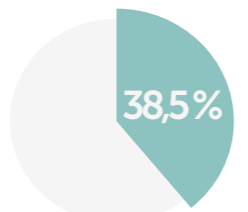
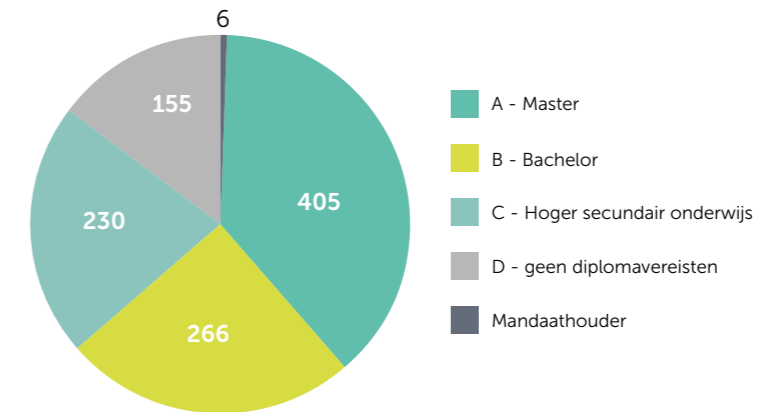
1062
MEDEWERKERS



van de medewerkers werkt zonder prikklok.

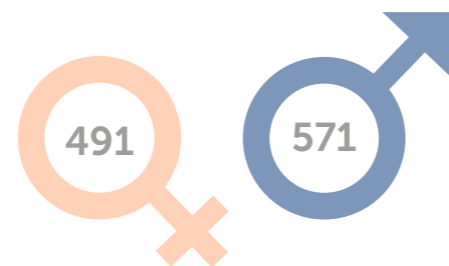
6,8 dagen
Het gemiddeld aantal dagen ziekteverlof per medewerker.

VERDELING VOLGENS NIVEAU

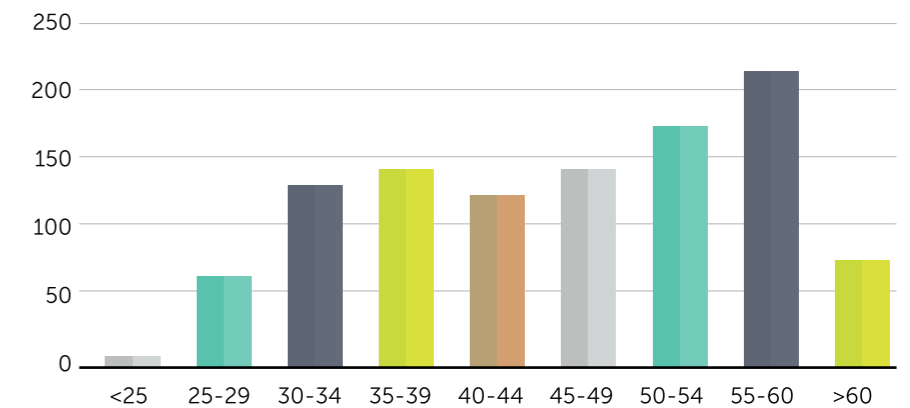


van de medewerkers telewerkt.

VERDELING M-V-X



VERDELING VOLGENS LEEFTIJD



BUDGET

Inkomsten

In 2016 bedroegen de inkomsten in totaal 453.341.000 EUR. Naast de winstdeelname in Proximus (269.308.000 EUR), winstdeelname in en interim dividend van bpost (62.742.000 EUR) en de kinderbijslagbijdragen van werknemers van overheidsbedrijven die de FOD tijdelijk ontvangt in het kader van de zesde staats hervorming (70.553.000 EUR) waren de ontvangsten als hieronder verdeeld.

Overzicht van de ontvangsten in 2016 (in € 1000)

Licenties spoorwegondernemingen	4
Boetes Spoor	12
Licenties tussenpersonen goederenverkeer	123
Certificatie & inspectie wegvervoer	58
Homologaties	23
Commerciële en gepersonaliseerde inschrijving voertuig	4 974
Concessievergoeding nummerplaten	17 899
Rijbewijzen	16 381
Boetefonds	243
Luchtvaartbeveiliging Passagiers	2 186
Luchtvaartbeveiliging	370
Belgische toezichthoudende instantie voor luchtvaartdiensten (BSA)	2 172
Onderzoeksceel voor luchtvaartongevallen	115
Boetes luchtvaart	15
Andere prestaties luchtvaart	2 512
Zeevaart en Binnenvaart	960
Corporate Flag State Governance	481
Rechtsplegingsvergoeding	34
Ontvangsten gestort door derden bij gemengde opdracht of afrekening ten laste van derden	1 349
Ontvangsten afkomstig van regio's	574
Diverse opbrengsten	253

Uitgaven

De FOD Mobiliteit en Vervoer heeft in 2016 in totaal 3.282.489.000 EUR uitgegeven. Het gros van de middelen gaat naar de dotaties voor de NMBS, Infrabel en HR Rail (2.896.347.000 EUR) enerzijds en aan bpost (146.602.000 EUR) anderzijds.

Overzicht van de uitgaven in 2016 (in € 1000)

Dotatie NMBS, Infrabel en HR Rail	2 896 347
Dotatie bpost	146 602
Beliris	115 911
Algemeen beheer	31 056
Financiering van de kosten voor de plaatselijke luchtvaartnavigatiedienstverlening op de Belgische luchthavens	26 553
Wegvervoer en Verkeersveiligheid	17 943
Toelagen intermodaal vervoer	14 935
Luchtvaart	10 476
Maritiem Vervoer	9 053
Subsidie Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid (BIVV)	5 999
Overige uitgaven Duurzame Mobiliteit & Spoorbeleid	3 658
Beleidsceel	2 651
Ex-RMT	669
Schadevergoedingen	161
Andere uitgaven overheidsbedrijven	224
Onderzoeksceel voor luchtvaartongevallen	168
Toelagen inzake mobiliteit en vervoer	83
totaal	3 282 489

De vermelde inkomsten en uitgaven betreffen enkel de FOD Mobiliteit en Vervoer en niet de organisaties die eraan verbonden zijn.



Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer

© FOD Mobiliteit en Vervoer 2017

Wij bedanken iedereen die heeft meegeholpen bij het maken van dit jaarverslag voor hun enthousiasme. Niets uit deze online publicatie mag overgenomen worden zonder uitdrukkelijke schriftelijke toestemming van de FOD Mobiliteit en Vervoer.

Indien u meer informatie wenst over de gegevens in dit jaarverslag kunt u contact opnemen met de dienst Communicatie, via pers@mobilit.fgov.be.

Colofon

Redactie: Veerle Custers, dienst Communicatie

Vertaling: dienst Vertalingen

Lay-out: Luca De Bellis, dienst Communicatie

Fotografie: Christoph Van Den Driessche, dienst Communicatie en Sander Dirickx, DG Scheepvaart – DG Luchtvaart

Verantwoordelijke uitgever: FOD Mobiliteit en Vervoer, Eugeen Van Craeyvelt, voorzitter a.i., Vooruitgangstraat 56, 1210 Brussel

Wettelijk depot: D/2017/13.831/12