

Opvolging van de uitvoering van het

Federale klimaatbeleid

Voortgangsrapport 2025

SEPTEMBER 2025



Dit rapport is beschikbaar bij de volgende Federale Overheidsdienst (FOD):

FOD Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu
Galilleelaan 5/2 – 1210 Brussel

De voortgang en beleidsimpact die in dit rapport worden gerapporteerd, zijn gebaseerd op de informatie die beschikbaar was op 1 maart 2025. De rapporteringsperiode van dit rapport is 1 juli 2024 tot 1 maart 2025. Recentere ontwikkelingen in de Europese of Belgische beleidscontext, in het bijzonder de actualisatie van het Nationaal Energie- en Klimaatplan (2021-2030) en de bepalingen in het Regeerakkoord (2025-2029), zijn niet het onderwerp van dit rapport.

De regering heeft op 3 oktober 2025 kennisgenomen van dit rapport. Het is opgesteld door de dienst Klimaatverandering en bewerkt door de leden van de federale regering.

Datum van publicatie: oktober 2025



Inhoud

Voorwoord	4
Samenvatting	6
Lexicon	10
1 Beleidskader en context	11
2 Overzicht routekaarten	13
3 Analyse van de voortgang per beleidsdomein	18
<u>3.1</u> Fiscaliteit en Financiën	18
<u>3.2</u> Energie	18
<u>3.3</u> Transport en mobiliteit	19
<u>3.4</u> Circulaire economie	20
<u>3.5</u> Federale overheidsgebouwen	20
<u>3.6</u> Werking van overheidsbedrijven	21
<u>3.7</u> Internationale samenwerking	21
<u>3.8</u> Klimaatgovernance	21
<u>3.9</u> Adaptatie	22
<u>3.10</u> Onderzoek	22
<u>3.11</u> Gezondheid	23
<u>3.12</u> Sociaal beleid	23
4 Overzichtstabel over de voortgang per routekaart	25
5 Beleidsevaluatie broeikasgasemissies: actualisatie 2025	40
<u>5.1</u> Impact van individuele maatregelen of doelstellingen	40
<u>5.2</u> Totale impact ten gevolge van het geëvalueerde federale klimaatbeleid	43
<u>5.3</u> Beleidskloof	46
6 Financiering	48
7 Slotbeschouwing	58
Voortgangsverslagen	60

Voorwoord

Tien jaar geleden nam de internationale gemeenschap de Overeenkomst van Parijs aan, waarin 195 landen het eens raakten over een ambitieus mondiaal klimaatakkoord. Dit rapport over de voortgang en impact van het federale klimaatbeleid komt op een scharniermoment. Vandaag bevinden we ons in turbulente geopolitieke wateren, waarin de terugtrekking van de Verenigde Staten uit de Overeenkomst van Parijs voor de tweede keer de kaarten door elkaar schudt. Een grote meerderheid van de landen en actoren blijven de doelstellingen van de Overeenkomst van Parijs wel ondersteunen. Dat doen ze niet enkel omdat de klimaatverandering in 2024 wereldwijd opnieuw hard toesloeg, maar ook omdat ze belangrijke veiligheidsrisico's met zich meebrengt.

De snelheid waarmee de klimaatverandering ecosystemen ontwricht en met meer extreme weersomstandigheden mensenlevens en infrastructuur bedreigt, neemt almaar toe. Ook België blijft niet gespaard van toenemende hittegolven, droogte, bosbranden en overstromingen. De watersnood in de Vesdervallei en de Ourthevallei in 2021 is daarvan het meest zichtbare voorbeeld.

Ondanks de sterk veranderde geopolitieke context wordt in Europa de koers aangehouden door de strijd tegen klimaatverandering te koppelen aan de agenda voor competitiviteit, met aandacht voor jobs en ontwikkeling. De Clean Industrial Deal moet Europa en haar lidstaten helpen de doelstellingen van de Europese Green Deal te verwezenlijken en tegelijk haar concurrentievermogen terug te winnen. Veel wetgevende dossiers, zoals de herziening van het Europese emissiehandelssysteem en de CO₂-grensheffing CBAM, verstrengde CO₂-normen voor auto's, de Natuurherstelwet, milieuregels of regels rond duurzame landbouw, moeten in het licht van deze nieuwe evolutie worden bekeken.

De Europese Commissie verplicht België om de uitstoot van broeikasgassen tegen 2030 met 47% terug te dringen ten opzichte van 2005, om de Europese doelstelling van 55% reductie ten opzichte van 1990 te behalen.

Op 18 juli 2025 heeft de federale regering de federale bijdrage aan het Nationaal Energie- en Klimaatplan 2021-2030 (NEKP) goedgekeurd. Dezelfde dag is de Vlaamse regering het ook eens geraakt over het Vlaams Energie- en Klimaatplan. Daarmee kan eindelijk een definitief NEKP worden opgesteld waarin de bijdragen van de federale, Vlaamse, Waalse en Brusselse regeringen zijn geïntegreerd. Het NEKP, dat een gezamenlijke inspanning vergt van alle beleidsniveaus, bevat de huidige en bijkomende beleidslijnen en maatregelen om de energie- en klimaatdoelstellingen te behalen. Een regelmatige doorlichting zal moeten uitwijzen of België gezamenlijk genoeg doet.

In tijden van desinformatie en *fake news* is het verspreiden van betrouwbare en correcte informatie over klimaatverandering en het klimaatbeleid belangrijker dan ooit. Dit voortgangsrapport maakt de balans op van het federale klimaatbeleid van 1 juli 2024 tot 28 februari 2025. Het geeft een plaats aan de CO₂-reducties van het federale klimaatbeleid en aan de verwezenlijkingen en de knelpunten in de bredere internationale context. Natuurlijk zullen de veranderde accenten van ons federaal regeerakkoord een impact hebben.

Het voortgangsrapport is het jaarlijkse sluitstuk van de beleidscyclus voor de monitoring en opvolging van het federale klimaatbeleid. De klimaatverandering heeft een impact in alle beleidsdomeinen. Daarom is dit rapport het resultaat van een nauwe samenwerking van de Dienst Klimaatverandering met de betrokken federale departementen en overheidsinstellingen. Er is vooruitgang geboekt. Het federale beleid blijft een belangrijke motor om de transitie te verwezenlijken en het klimaatbeleid van de gewesten te faciliteren.

Er zijn ook redenen voor optimisme. Het draagvlak voor een klimaatbeleid moet blijven groeien. In de wetenschap dat de productiekosten voor zonne-energie en windenergie de laatste jaren gedaald zijn, wat meer mogelijkheden voor onafhankelijkheid biedt aan prosumenten, blijft vandaag investeren interessant voor burgers en bedrijven. Met doordachte en gerichte maatregelen, zoals een prijssignaal dat gunstig is voor elektriciteit en klimaatneutrale brandstoffen en ongunstig voor fossiele brandstoffen, kunnen we bedrijven en

burgers uitnodigen om hun keuzes te veranderen. Een succesvol klimaatbeleid is niet strijdig met een bescherming van de koopkracht, of het concurrentievermogen van bedrijven.

Het belang van een ambitieus, inclusief, competitief en rechtvaardig klimaatbeleid was nooit groter dan vandaag. Ik ben ervan overtuigd dat we met vereende krachten en inspanningen van de overheid, de burgers en de private sector deze transitie kunnen realiseren, op een manier die de voelbare impact van de klimaatverandering beteugelt, kansen biedt aan bedrijven en niemand achterlaat.



Jean-Luc Crucke

Minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie, belast met Duurzame Ontwikkeling

Samenvatting

Dit rapport zou de periode van juli 2024 tot en met februari 2025 moeten bestrijken, waarin de regering in lopende zaken was. Doordat er sinds februari 2025 een nieuwe regering is met een aantal nieuwe beleidskeuzes, is dit rapport een overgangsdokument dat de uitvoering van maatregelen van de vorige regering behandelt en, waar nuttig voor de lezing, de beleidslijnen van de nieuwe regering vermeldt.

De federale beleidscyclus, verankerd in de wet van 15 januari 2024, is een instrument om het federale klimaatbeleid feitelijk op te volgen. Dit voortgangsrapport geeft jaarlijks een overzicht van de stand van zaken van de uitvoering van de federale beleidslijnen en maatregelen, samengesteld op basis van de voortgangsrapporten die zijn ontvangen van de betrokken federale departementen en overheidsinstellingen. Deze opvolging gebeurt in het kader van de realisatie van de doelstellingen die zijn vastgelegd in de geïntegreerde nationale energie- en klimaatplannen en/of voor de uitvoering van de verbintenissen die zijn aangegaan krachtens artikel 4, lid 2, onder a) en b), van het UNFCCC en artikel 5, lid 2, van de Overeenkomst van Parijs.

Het voortgangsrapport maakt steeds de jaarlijkse balans op van het gevoerde beleid **van 1 maart tot 1 maart van het volgende jaar**. Ten laatste op 30 september maakt de minister bevoegd voor klimaat het rapport over aan het parlement. Door de wettelijke invoering van de beleidscyclus behandelt het huidige rapport uitzonderlijk een kortere periode, van **1 juli 2024 tot 1 maart 2025**. In deze overgangspanperiode van minder dan een jaar bevond de regering zich bovendien in lopende zaken.

De federale departementen en overheidsinstellingen die beleid uitvoeren met een impact op de klimaatverandering, stellen in het kader van deze beleidscyclus routekaarten op, met daarin de beleidslijnen en -maatregelen die de doelstellingen van de federale bijdrage aan het Nationaal Energie- en Klimaatplan (FEKP) helpen te verwezenlijken. dus : wanneer het ambitieniveau verandert, beleid afloopt of nieuw beleid wordt ontwikkeld, kunnen routekaarten worden aangepast. Per routekaart wordt jaarlijks via een voortgangsverslag over de uitvoering van het beleid gerapporteerd door het betrokken departement. De Dienst Klimaatverandering (FOD Volksgezondheid) maakt jaarlijks het bilan op, om opportuniteiten te identificeren, de onderlinge coördinatie en samenhang van het beleid te verbeteren en het federale beleid waar mogelijk af te stemmen op dat van de gewesten.

Dit rapport toont dat het beleid in de routekaarten in veel gevallen volgens het afgesproken tijds kader wordt uitgevoerd, zowel op het vlak van de implementatie als op het vlak van de ontwikkeling van nieuwe wettelijke kaders of wetwijzigingen. Naast successen blijven er ook niet te onderkennen vertragingen en obstakels bestaan in verschillende kleine en grote beleidsverven.

Een diepgaande impactanalyse van het geïmplementeerde federale beleid in een institutionele context van gesplitste bevoegdheden is complex. De cijfers over de uitstootvermindering zijn inschattingen gebaseerd op de meest recente studies. De uitdagingen om de nationale 2030-emissiereductiedoelstelling van -47% in de ESR-sector te behalen, zijn groot. De beschikbare emissie-impactinschattingen van het federale klimaatbeleid geven een indicatie (grootteorde) van de bijdrage van de federale maatregelen. Deze tonen dat de kloof richting 2030 slechts in beperkte mate zal worden gedicht door de reeds aangenomen federale klimaatbeleidsmaatregelen. Een geïntegreerde analyse van zowel het regionale als het federale klimaatbeleid, is nodig. In ieder geval nopen de bestaande schattingen tot een krachtadig klimaatbeleid.

Fiscaliteit en financiën

De vergroening van de fiscaliteit blijft een essentiële hefboom om de energietransitie te faciliteren. De verhoogde investeringsaftrek voor energiebesparende of milieuvriendelijke investeringen, of voor investeringen in de productie en het gebruik van hernieuwbare energie, is van kracht sinds 1 januari 2025. Enkele fiscale maatregelen op het vlak van het gebruik van fossiele brandstoffen, warmtepompen, sloop en heropbouw, werden hervormd. Ook de vervoersfiscaliteit wordt hervormd met aanpassingen aan inschepingstaksen, het mobiliteitsbudget en de bedrijfswagenfiscaliteit. De 'groene' investeringsaftrek is verhoogd van 13,5% naar 40% voor kleine en middelgrote ondernemingen, en naar 30% voor grote ondernemingen.

Energie

Dankzij de implementatie van nieuwe productnormen wordt hernieuwbare energie in de transportsector gestimuleerd. Meer bijkomende stappen blijven weliswaar noodzakelijk voor het behalen van de verstrengde doelstellingen in het kader van de herziene Richtlijn Hernieuwbare Energie (REDIII). Belangrijke aandachtspunten daarbij zijn de moeilijkheden rond de ontwikkeling van de hoogspanningslijn Ventilus en de gevolgen daarvan voor de planning van de toewijzing van het eerste perceel van de Princes Elisabethzone, en de hernieuwde interesse binnen de regering in de rol van kernenergie voor onze elektriciteitsvoorziening. De geopolitieke situatie toont de noodzaak voor energieweerbaarheid. Ook de impact van de kosten van de energietransitie op het concurrentievermogen van onze bedrijven en op de koopkracht van huishoudens moet worden opgevolgd.

Transport en mobiliteit

Het vervoer is nog steeds dé sector waarvan de uitstoot blijft stijgen. Sinds 2021 is er een negatieve modal shift in het goederenvervoer per spoor: inspanningen om de uitstoot te verminderen worden tenietgedaan door het toenemend aandeel goederenvervoer via de weg. Voor de toepassing van de EU-regelgeving rond duurzame vliegtuigbrandstoffen in België werden de federale mobiliteits-, energie- en leefmilieuadministraties aangemeld als bevoegde autoriteiten. De juridische omzetting van de inclusie van scheepvaart in de ETS-Richtlijn is nog lopende. In afwachting van een volledige juridische omzetting, gebeurt de uitvoering in lijn met procedures conform de Richtlijn. Deze procedures worden door de Nationale Klimaatcommissie bekrachtigd.

Circulaire economie

De uitvoeringsperiode van het Federaal Actieplan Circulaire Economie 2021-2024 werd afgerond. Verschillende acties werden met succes geïmplementeerd, maar door een budgettekort kon de impact van deze maatregelen op de uitstoot van broeikasgassen, energie-efficiëntie en hernieuwbare energieproductie nog niet worden bestudeerd. Sommige initiatieven werden inmiddels ook Europees voorgesteld. Een nieuw actieplan wordt voorzien voor 2025-2029. Wat het productbeleid betreft, heeft Europa een aantal wetgevingspakketten herzien, zoals de verordening voor batterijen en de verordening *Ecodesign for Sustainable Products*. De wet ter bevordering van de herstelbaarheid en levensduur van goederen, werd reeds goedgekeurd.

Federale overheidsgebouwen

De energetische renovatie van het federale gebouwenpark verloopt te traag. Budgettaire en personeelstekorten blijven de voornaamste struikelblokken. Toch moet de opstart van het Europese

emissiehandelssysteem voor gebouwen en wegtransport (ETS2) vanaf 2027 ook voor de overheidsgebouwen een stimulans zijn om de energietransitie te versnellen.

Werking van overheidsbedrijven

Er is weinig tot geen vooruitgang in de verduurzaming van de overheidsbedrijven. Vormingen rond duurzame aankopen of de ontwikkeling van standaardclausules in bestekken, zijn onvoldoende gebudgetteerd. Voor de verduurzaming van het wagenpark zijn stappen gezet, maar met ernstige vertragingen.

Internationale samenwerking

Er was een duidelijke groei van de federale bijdrage aan de publieke internationale klimaatfinanciering. De prioriteiten blijven onveranderd: klimaatadaptatie, een focus op de minst ontwikkelde landen en een transversale versterking van het klimaatbeleid in de partnerlanden van de gouvernementele samenwerking. De mobilisatie van private middelen daarentegen fluctueert sterk. De intra-Belgische lastenverdeling (2021-2024) liep op 31 december 2024 ten einde, waardoor er een akkoord moet worden bereikt over de verdeling van de bedragen tussen de entiteiten om bij te dragen aan het pad naar de internationale klimaatfinancieringsdoelstelling (NCQG) onder het Akkoord van Parijs.

Klimaatgovernance

De wet van 15 januari 2024 zorgt voor de versterking van de samenwerking tussen de federale departementen en overheidsinstellingen voor de opvolging van de ontwikkeling, uitvoering en evaluatie van het beleid als input voor de actualisatie van de federale bijdrage aan het NEKP. De samenwerking met het Federaal Planbureau werd versterkt. De benoeming van de leden van de Wetenschappelijke Klimaatraad is nog niet afgerond waardoor deze Raad nog geen adviezen kon formuleren over de uitvoering van het klimaatbeleid en de besteding van het federale aandeel van de ETS-inkomsten.

Adaptatie

Er is aanzienlijke vooruitgang geboekt bij de uitvoering van de federale adaptatiemaatregelen. Zo zijn opleidingen en sensibiliseringsacties gestart, worden klimaatrisico's geleidelijk geïntegreerd in federale processen en zijn er verschillende studies afgerond of lopende. Voor de grondige opvolging van de federale adaptatiemaatregelen werd de routekaart over adaptatie opgesplitst in zes afzonderlijke routekaarten, onder meer rond de bescherming van werknemers, de weerbaarheid van het mariene milieu en een klimaatbestendige productnormering.

Onderzoek

De toegang tot klimaatgegevens en -projecties voor het brede publiek werd aanzienlijk vereenvoudigd. Het Belgische Klimaatcentrum lanceerde een online catalogus met erkende Belgische klimaatexperts en stimuleerde de betrokkenheid van Belgische onderzoekers bij internationale programma's zoals het IPCC. De harmonisering van het percentage van federaal onderzoeksbudget dat naar energie en klimaat gaat met internationale standaarden, zal beter worden opgevolgd, dankzij een nieuwe routekaart. De oprichting en de opdrachten van het onafhankelijke CERAC werden begin 2025 juridisch vastgelegd.

Gezondheid

Gezondheid is een nieuw beleidsdomein dat binnen de beleidscyclus wordt opgevolgd. Een koolstofneutraal gezondheidszorgsysteem tegen 2050 is het doel, maar de middelen hiervoor ontbreken vooralsnog. In 2025 werd een nulmeting uitgevoerd om de stand van zaken vast te leggen en werd een actieplan voor decarbonisatie gepubliceerd. Om de gezondheidszorg weerbaarder te maken tegen de gevolgen van klimaatverandering, is een tweede routekaart opgesteld met vijf federale adaptatiemaatregelen.

Sociaal beleid

Om de impact van de koolstofprijs in de gebouwen en het wegtransport (ETS2) op kwetsbare doelgroepen te verzachten, werd gestart met de opmaak van het Sociaal Klimaatplan, dat zal worden voorgelegd aan de Europese Commissie. Een nieuwe routekaart over het tegengaan van energiarmede zal de implementatie van het Sociaal Klimaatplan opvolgen.

Lexicon

BIO: Belgische Investeringsmaatschappij voor Ontwikkelingslanden

CBAM: *Carbon Border Adjustment Mechanism* het mechanisme voor koolstofcorrectie aan de Europese grens, een koolstofbelasting op de import van buitenlandse producenten, om koolstoflekken ('*carbon leakage*') over de grenzen heen te vermijden.

CERAC: Centrum voor Risicoanalyse van Klimaatverandering

ESR: de Europese *Effort Sharing Regulation*, waarmee 27 lidstaten de inspanningen verdelen voor uitstootreducties in die sectoren die niet onder het emissiehandelssysteem vallen. Vanuit de verplichtingen die hieruit per lidstaat volgen, maken de lidstaten hun Nationaal Energie- en Klimaatplan op. Onder ESR-sectoren vallen met name de uitstoot ten gevolge van het binnenlandse transport, de gebouwensector, de landbouwsector, afvalverwerking en kleine industriële installaties¹.

ETS: EU Emissions Trading System of Europees emissiehandelssysteem. Dit systeem legt een uitstootplafond vast voor de Europese energieproductie, intensieve industrie, luchtvaart en scheepvaart. Eén 'emissierecht' staat voor de uitstoot van één ton CO₂. Het totale aantal beschikbare emissierechten is beperkt. Bedrijven die onder de ETS-wetgeving vallen, moeten jaarlijks evenveel emissierechten inleveren als de hoeveelheid CO₂ die ze hebben uitgestoten en kunnen ongebruikte emissierechten verhandelen aan een marktprijs. Dit is een stimulans om te investeren in energie-efficiënte en hernieuwbare oplossingen. ETS dekt 40% van de totale EU-uitstoot en is een effectief instrument gebleken om die uitstoot te verminderen.

ETS2: het Europees emissiehandelssysteem voor gebouwen en transport. Het systeem, dat van kracht wordt vanaf 2027, zal brandstofleveranciers opleggen om uitstootrechten in te leveren en te verhandelen. De doorrekening van deze koolstoftaks moet consumenten aansporen om te investeren in energie-efficiënte en hernieuwbare oplossingen voor verwarming en vervoer.

FEKP: Federale bijdrage aan het Nationaal Energie- en Klimaatplan

NEHAP: National Environment Health-Action Plan of Nationaal Actieplan Leefmilieu-Gezondheid, het resultaat van een groeiend inzicht in de wederzijdse interactie tussen leefmilieu en gezondheid.

NEKP: Nationaal Energie- en Klimaatplan

PAM: *Policies and measures*, een veelvoorkomende term voor beleidslijnen en -maatregelen in de context van Europese en internationale rapportering over klimaatbeleid.

SFPIM: Federale Participatie- en Investeringsmaatschappij

¹ Een overzicht van het relatief aandeel van elk van deze sectoren in de Belgische broeikasgasemissie-inventaris en de niet-ETS emissiereductiedoelstelling van België kan worden teruggevonden op <https://klimaat.be/in-belgie/klimaat-en-uitstoot/uitstoot-van-broeikasgassen/uitstoot-per-sector> en <https://klimaat.be/in-belgie/klimaat-en-uitstoot/uitstoot-van-broeikasgassen/uitstoot-in-de-niet-ets-sector>

1

Beleidskader en context

Dit rapport zou de periode van juli 2024 tot en met februari 2025 moeten bestrijken, waarin de regering in lopende zaken was. Doordat er sinds februari 2025 een nieuwe regering is met een aantal nieuwe beleidskeuzes, is dit rapport een overgangsdokument dat de uitvoering van maatregelen van de vorige regering behandelt en, waar nuttig voor de lezing, de beleidslijnen van de nieuwe regering vermeldt.

2025 is een scharnierjaar in het klimaatbeleid. Het is 10 jaar geleden dat de internationale gemeenschap de Overeenkomst van Parijs aannam. Voor het eerst is er sinds dit jaar een overzicht van de uitstoot per land. Nieuwe nationale engagementen moeten de temperatuurstijging van maximum 2°C, en idealiter 1,5°C binnen bereik houden. De Overeenkomst bevat zowel doelstellingen op het vlak van de uitstootvermindering van broeikasgassen als doelstellingen op het vlak van adaptatie en klimaatweerbaarheid. De klimaatverandering wordt steeds meer zichtbaar en voelbaar en sloeg ook in 2024 hard toe. De toenemende risico's die de klimaatverandering inhoudt op het vlak van veiligheid, migratie, economie, ontwikkelingssamenwerking of adaptatie, ontgaan niemand.

Binnen Europa wordt ook verder gegaan op de ingeslagen weg en wordt de strijd tegen klimaatverandering gekoppeld aan een agenda voor competitiviteit. Commissievoorzitter Ursula von der Leyen benadrukt dat ze in haar tweede legislatuur de koers richting de Europese klimaatdoelstellingen stevig zal aanhouden. De *Clean Industrial Deal* en het *Green Deal Industrial Plan*² moeten klimaat en concurrentievermogen verzoenen.

In 2023 zijn de broeikasgasemissies in de EU met meer dan 8% gedaald ten opzichte van het niveau in 2022 en met 37% ten opzichte van 1990. In België gaat het om respectievelijk 4% en 31%³. Het wetgevende werk dat vanaf 2021 werd opgestart om de Europese energie- en klimaatdoelstellingen tegen 2030 te behalen, werd ondertussen afgerond⁴ en wordt nu uitgerold.

België zal haar definitieve versie van het geactualiseerde Nationaal Energie- en Klimaatplan (NEKP 2021-2030) in oktober indienen bij de Europese Commissie. De federale beleidslijnen en -maatregelen zijn in lijn met de Europese reductiedoelstelling van 55% ten opzichte van 1990. De federale bijdrage aan het NEKP, die in de verf zet hoe het federale niveau binnen haar bevoegdheden bijdraagt aan het behalen van de daarvoor noodzakelijke reductiedoelstelling van 47% tegen 2030 ten opzichte van 2005, zoals aanbevolen door de Europese Commissie, werd inmiddels geactualiseerd.

Een deel van de inkomsten van de Europese koolstofbelastingen ETS en CBAM vloeien conform de Europese richtlijnen terug naar de lidstaten, die deze integraal moeten gebruiken om klimaatbeleid te financieren. Omwille van de verhoogde doelstellingen voor klimaat, hernieuwbare energie, energie-efficiëntie en de beslissingen over ETS2, CBAM en SCF dient er een nieuw samenwerkingsakkoord burden sharing afgesloten te worden. Dit samenwerkingsakkoord regelt de verdeling van de middelen en van de verplichtingen. De werkzaamheden voor dit samenwerkingsakkoord konden niet afgerond worden in de periode van dit rapport. Een akkoord over de lastenverdeling is echter dringend nodig om maatregelen te financieren die gericht zijn

² Voor meer informatie, lees https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal/green-deal-industrial-plan_nl

³ Voor meer informatie, zie <https://www.eea.europa.eu/en/analysis/maps-and-charts/greenhouse-gases-viewer-data-viewers>

⁴ Het 'Fit for 55'-pakket werd goedgekeurd met uitzondering van de herziening van de Europese richtlijn over energiebelastingen.

op het bestrijden van klimaatverandering en om de inspanningen van burgers en bedrijven op dit gebied te compenseren.

Sinds 2024 biedt de federale wet over de organisatie van het federale klimaatbeleid een beleidskader voor de ontwikkeling en de opvolging van het federale klimaatbeleid via voortgangsverslagen. Deze worden gecompileerd en geanalyseerd in dit rapport. Ook de jaarlijkse opvolging en publicatie van de gedane uitgaven en investeringen die verricht zijn met de federale ETS-inkomsten is een belangrijk instrument van de wet. Dit moet waarborgen dat deze inkomsten volledig gebruikt worden voor klimaat- en energiebeleid, om klimaatverandering te bestrijden en burgers en ondernemingen te begeleiden in de klimaat- en energietransitie.

De routekaarten en de voortgangsverslagen in de federale beleidscyclus leveren een bijdrage voor de actualisatie van de federale bijdrage aan het NEKP. Deze bijdrage werd geactualiseerd met aangescherpte en aanvullende federale beleidslijnen en maatregelen, waarbij rekening wordt gehouden met de aanbevelingen van de Europese Commissie.

De beleidslijnen en -maatregelen uit het Regeerakkoord 2025-2029 vormen een belangrijk kader voor het geactualiseerde FEKP. Vanaf de volgende beleidscyclus in 2026 zullen ze mee in rekening worden gebracht voor de evaluatie van het federale klimaatbeleid. Het geactualiseerde FEKP maakt nog geen deel uit van de analyse in dit rapport, omdat het buiten de beschouwde periode van 1 juli 2024 tot 1 maart 2025 valt.

Voortbouwend op het Federale Adaptatieplan en de eerste tussentijdse evaluatie eind 2024, wordt ook in deze beleidscyclus het federaal adaptatiebeleid geanalyseerd. Via nieuwe verfijnde routekaarten voor specifieke actiedomeinen binnen de federale beleidscyclus wordt het adaptatiebeleid dat reeds in uitvoering is systematisch opgevolgd. Deze routekaarten bieden een grotere mate van granulariteit, waardoor de voortgang en knelpunten per beleidsdomein nauwkeuriger kunnen worden geanalyseerd en opgevolgd.

2 Overzicht routekaarten

TABEL 1: OVERZICHT BESTAANDE EN NIEUWE ROUTEKAARTEN

	Domein	Bevoegde minister(s)	Betrokken minister(s)
1.	Fiscaliteit en financiën		
1A	Oprichten van een dochtervennootschap "Relaunch for the Future" en een fonds voor ecologische transitie	Minister van Financiën	
1B	Klimaatdividend	Minister van Klimaat	Minister van Financiën
1C	Federale Sustainable Finance strategie	Minister van Klimaat, Minister van Financiën	
1D	Hervorming van de milieufiscaliteit	Minister van Financiën	Minister van Ecologische Transitie
1E	Vergroening van de mobiliteit	Minister van Financiën, Minister van Volksgezondheid	
2.	Energie		
2A	CO ₂ -neutrale brandstoffen (biobrandstoffen, eFuels en H ₂)	Minister van Energie	Minister van Klimaat
2B	Energietransitiefonds: ondersteuning van onderzoek, ontwikkeling en innovatie in het kader van de energietransitie binnen de federale bevoegdheden	Minister van Energie	
2C	Transmissienetinfrastructuur aanpassen aan de energietransitie	Minister van Energie	
2D	Versterking van de offshore capaciteit op de Noordzee	Minister van Energie	Minister belast met de Noordzee
2E	Waterstof en CO ₂ als elementen in de energietransitie	Minister van Energie	
2F	Floating solar & aquapark	Minister belast met de Noordzee	Minister van Energie

2G	Vermindering van de luchtvaartbeperkingen voor de ontwikkeling van windenergie	Minister van Klimaat en Mobiliteit	Minister van Defensie
3.	Transport en mobiliteit		
3A	Naar scheepvaart met netto-nulemissie tegen 2050	Minister belast met de Noordzee	Minister van Mobiliteit
3B	Modal shift: MaaS	Bevoren routekaart (wordt hervat in 2026)	
3C	Federaal fietsactieplan	Minister van Mobiliteit	
3D	De fiets promoten	Minister van Mobiliteit	
3E	Hervorming van de wegcode	Minister van Mobiliteit	
3F	Optimalisatie van het spoorvervoer: goederen	Minister van Mobiliteit	
3G	Optimalisatie van het spoorvervoer: passagiers	Minister van Mobiliteit	
3H	Vermindering van het verbruik van tractie-energie voor het spoor en van de daarmee gepaard gaande CO ₂ -uitstoot	Minister van Mobiliteit	
3I	Naar een luchtvaart met netto-nulemissie in 2050	Minister van Energie	Minister van Economie
3J	Voertuigen met nuluitstoot	Minister van Mobiliteit	
4.	(Circulaire) economie		
4A	Circulaire economie: federaal actieplan circulaire economie	Minister van Economie, Minister belast met Duurzame Ontwikkeling	
4B	Uitbreiding/versterking van het productbeleid op nationaal en Europees niveau	Minister belast met Duurzame Ontwikkeling, Minister van Consumentenbescherming	Minister van Economie
4C (NIEUW)	CBAM	Minister van Financiën	Minister van Begroting, Minister van Klimaat
4D (NIEUW)	ETS	Minister van Klimaat	Minister belast met de Noordzee
4E (NIEUW)	Ozon en F-gassen	Minister van Klimaat	Minister van Financiën, Minister van Economie
5.	Federale overheidsgebouwen		
5A	Defensie: energetische renovatie	Minister van Defensie	Minister belast met het Gebouwbeheer van de Staat
5B	Vermindering van het energieverbruik exclusief tractie voor het spoorvervoer	Minister van Mobiliteit	

5C	Regie: vermindering van de oppervlakten	Minister belast met het Gebouwbeheer van de Staat	
5D	Regie: installatie van zonnepanelen	Minister belast met het Gebouwbeheer van de Staat	
5E	Regie: renovatie van de opsluitingsinfrastructuur in de gevangenissen	Minister belast met het Gebouwbeheer van de Staat	Minister van Justitie
5F	Regie: relighting	Minister belast met het Gebouwbeheer van de Staat	
5G	Regie: energetische renovatie	Minister belast met het Gebouwbeheer van de Staat	
5H	DRFM: financiering van de energierenovatie van federale overheidsgebouwen	Minister van Financiën	Minister belast met het Gebouwbeheer van de Staat
6.	Overheidsbedrijven		
6A	Ecologisch rijden	Stopgezet	
6B	Duurzame overheidsopdrachten: aanzet tot een koolstofarme omslag van de economie	Minister van Modernisering van de Overheid	Minister belast met Duurzame Ontwikkeling, Eerste Minister
6C	Vergroening van het wagenpark van de overheid (nuluitstoot-doelstelling)	Minister van Modernisering van de Overheid	Minister belast met Duurzame Ontwikkeling, Eerste Minister
7.	Internationale samenwerking		
7A	Een kwantitatieve en kwalitatieve bijdrage aan de internationale klimaatfinanciering	Minister van Buitenlandse Zaken en Ontwikkelingssamenwerking	Minister van Klimaat
8.	Klimaatgovernance		
8A	Klimaatgovernance: implementatie, verankering en participatie	Minister van Klimaat	Minister van Energie
9.	Adaptatie		
9A	Opstellen van een coherente reeks federale adaptatiemaatregelen	Minister van Klimaat	Minister belast met het Gebouwbeheer van de Staat, Minister van Economie, Minister van Buitenlandse Zaken en Ontwikkelingssamenwerking, Minister belast met de Noordzee, Minister van Binnenlandse Zaken, Minister van Defensie, Minister

			van Volksgezondheid, Minister van Consumentenbescherming, Minister van Energie
9B (NIEUW)	Klimaatweerbaarheid voor de biodiversiteit	Minister van Klimaat	Minister van Overheidsbedrijven, Minister van Defensie
9C	Klimaatweerbaarheid in het marien milieu	Minister van Justitie, belast met de Noordzee	
9D (NIEUW)	Bescherming van werknemers tegen impact klimaatverandering	Minister van Werk	
9E (NIEUW)	Klimaatbestendige productnormering	Minister van Economie	
9F (NIEUW)	Plantengezondheid in een veranderend klimaat	Minister van Economie	
10.	Onderzoek		
10A	Belgian Climate Center	Minister van Wetenschapsbeleid	Minister van Klimaat
10B (NIEUW)	CERAC	Minister van Klimaat	
10C (NIEUW)	Doelstelling Onderzoek & Innovatie Klimaat Energie	Minister van Wetenschapsbeleid	Minister van Klimaat, Minister van Energie
11.	Gezondheid		
11A (NIEUW)	Decarbonisatie van de gezondheidszorg	Minister van Volksgezondheid	
11B (NIEUW)	Klimaatweerbaarheid in de gezondheidssector	Minister van Volksgezondheid	Minister van Binnenlandse Zaken
12.	Sociaal beleid		
12A (NIEUW)	Energiearmoede tegengaan in het kader van rechtvaardige transitie	Minister van Energie, Minister van Armoedebestrijding	Minister van Klimaat

Nieuwe en afgesloten routekaarten

Met de invoering van de federale wet van 15 januari 2024 houdende de organisatie van het federale klimaatbeleid is er voor het eerst sinds de invoering van de beleidscyclus in 2021 een herziening gebeurd van de bestaande routekaarten.

- De routekaarten voor fietspromotie (3D) en hervorming van de wegcode (3E) hebben hun stappenplan doorlopen, hun doelstellingen bereikt en worden dus als afgewerkt beschouwd.
- Het ministerie van Defensie heeft de routekaart rond ecologisch rijden (6A) stopgezet, vermits er geen opvolgingsindicatoren zijn bepaald en de doelstellingen niet meer zijn afgestemd op de plannen van Defensie met betrekking tot het wagenpark, waardoor het bereiken van de doelstellingen niet meer kan worden vastgesteld.
- De routekaarten Mobility-as-a-Service (MaaS, 3B) en emissievrije voertuigen (3J) zijn tijdelijk 'bevroren': de doelstellingen zijn niet bereikt en er wordt voorlopig geen beleid gevoerd. In het geval van MaaS werkt de nieuwe federale regering aan een strategie, waarna de routekaart in 2026 gereactiveerd zal worden.

Er werden 12 nieuwe routekaarten ontwikkeld. Deels gaat het om klimaatbeleid van administraties die tot 2024 nog geen deel uitmaakten van de Taskforce Energie-Klimaat en wiens beleid dus niet in de cyclus werd opgenomen, andere routekaarten omvatten bijkomende beleidslijnen en maatregelen.

- De bestaande routekaart over de federale adaptatiemaatregelen werd verdiept en gedeeltelijk opgesplitst in deeldomeinen met aparte routekaarten, om een grondige analyse van de voortgang van het beleid toe te laten. Het is waarschijnlijk dat deze verdieping van de rapportering over adaptatie in de beleidscyclus zich de komende jaren nog zal verderzetten.
- De FOD Volksgezondheid ontwikkelde routekaarten over het verminderen van CO₂-emissies in de gezondheidszorg, en het weerbaar maken van aspecten van de gezondheidszorg aan de klimaatverandering.
- Ook rond ETS-veilinginkomsten (Emissions Trading System), de invoering van CBAM, het beleid rond ozon en F-gassen, onderzoeksdoelstellingen over klimaatverandering en sociaal beleid (rechtvaardige transitie) zijn nieuwe routekaarten opgenomen.

3

Analyse van de voortgang per beleidsdomein

3.1 Fiscaliteit en Financiën

De regering heeft gewerkt aan een duurzame financieringsstrategie die onze bedrijven en kmo's ondersteunt bij de duurzame transitie.

In het kader van de inwerkingtreding van de hervormde investeringsaftrek op 1 januari 2025 zijn in december 2024 de investeringslijsten voor emissievrij vervoer, energie-efficiëntie en hernieuwbare energie, milieuvriendelijke investeringen en een uitsluitingslijst goedgekeurd.

De federale regering heeft in haar regeerakkoord een globale fiscale hervorming in het vooruitzicht gesteld en heeft daarbij een paar fiscale maatregelen uitgelicht waaronder een accijnsverschuiving op energieproducten, het verhogen van de btw op fossiele brandstoffen, het verhogen van de btw voor de levering en installatie van verbrandingsketels, en het uitbreiden van het verlaagde btw-tarief voor sloop en heropbouw voor iedereen.

De inschepingstaks wordt voor vluchten binnen en buiten de Europese Unie geharmoniseerd: 5 euro per persoon per ticket. Het competitieve voordeel voor professionele diesel tegenover de buurlanden blijft behouden. Het bestaande mobiliteitsbudget wordt hervormd tot een mobiliteitsbudget voor iedereen en de nieuwe regeling wordt (para)fiscaal gunstig behandeld. Voor bedrijfswagens werd de geplande uitfasering van wagens met verbrandingsmotoren in 2024 verder uitgerold.

Voor ondernemingen gaat het onder meer om het verlagen van het accijnstarief op elektriciteit naar het Europese minimum, het verlagen van de transmissienettarieven voor elektriciteit voor energie-intensieve industrie tot op het niveau van de buurlanden, en de verhoging van de investeringsaftrek voor grote bedrijven van 30% naar 40% om zo een impuls te geven aan de energie- en klimaattransitie.

3.2 Energie

Er worden duidelijke stappen vooruit gezet in de transitie naar meer hernieuwbare energie en dus de bevoorradingszekerheid, ook al leidt de variabele beschikbaarheid van sommige van deze technologieën tot uitdagingen voor de stabiliteit van het systeem.

In het kader van de ontwikkeling van de Prinses Elizabethzone en de benodigde transmissie-infrastructuur zijn belangrijke stappen gezet: de aanleg van het Prinses Elizabetheiland is begonnen, de milieuvergunning voor de aanleg van perceel 1 is verleend en de aanbesteding voor het eerste perceel is in voorbereiding. Belgische en internationale bedrijven zullen voor de concessies concurreren. De noodzakelijke netinfrastructuur was het voorwerp van veel aandacht in de regering, het parlement en de media, door het hoger dan verwachte kostenplaatje voor de bouw van het Prinses Elisabeth-Eiland.

Wat bevoorradingszekerheid betreft, werd via de wet van 26 april 2024 over nucleaire energie gekozen voor de levensduurverlenging van de kerncentrales Doel 4 en Tihange 3 met 10 jaar.

De omzetting van de EU-Richtlijn Hernieuwbare Energie (RED III) liep door de vorming van de nieuwe regering vertraging op. Het register voor de handel in hernieuwbare eenheden is in werking, maar zal door de wetswijziging moeten worden aangepast.

Op het vlak van onderzoek en innovatie werd een negende projectoproep van het Energietransitiefonds gelanceerd, die 69 projectvoorstellen opleverde rond hernieuwbare energie in de Noordzee en bevoorradingszekerheid en netevenwicht. Het fonds heeft tijdens haar werkingsfase succesvolle projecten opgeleverd die de Belgische positie op het vlak van onderzoek en innovatie versterken.

De Raad van State oordeelde na een beroep van de Vlaamse overheid dat de federale waterstofwet grotendeels overeind kan blijven. Een Koninklijk Besluit over het ontwikkelingsplan brengt het waterstofnetwerk bovendien een stukje dichterbij. Daartegenover staat dat er nog geen financieringskader is voor de waterstofbackboneprojecten. De projectoproep Hydrogen to Belgium leverde één project op dat financieel zal worden gesteund.

Wat de routekaart 'Floating solar & aquapark' betreft werd een marktstudie opgeleverd voor een demonstratieplatform met drijvende zonnepanelen op zee. Ook het Energietransitiefonds en verschillende Europese fondsen hebben voor technologische doorbraken gezorgd die geïntegreerd kunnen worden in een toekomstige aanbesteding. Eind 2025 wordt in het kader van het Belgisch Plan voor Herstel en Veerkracht een innovatieve aanbesteding gepubliceerd voor een proefproject.

Dankzij nieuwe radartechnologieën en een vast antennesysteem konden de beschermingszones rond primaire radars voor het luchtverkeer verder gereduceerd worden. Zo wordt een aanzienlijke belemmering voor de plaatsing van windmolens in de buurt van luchthavens weggewerkt.

3.3 Transport en mobiliteit

De transportsector is de enige sector waarvan de uitstoot in België blijft stijgen. 96% van die uitstoot is afkomstig van het wegvervoer. Het aantal leaseauto's is in de afgelopen drie jaar blijven stijgen⁵, en slechts 3 procent van de bedrijven biedt zijn werknemers met een bedrijfswagen al een duurzamer alternatief aan in de vorm van een mobiliteitsbudget⁶.

Tegen eind 2024 zou België een algemene MaaS (Mobility as a Service) invoeren, maar deze routekaart werd stilgelegd in afwachting van een heroriëntatie van het beleid, wat een algemene tariefintegratie van het openbaar vervoer niet vereenvoudigt.

Voor toepassing van nationale verplichtingen die voortvloeien uit de EU-regelgeving rond duurzame vliegtuigbrandstoffen werden de federale mobiliteits-, energie en leefmilieuadministraties aangemeld bij de Europese Commissie als bevoegde autoriteiten. In afwachting van een volledige juridische omzetting gebeurt de uitvoering van ETS-Maritiem in lijn met procedures conform de Richtlijn.

De gecombineerde effecten van meer gebruik van een zuiniger treinmodel (M7) en meer treinkilometers leidden in 2024 voor het spoor tot een broeikasgasimpact en totaal energieverbruik die ongeveer hetzelfde blijven als het jaar ervoor. Sinds 2021 is er een negatieve *modal shift* in het goederenvervoer per spoor: inspanningen om de uitstoot te verminderen worden tenietgedaan door het toenemend aandeel goederenvervoer via de weg, wat leidt tot een hogere CO₂-uitstoot. Verschillende hinderpalen spelen daarbij een rol, onder meer de infrastructuurvergoeding (tol) die goederenvervoerders moeten betalen voor het gebruik van spoorwegen, en het gebrek aan flexibiliteit bij het inboeken van rijpaden.

Ook het reizigersvervoer per spoor vertoont een negatieve evolutie: sinds de covidcrisis neemt een kleiner deel van de bevolking de trein dan voordien. Het precieze effect op de *modal shift* blijft onduidelijk aangezien

⁵ +11% in drie jaar tijd: cijfer van Rijksdienst voor Sociale Zekerheid (RSZ)

⁶ Mobiliteitsbudget: het federale mobiliteitsbudget, ook wel wettelijke mobiliteitsbudget genoemd, is een Belgische stimulans waarmee werknemers hun bedrijfswagen of hun recht op een bedrijfswagen kunnen inruilen voor een budget, dat ze kunnen besteden aan alternatieve en duurzame mobiliteitsopties. De overstap naar een federaal mobiliteitsbudget is bovendien kostenneutraal voor de werkgever.

de gezondheidscrisis het telewerken in de hand werkte, waardoor pendelbewegingen afnamen. Om de impact op de CO₂-uitstoot correct te kunnen inschatten, zijn meer gespecialiseerde analyses nodig.

De NMBS heeft daarenboven de geplande tweede fase van het vervoersplan 2023-2026 in december 2024 niet zoals voorzien uitgevoerd. Door onder meer een tekort aan treinbestuurders werd beslist de uitbreiding van het treinaanbod te beperken. De voorziene uitbreiding van het reizigersaanbod in 2025 wordt daardoor verschoven tot na 2027, in de hoop dat er tegen dan voldoende personeel is aangeworven. Oorspronkelijk was een stijging van het aantal treinkilometers met 7,4% over drie jaar gepland, met als doel één derde meer reizigers tegen 2032. Het is nu de vraag of de huidige dienstregeling volstaat om die ambitie waar te maken.

3.4 Circulaire economie

Voor de routekaarten met betrekking tot circulaire economie is er gestaag vooruitgang geboekt. Het Federaal Actieplan Circulaire Economie 2020-2024 werd afgerond en de uitvoering van de daarin opgenomen maatregelen wordt opgevolgd. Een evaluatierapport werd opgesteld en bezorgd aan de minister van Klimaat en Milieu, belast met Duurzame Ontwikkeling.

Er is een overlap met enkele maatregelen in het actieplan en het productbeleid en de productiewetgeving die ook Europees worden behandeld. Een aantal lopende dossiers waarvan de implementatie nog wordt voorbereid of opgevolgd, zijn onder meer de Europese verordeningen voor batterijen en *Ecodesign for Sustainable Products* en de nieuwe federale wet ter bevordering van herstelbaarheid en levensduur van goederen.

Andere initiatieven, zoals de EU-richtlijnen over *End-of-life vehicles* of *Green Claims*, zijn nog in onderhandeling. Omwille van budgettaire en andere beperkingen werd geen evaluatie uitgevoerd van de impact van deze maatregelen op de uitstoot van broeikasgassen, de energie-efficiëntie en de hernieuwbare energieproductie.

De nieuwe routekaart over ozon en F-gassen bouwt verder op het bestaande beleid op internationaal, Europees en nationaal niveau. Sinds de jaren 1980 past de EU steeds strengere regels toe om de uitstoot van ozonafbrekende stoffen (ODS) te bestrijden. Het doel van de herziene ODS-verordening (EU) 2024/590 is de emissies verder te verminderen en de regels te vereenvoudigen. Strenge controlemaatregelen om illegale activiteiten te voorkomen worden geïmplementeerd via een vereenvoudigd vergunningensysteem vanaf 2025, geïntegreerd in het gemeenschappelijke douaneloket van de EU voor real-time monitoring van in- en uitvoer.

Ook de herziene EU-verordening 2024/573 inzake gefluoreerde gassen is gedeeltelijk van kracht sinds maart 2024, met sommige maatregelen die pas in werking traden op 1 januari 2025. Deze verordening beoogt een snellere en ambitieuzere vermindering van gefluoreerde gassen via een quotasysteem, met als doel volledige eliminatie tegen 2050.

In België wordt de implementatie voorbereid in overleg met de gewesten en andere federale overheden via een specifieke werkgroep binnen het Coördinatiecomité Internationaal Milieubeleid (CCIM). De regels zijn uitgebreid naar meer productcategorieën, zoals dosisinhalatoren voor ademhalingsaandoeningen, en bevatten strengere emissiepreventiemaatregelen tijdens opwekking, transport, installatie, service, onderhoud en sloop. Versterkte monitoring, inclusief douanecontrole via het European Single Window, en gefaseerde verboden moeten sectoren aanmoedigen over te schakelen op technologieën met een lage milieu-impact. Deze regels stimuleren innovatie en creëren nieuwe kansen voor de Europese industrie.

3.5 Federale overheidsgebouwen

De huidige renovatiegraad is onvoldoende om de doelstelling van klimaatneutraliteit voor de federale overheidsgebouwen te behalen. De inspanningen bij Defensie gaan gestaag verder, maar een tekort aan financiering en uitvoerend personeel bemoeilijken het behalen van de doelstellingen. Bij de Regie Der Gebouwen is het tekort aan budget en personeel nog meer uitgesproken, wat leidt tot aanzienlijke vertragingen bij zowel nieuwbouw- als renovatieprojecten. Toch wordt er ook vooruitgang geboekt op het vlak van energiekadastrering, slimme meters, vermindering van de oppervlakten en de uitrol van zonnepanelen. De DRFM-faciliteit in het bijzonder is essentieel voor de renovatie van grote delen van het patrimonium van Defensie en de Regie der Gebouwen. NMBS en Infrabel boeken iets meer vooruitgang op vlak van de

uitbreiding van het energiekadaster en de energieaudits, de uitrol van het Energy Management System en de geleidelijke uitrol van laadinfrastructuur aan de stations.

Bij alle gebouwbeheerders blijven het personeelstekort, vooral het gebrek aan technische medewerkers en gekwalificeerd personeel om het verbruik te monitoren, ontoereikende financiering en externe omstandigheden zoals de prijsstijgingen voor energie en grondstoffen, de implementatie van de investeringen en dus het behalen van de doelstellingen bemoeilijken.

3.6 Werking van overheidsbedrijven

Er is weinig tot geen vooruitgang geboekt in de verduurzaming van de overheidsbedrijven die het onderwerp vormen van deze routekaarten. Eco-driving van Defensie werd reeds in de vorige beleidscyclus stopgezet, waardoor er geen voortgangsverslag meer werd ingediend. De FOD BOSA heeft voor het eerst een categorie-specifieke vorming voor aankopers georganiseerd over duurzame ICT. Het budget voor deze vormingen is echter ontoereikend. Voor het ter beschikking stellen van standaardclausules inzake duurzame ontwikkeling die gebruikt kunnen worden in bestekken zijn eveneens meer middelen nodig. De implementatie is dus niet aanzienlijk verbeterd tegenover de vertraging die reeds in de vorige beleidscyclus werd gerapporteerd.

Ook voor de verduurzaming van het wagenpark zijn stappen gezet, maar blijven verschillende onderdelen van de implementatiekalender ernstig vertraagd. Zo zouden aankopen van auto's op fossiele brandstoffen vanaf 1 juli 2024 niet meer mogelijk mogen zijn bij federale departementen en overheidsinstellingen, maar sensibilisering over en de opvolging van die verplichting ontbreken. Verkennende gesprekken voor een databank van federale overheidsvoertuigen, eveneens opgelegd door deze omzendbrief, zijn gestart. Het Rekenhof is bezig met een audit rond de uitvoering van omzendbrief 307 septies die deze verplichtingen invoerde.

3.7 Internationale samenwerking

De federale regering had zich voor de periode 2021-2024 geëngageerd tot gemiddeld jaarlijks minstens 100 miljoen euro internationale klimaatfinanciering. Een bijkomende doelstelling was een groeipad tot 150 miljoen euro in 2025 bereiken.

Voor het jaar 2023 werd 216,03 miljoen euro aan klimaatfinanciering gerapporteerd vanuit de federale overheid, een sterke stijging vergeleken met de 130,9 miljoen euro die gerapporteerd werd voor 2022. Dit wil zeggen dat de doelstelling om te komen tot 150 miljoen euro twee jaar eerder dan gepland behaald werd. Daarenboven werd 490 miljoen euro aan private internationale klimaatfinanciering via publieke interventies gemobiliseerd in 2023. De bijdrage aan de mobilisering van private middelen kan sterk fluctueren maar zou niet meer onder een bepaalde ondergrens mogen zakken, gezien de betonning van klimaat in het nieuwe beheerscontract van BIO in 2024-2028.

Het budget voor het Green Climate Fund (GCF) werd voor de periode 2024-2027 verhoogd naar 150 miljoen euro, een stijging van 50%. De twee meest recente klimaatgerelateerde multilaterale projecten gingen in 2024 van start (UNDP in Burundi en UNESCO in Yangambi). Daarnaast werd in 2024 een nieuw gouvernementeel samenwerkingsprogramma met Senegal met een totaalbudget van 40 miljoen euro voor de periode 2024-2029 goedgekeurd. De gouvernementele samenwerking met Mozambique en het Sahel-klimaatpartnerschap zijn beide in uitvoering, evenals andere programma's waarin klimaat geïntegreerd werd. De prioriteiten blijven onveranderd: klimaatadaptatie, een focus op de minst ontwikkelde landen en een transversale versterking van het klimaatbeleid in onze Afrikaanse partnerlanden.

3.8 Klimaatgovernance

De federale beleidscyclus vormt, in overeenstemming met de wet van 15 januari 2024, de ruggengraat voor de opvolging, evaluatie en versterking van het federale klimaatbeleid via een doeltreffend en reguliere beleidskader. Tegelijkertijd responsabiliseert deze beleidscyclus bevoegde ministers om binnen hun domein bij te dragen aan de klimaatdoelstellingen van het 'Fit-for-55' pakket en verdere EU-ontwikkelingen.

Door de regering in lopende zaken werd geen beslissing genomen over uitgaven en investeringen met betrekking tot het federale aandeel van de ETS-inkomsten uit 2025.

Een onafhankelijk, permanent comité van wetenschappelijke experts voor de monitoring en evaluatie van het federale klimaatbeleid – de Wetenschappelijke Klimaatraad –, wordt momenteel opgericht, in uitvoering van de wet en het bijbehorende Koninklijk Besluit.

3.9 Adaptatie

Er is aanzienlijke vooruitgang geboekt bij de uitvoering van de federale adaptatiemaatregelen in acht beleidsdomeinen. Zo zijn opleidingen en sensibiliseringsacties gestart, worden klimaatrisico's geïntegreerd in federale processen en zijn er verschillende studies afgerond of lopende. In 2026 volgt een eindevaluatie. Voor de grondige opvolging van de federale adaptatiemaatregelen werden zes nieuwe routekaarten uitgewerkt.

Om de klimaatweerbaarheid van de biodiversiteit te versterken, verankert het project BiodiversiScape biodiversiteit in het beheer van federale eigendommen en domeinen. Er werd een strategische nota 2024 opgesteld met een pilootfase van 2024 tot 2027.

Om de klimaatweerbaarheid van het marien milieu te versterken en om de mariene biodiversiteit en het ecosysteem te beschermen tegen onder andere de klimaatverandering, worden acties op zee uitgevoerd. Het gaat om het instellen van zones ter bescherming van de bodemintegriteit en een pilootproject voor actief herstel van oesterbanken.

Om werknemers te beschermen tegen de impact van klimaatverandering wordt een beleid uitgestippeld met een focus op risico's, bewustmaking en preventie van ziektes, met extra aandacht voor kwetsbare groepen.

De klimaatbestendige productnormering van bouwmaterialen en consumptiegoederen en de informatievoorziening hierover, worden opgevolgd. In 2024 werd een studie naar de invloed van klimaatverandering op bouwproducten opgestart. Parallel wordt het Belgische systeem voor milieuproductverklaringen geëvalueerd.

Plantgezondheid in een veranderend klimaat is dan weer gericht op schadelijke soorten die landbouw en omgeving bedreigen. Via een notificatieplatform, beheerd door FOD Volksgezondheid, Natuurpunt, Natagora en FAVV, worden meldingen verwerkt die ter plaatse worden onderzocht. Het platform speelt ook een rol in preventie en sensibilisering.

Voor het versterken van de nationale weerbaarheid tegen de klimaatverandering werd het onafhankelijke Centrum voor Risicoanalyse van Klimaatverandering (CERAC) opgericht en wettelijk verankerd. Het ontwikkelt diepgaande risicoanalyses op middellange en lange termijn en toetst deze aan het gevoerde beleid, met rapportering aan de Nationale Veiligheidsraad. Eind 2024 werd een methodologisch kader gepubliceerd met definitie van kernbegrippen en een methodologie gebaseerd op Europese en internationale normen. Vanaf begin 2025 wordt de eigenlijke risicoanalyse uitgevoerd.

3.10 Onderzoek

In het recente activiteitenverslag van het Belgische Klimaatcentrum worden drie aspecten van het algemeen programma uitgelicht.

Ten eerste werd de toegang tot Belgische klimaatgegevens en -projecties voor het brede publiek aanzienlijk vereenvoudigd, in samenwerking met CERAC. Dit sluit aan bij de ambitie om een open dataportaal te ontwikkelen. Er werd een project geselecteerd voor financiering door de Copernicus Climate Service, gericht op het opzetten van nieuwe klimaatdiensten.

Ten tweede lanceerde het Belgische Klimaatcentrum een online catalogus met 443 erkende Belgische klimaatexperts. Dit initiatief versterkt de zichtbaarheid van wetenschappelijke expertise en bevordert de samenwerking. Daarnaast stimuleerde het Klimaatcentrum de betrokkenheid van Belgische onderzoekers bij internationale programma's zoals het IPCC.

Ten derde organiseerde het Klimaatcentrum diverse evenementen om de dialoog tussen wetenschappers, bedrijven, beleidsmakers en andere stakeholders te versterken. Het speelde ook een rol in de jury voor de selectie van de leden van de Wetenschappelijke Klimaatraad, waarvan het ook het secretariaat verzorgt.

3.11 Gezondheid

Om een beeld te hebben van de huidige broeikasgasuitstoot in de zorg, bestelde de werkgroep 'Low Carbon and Sustainable Health systems', een samenwerking van alle administraties rond gezondheid en leefmilieu in België, een nulmeting en een decarbonisatie-routekaart richting 2050. In februari 2025 zijn die rapporten samen gepubliceerd onder de naam 'Operation Zero'. De nulmeting geeft een inzicht in hoe de uitstoot van de zorg verdeeld is, en welke bronnen en welk type zorgverlening de meeste uitstoot veroorzaken. Het actieplan biedt aanbevelingen voor toekomstige acties.

De FOD Volksgezondheid heeft een routekaart ingediend met als doelstelling een koolstofneutraal gezondheidszorgsysteem tegen 2050. Als de benodigde middelen vrijgemaakt worden, wil zij als coördinator van de Low Carbon-werkgroep werken aan deze acties: (1) een systematische meting van de uitstoot van de gezondheidszorg in samenwerking met de gemeenschappen en gewesten, (2) een meerjarig actieplan met diezelfde actoren, (3) de vermindering van de ecologische voetafdruk van ziekenhuizen, die volgens de studie verantwoordelijk zijn voor 55% van de broeikasgasuitstoot van de gezondheidssector, (4) bewustmaking en sensibilisering van de zorgsector over de ecologische voetafdruk via toelichting van klimaatvriendelijkere substituten, andere koopstrategieën of een gedragsaanpassingen en (5) vergroening van het transport in het gezondheidszorgsysteem, enerzijds door de elektrificatie van de vloot voor noodzakelijk vervoer, anderzijds door alternatieve vervoerswijzen te stimuleren.

Om de gezondheidszorg beter te beschermen tegen de gevolgen van klimaatverandering is ook een nieuwe routekaart opgesteld met vijf federale maatregelen over adaptatie in de gezondheidszorg. De eerste maatregel richt zich op een aangepaste versie van het ziekenhuisnoodplan (ZNP), waarin klimaatgevoelige risico's geïntegreerd zijn. Risicoanalyses werden uitgevoerd voor kritieke ziekenhuizen, en in de komende jaren volgt een crisisbeheerplan en een leidraad voor noodresponso's.

Een tweede maatregel verbetert de werking van de oproepnummers 112 en 1733, met investeringen in personeel en digitale tools. Daarnaast introduceert een derde maatregel het Belgian Incident Tracking System (BITS), dat polsbanden koppelt aan medische gegevens en ziekenhuisinformatiesystemen. BITS wordt verder uitgebreid met tools voor evacuatie, zicht op ziekenhuiscapaciteit en samenwerking met Defensie.

De vierde maatregel gaat over de erkenning van ziekenhuizen als kritieke infrastructuur, met bijhorende aanpassingen en een nieuwe CRM-tool voor crisiscoördinatie. Tot slot werd ook het medisch interventieplan herzien, met als doel efficiëntere en klimaatgevoelige noodinterventies. Deze maatregelen leggen de basis voor een veerkrachtiger gezondheidssysteem.

3.12 Sociaal beleid

Een nieuwe routekaart voor het tegengaan van energiearmoede zet in op monitoring van energiearmoede op individueel niveau, de ontwikkeling van nieuw beleid te en de bepaling van toekomstige doelstellingen. Het doel is om de impact van de energieprijzen op de toename van de ongelijkheid in het Belgische sociale model beter te onderzoeken, rekening houdend met de uitgevoerde studies en de statistieken samengesteld door Statbel, het Belgische bureau voor de statistiek.

Het Koninklijk Besluit van 19 april 2024 legt criteria vast om het aantal huishoudens in energiearmoede in te schatten. Dit besluit verankert de definitie van energiearmoede opgenomen in Richtlijn 2023/1791 van het Europees Parlement en de Raad van 13 september 2023 betreffende energie-efficiëntie en tot wijziging van Verordening (EU) 2023/955.






In dat verband werd het sociale tarief voor energie versterkt door de invoering van een sociaal tarief voor warmtenetwerken en werd het tijdelijk uitgebreid naar een bijkomende categorie rechthebbenden. Er werd ook een sociale tariefpremie ontwikkeld, bestemd voor verbruikers van collectieve warmtevoorzieningen in meergezinswoningen.

De werkgroep Sociaal Klimaatfonds van de Nationale Klimaatcommissie, gemandateerd voor de ontwikkeling van het Sociaal Klimaatplan en het uitvoeren van publieksconsultaties in dit verband, heeft haar werkzaamheden verdergezet. Er werden stappen gezet in de identificatie van kwetsbare huishoudens, transportgebruikers en micro-ondernemingen als mogelijke rechthebbenden van het Sociaal Klimaatfonds. Daarnaast werd door het Federaal Planbureau een studie uitgevoerd naar de impact van de implementatie van het Europese systeem voor emissiehandel voor gebouwen en transport op deze doelgroepen. Stakeholders werden bevroegd naar hun inzichten over de mogelijke impact op kwetsbare doelgroepen en adviezen over mogelijke maatregelen.

4 Overzichtstabel over de voortgang per routekaart








De manier waarop de voortgang in de routekaarten wordt beoordeeld in de volgende pagina's, werd dit jaar aangepast met nieuwe pictogrammen. Op die manier wordt de beoordeling transparanter en meer genuanceerd. De lettercode, in gebruik tot en met het synthesrapport van 2024, werd verlaten.

Legende 2025

	Op schema / afgerond
	Vertraagd / knelpunten
	Erg vertraagd / aanzienlijke obstakels
	Verkeerde richting
	Onvoldoende gegevens / on hold








Legende 2024




A	Goed gevorderd, zowel in de ontwikkelings- als in de implementatiefase
B	Partiële vorderingen, maar vertraging in de implementatie
C	Aanzienlijke vertraging ten aanzien van de planning en bijgevolg weinig of geen vorderingen

	Domein	Voortgang van de uitvoering	Bilan 2024	Bilan 2025
1.	Fiscaliteit en financiën			
1A	Oprichten van een dochtervennootschap "Relaunch for the Future" en een fonds voor ecologische transitie	Twee van de drie doelstellingen van de routekaart zijn behaald en de vennootschap is operationeel. De derde doelstelling, de uitwerking van een investeringsstrategie voor het fonds voor ecologische transitie, werd nog niet gerealiseerd.	A	
1B	Klimaatdividend	De implementatie van een klimaatdividend moet worden geanalyseerd.	C	
1C	Federale Sustainable Finance strategie	TSI-project afgerond en gepubliceerd op de website van DG Reform, EU Commissie. Er werden pistes ontwikkeld voor de aanneming van een federale sustainable finance-strategie. De regering voorziet in de implementatie van een sustainable finance-strategie die onze bedrijven en KMO's ondersteunt bij de duurzame transitie.	B	
1D	Hervorming van de milieufiscaliteit	Er werden enkele concrete fiscale maatregelen getroffen met een impact op de klimaatdoelstellingen. De lijsten voor de investeringsaftrek voor duurzame investeringen werden goedgekeurd in december 2024.	A	
1E	Vergroening van de mobiliteit	Verdere uitvoering van de hervorming bedrijfswagens. Het regeerakkoord voorziet in een herziening van de overgangsregeling voor hybride wagens (langere aftrekbaarheid) en in een hervorming van het mobiliteitsbudget.	A	
2.	Energie			
2A	CO2-neutrale brandstoffen (biobrandstoffen, eFuels en H2)	Het register voor hernieuwbare brandstoffen werd al eerder in gebruik genomen op 1/1/2024 en wordt continu verbeterd. Er ligt een wetsontwerp klaar ter wijziging van de wet van 31 juli 2023 houdende de productnormen voor het integreren van energie uit hernieuwbare bronnen in fossiele motorbrandstoffen bestemd voor de vervoerssector, in het kader van de omzetting van de richtlijn hernieuwbare energie EU 2023/2413. Door de vorming van de nieuwe regering werd het wetsontwerp nog niet voorgelegd en zijn de volgende stappen uitgesteld naar eind 2025. Het bestaande register werd al aangepast met nieuwe sectoren maar zal verder aangepast moeten worden bij inwerkingtreding van de wetswijziging.	A	
2B	Energietransitiefonds: ondersteuning van onderzoek, ontwikkeling en innovatie in het kader van de energietransitie binnen de federale bevoegdheden	Een negende projectoproep van het Energietransitiefonds werd gelanceerd in november 2024. Deze leverde 69 projectvoorstellen op in de door de oproep bepaalde thematische assen 'hernieuwbare energiebronnen in de Belgische	A	



		exclusieve economische zone van de Noordzee en biobrandstoffen' en 'bevoorradingszekerheid en netevenwicht'.		
2C	Transmissienetinfrastructuur aanpassen aan de energietransitie	<p>De routekaart werd aangepast in functie van de ontwikkeling en goedkeuring van de cyclus van het volgende ontwikkelingsplan (2028 – 2038), aangezien alle implementatiestappen waren bereikt met de goedkeuring en publicatie van het netontwikkelingsplan voor het waterstofvervoersnetwerk en het ontwikkelingsplan voor het transmissienet elektriciteit 2024 – 2034. Dit laatste plan is inmiddels in uitvoering.</p> <p>De gezamenlijke scenario's voor het volgende ontwikkelingsplan voor het elektriciteitstransmissienetwerk en voor het volgende ontwikkelingsplan voor het waterstoftransmissienetwerk zullen eind 2025 worden afgerond.</p> <p>De eerste afspraken van de samenwerkingscomité werden georganiseerd met Elia, FOD Economie, het Federaal Planbureau en de CREG, over het volgende ontwikkelingsplan.</p> <p>In het kader van het samenwerkingscomité zijn ook de werkzaamheden voor het volgende ontwikkelingsplan voor het waterstofvervoersnetwerk met Fluxys, de FOD Economie, het Federaal Planbureau en de CREG gestart.</p>	A	
2D	Versterking van de offshore capaciteit op de Noordzee	<p>De doelstelling van de routekaart was een bijkomende productie van minimum 3,15 GW en maximum 3,5 GW te realiseren in de Prinses Elisabeth Zone, een Repowering van de Oostelijke Zone en de bouw van een energie-eiland in de Prinses Elisabeth Zone. Eind 2024 werden de locatie, omvang en aantal kavels voor een domeinconcessie vastgelegd per Ministerieel besluit. In juni 2024 werd de procedure tot toekenning van de domeinconcessies voor de bouw en exploitatie vastgesteld door Koninklijk besluit. In november 2024 werd een milieuvergunning toegekend voor de eerste kavel, voor een vermogen van maximaal 735 MW. Een eerste tender voor deze kavel ten slotte werd gelanceerd op 25 november 2024.</p>	A	
2E	Waterstof en CO ₂ als elementen in de energietransitie	<p>Na een beroep van de Vlaamse overheid tegen de federale waterstofwet, oordeelde de Raad van State dat deze grotendeels overeind kon blijven, mits enkele aanpassingen inzake definities. De omzetting van het Europese Gaspakket zal bevoegdheidsverdelingen verder uitklaren. Er werd een KB aangenomen voor een ontwikkelingsplan voor het waterstofnetwerk. Verschillende projecten van het</p>	A	


		Energietransitiefonds met betrekking tot waterstof werden gefinaliseerd in Q4 2024 en Q1 2025. De projectoproep Clean Hydrogen to Belgium werd afgerond in Q2 2024. Eén project zal financieel gesteund worden. De projectoproep Clean Hydrogen for Clean Industry werd ingetrokken omwille van een beroep door de Vlaamse overheid. Het financieringskader voor de waterstofbackbone (eerste fase) nog moet worden afgewerkt, waardoor de (aanzienlijke) budgetvastleggingen nog niet konden worden bepaald.		
2F	Floating solar & aquapark	Tijdens de zomer van 2024 werd een marktstudie opgeleverd die moest leiden tot een demonstratieplatform van drijvende zonnepanelen op zee. Daarnaast werden door Europese fondsen (Horizon 2020, Interreg, Horizon Europe) verschillende demonstratieprojecten ondersteund met gelijkaardige of andere technologische concepten. Ook het Energietransitiefonds draagt bij aan onderzoek en ontwikkeling voor de ontwikkelingsfase, via het project SWiM (Solar and Wind Energy in the Belgian Marine Zone). Er werd ook een oproeptekst uitgewerkt voor een innovatieve aanbesteding voor een proefproject binnen het Belgisch Plan voor Herstel en Veerkracht, waarvan de publicatie wordt voorzien eind 2025.	A	
2G	Vermindering van de luchtvaartbeperkingen voor de ontwikkeling van windenergie	De implementatie van de routekaart verloopt volgens schema. Skeyes en Defensie maakten afspraken op het vlak van de invoering en het beheer van radartechnologieën en passen deze gezamenlijke criteria toe sinds juli 2024. In radarstudies worden nieuwe technologieën zoals X-band gesimuleerd, een technologie die de beschermingszones rond radarsystemen kan verminderen. Skeyes werkte verder aan de uitbouw van een vast antennesysteem op het hele grondgebied. Dit systeem heeft bewezen veel minder gevoelig te zijn voor interferentie van windturbines. De investering zal de gevraagde radarimpactstudies van de windenergiesector kunnen verminderen en leiden tot een beperking van de beschermingszones van primaire radars. Verder zal een overgang naar satelliet gebaseerde vluchtroutes het mogelijk maken om vluchtprocedures te verfijnen, waardoor op ad hoc basis nog winsten kunnen worden geboekt. Het vierde beheerscontract van skeyes, gepubliceerd op 28 juni 2024, stelt opnieuw dat skeyes de mogelijkheid onderzoekt om de belemmeringen voor de uitrol van hernieuwbare energie zoveel mogelijk weg te werken, zonder afbreuk te doen aan de veiligheid van het luchtverkeer.	A	






3. Transport en mobiliteit				
3A	Naar scheepvaart met netto-nulemissie tegen 2050	De juridische omzetting van de inclusie van scheepvaart in de ETS-Richtlijn is nog lopende. In afwachting van een volledige juridische omzetting, gebeurt de uitvoering in lijn met procedures conform de Richtlijn. Het doel van de IMO-broeikasgasstrategie van 2023 rond BKG-neutrale of bijna-nul-BKG-emissie technologieën, brandstoffen en/of energiebronnen is dat deze tegen 2030 ten minste 5% van de in het zeevervoer gebruikte energie vertegenwoordigen. Belgische havens zijn daar nog niet klaar voor. Daarnaast heeft de federale overheid op 1 januari 2025 een hervorming ingevoerd van de investeringsaftrek, onder meer voor emissievrij transport (zie ook routekaart 1.D).	B	
3B	Modal shift: MaaS	Tegen 31/12/2024 zou een MaaS-visie uitgevoerd worden in België, dat is niet gebeurd. Deze routekaart is door de nieuwe regering gepauzeerd in afwachting van een heroriëntatie van het beleid.	B	 
3C	Federaal fietsactieplan	Het vorige federale fietsactieplan is afgerond. De nieuwe federale regering heeft besloten deze nummering te behouden, al gaat het om een nieuw fietsactieplan dat op het moment van publicatie van dit rapport nog niet is gepubliceerd. De Dienst Klimaatverandering kan zich momenteel dus niet uitspreken over de verdere voortgang van het beleid.	B	
3D	De fiets promoten	Het beleid van deze routekaart is afgerond.	A	
3E	Hervorming van de wegcode	Het beleid van deze routekaart is afgerond.	A	
3F	Optimalisatie van het spoorvervoer: goederen	De bedoeling van deze routekaart is de 'modal shift' van het goederenvervoer te stimuleren. Concreet doel: het goederenvervoer per spoor tegen 2030 verdubbelen. Uit analyses uitgevoerd door de FOD Mobiliteit en Vervoer blijkt echter dat er zich sinds 2021 een daling van het aantal ton-km goederen op het spoor voordoet en er dus een negatieve 'modal shift' wordt vastgesteld. Gevolg: er wordt meer CO ₂ uitgestoten dan vroeger. Een project ter optimalisatie van de toewijzing van treinpaden voor goederenvervoer hangt nog af van de uitkomst van de besprekingen op Europees niveau. Hiervoor is een nieuw wetgevend kader nodig.	A	




		Voor proefprojecten voor de uitrol van alternatieve brandstoffen en/of tractieoplossingen moet een nationaal actiekader, met inbegrip van de spoorweg, worden uitgewerkt tegen uiterlijk 31/12/2025.		
3G	Optimalisatie van het spoorvervoer: passagiers	Het doel van de acties in deze fiche is de toename van het aantal treinreizigers, tot een modaal aandeel van 15% in 2040, tegenover 8% momenteel. De NMBS heeft de tweede fase van het vervoersplan 2023-2026 in december 2024 niet uitgevoerd zoals gepland, vanwege een gebrek aan treinbestuurders. Het oorspronkelijke vervoersplan voorzag in een toename van het aantal treinkilometers met 7,4% over een periode van drie jaar. Het contractuele doel was om de groei van het aantal reizigers te stimuleren (+30% tegen 2032), . De oorspronkelijk voorziene toename van het reizigersaanbod in 2025 wordt nu verschoven tot na 2027. Het is niet denkbeeldig dat dit de groeiambitie in gevaar brengt.	A	 
3H	Vermindering van het verbruik van tractie-energie voor het spoor en van de daarmee gepaard gaande CO ₂ -uitstoot	Het gemiddeld aantal kilometers dat met energiezuiniger treinmodel M7 wordt afgelegd, is gestegen van 6% in 2023 naar 9% in 2024. Anderzijds legde de NMBS meer treinkilometers af in 2024. De gecombineerde effecten leiden tot een niveau van het totale energieverbruik (in MWh) dat ongeveer constant is, net zoals de BKG-impact. De vermindering van het gebruik van dieseltreinen werd in het openbare dienstcontract van de NMBS voor 2030 opgenomen: "Deze coördinatie beoogt de exploitatie van het netwerk met door batterijen aangedreven treinen tegen 2030, om het verbruik van fossiele brandstoffen voor passagiersvervoer te verminderen en uiteindelijk te elimineren." Over de uitvoering van dit punt, meer bepaald over de batterijtreinen, werd niet gerapporteerd. NMBS heeft een financieringsverzoek ingediend rond de aanleg van de infrastructuur voor elektrische batterijtreinen op de lijn Charleroi-Couvin.	A	
3I	Naar een luchtvaart met netto-nulemissie in 2050	De Europese ReFuel Aviation-verordening werd geïmplementeerd via een samenwerkingsovereenkomst, waarin de verantwoordelijkheden van de verschillende entiteiten werden vastgelegd. Daarnaast is de subsidie van 2 miljoen euro voor de financiering van de uitvoering van proefprojecten voor de levering van Sustainable Aviation Fuels (SAF) op de luchthaven Brussels Airport niet opgebruikt in 2024. Er werd daarom beslist de looptijd van deze subsidie te	B	

		<p>verlengen. Het doel blijft luchtvaartmaatschappijen aan te moedigen die brandstoffen te gebruiken.</p> <p>Wat de vermindering van het kerosinegebruik bij het taxiën op luchthavens betreft, worden de maatschappijen aangemoedigd om indien mogelijk na landing een van de motoren uit te schakelen. Er zijn voor het eerst testen uitgevoerd met een 'Taxibot', die toelaat dat de piloot een deel van het taxitraject kan uitvoeren zonder dat de hoofdmotoren zijn ingeschakeld.</p> <p>De ontwikkeling van een Witboek met toekomstvisie voor de Belgische luchtvaart is nog niet afgerond.</p>		
3J	Voertuigen met nuluitstoot	<p>Er zijn aanzienlijke vertragingen ten opzichte van het oorspronkelijke tijdschema. In maart 2023 is de EU-Verordening aangenomen waarin de afschaffing van nieuwe auto's met verbrandingsmotor vanaf 2035 wordt bekrachtigd. Daarin wordt de Commissie opgeroepen om opties in kaart te brengen voor lidstaten met de ambitie om vóór 2035 over te gaan tot een uitfasering van interne verbrandingsmotoren. In 2024 liet de Dienst Klimaatverandering, in overeenstemming met deze routekaart, een haalbaarheidsstudie verrichten rond de mogelijke juridische pistes. Hier is verder geen gevolg aan gegeven. Dit beleid wordt niet vermeld in het nieuwe regeerakkoord en wordt bijgevolg als 'bevroren' beschouwd.</p>	C	
4. (Circulaire) economie				
4A	Circulaire economie: federaal actieplan circulaire economie	<p>De stappen voor het ontwerpen, goedkeuren, uitvoeren en voltooien van de maatregelen van het Federaal Actieplan voor Circulaire Economie 2021-2024 zijn afgerond eind 2024. Naast de vooruitgang en uitvoering van de maatregelen, was er wel een gebrek aan budget voor een studie naar de impact van de maatregelen. Voor meerdere van de maatregelen werden ondertussen ook vergelijkbare Europese initiatieven voorgesteld, meer hierover bij 4B hieronder. Voor de impact op de uitstoot van de broeikasgassen, de energie-efficiëntie en de hernieuwbare energieproductie zijn geen cijfers beschikbaar aangezien deze evaluatie niet werd uitgevoerd.</p> <p>Er wordt gekeken naar een opvolger van het Europese herstelplan voor financiering.</p>	A	

4B	Uitbreiding/versterking van het productbeleid op nationaal en Europees niveau	<p>Het productbeleid op nationaal en Europees niveau wordt gestaag opgevolgd. Een reeks bestaande wetgevingspakketten wordt op Europees niveau herzien, zoals de verordening voor batterijen en de verordening Ecodesign for Sustainable Products, maar er zijn ook een aantal nieuwe voorstellen zoals de Critical Raw Materials Act. De opvolging hiervan in België wordt gecoördineerd met behulp van CCIM-netwerken. Ook op Belgisch niveau is er nieuwe wetgeving voorgesteld. Dit gaat onder andere over de wet van 17 maart 2024 ter bevordering van herstelbaarheid en levensduur van goederen met de bijbehorende Koninklijke Besluiten, al wordt de prioriteit gegeven aan de implementatie van Europese wetgevende initiatieven.</p> <p>De evaluatie van de impact op broeikasgassen en energie werd ook hier niet uitgevoerd.</p>	A	
4C (NIEUW)	CBAM	De nieuwe routekaart CBAM behandelt de opvolging en uitvoering van Verordening (EU) 2023/956 .	-	NIEUW
4D (NIEUW)	ETS	De nieuwe routekaart ETS behandelt de omzetting en implementatie van richtlijn 2003/87/EG voor wat de federale bevoegdheden betreft.	-	NIEUW
4E (NIEUW)	Ozon en F-gassen	De nieuwe routekaart over ozon en F-gassen bekijkt hoe de besluiten die op internationaal en Europees niveau worden genomen in België worden geïmplementeerd. De uitvoering van de herziene verordening over ozonafbrekende stoffen (EU) 2024/590 en verordening inzake gefluoreerde gassen (EU) 2024/573 wordt voorbereid en opgevolgd door CCIM-netwerken, waar alle entiteiten in vertegenwoordigd worden. Dit gaat bijvoorbeeld over het onderzoeken van mogelijkheden rond douanecontroles en inspectieverplichtingen.	-	NIEUW
5.	Overheidsgebouwen			
5A	Defensie: energetische renovatie	De slimme meters worden verder uitgerold. Nieuwe infrastructuurprojecten volgen automatisch de meest recente normen. De energiemonitoringssoftware gebeurt voorlopig enkel nog maar op kleine schaal. Er is vertraging bij de uitvoering van de EPC-contracten. De uitrol van zonnepanelen verloopt goed, met een voorspelde beschikbare piekcapaciteit van 30,5MWp in 2025. Personeelstekorten en onvoldoende financiering blijven een dringend probleem en dreigen de gemaakte engagementen te hypothekeren. Defensie koos om in deze cyclus geen	B	

		begrotingsgegevens te rapporteren, omdat het nog niet in staat is om de uitgaven gerelateerd aan klimaat en energie los te koppelen van de totale uitgaven. Zodra dit wel kan, zal dit de transparantie verhogen.		
5B	Vermindering van het energieverbruik exclusief tractie voor het spoorvervoer	Het energiekadaster van de 178 gebouwen van Infrabel is voltooid en er werd een dashboard opgezet voor de monitoring van energie- en waterverbruik. NMBS heeft het energiekadaster afgerond voor Wallonië en Brussel, en zal het Vlaams kadaster afwerken tegen 2027. Verschillende gebouwen van NMBS en Infrabel in alle gewesten kregen EPB- of EPC NR-certificaten. De energetische renovaties gaan gestaag verder (vervanging oliegestookte verwarmingssystemen, uitrol 100% LED-verlichting tegen 2032, isolatie, dakrenovaties,...). Verschillende zware renovaties en nieuwbouw werden gerealiseerd (station Rixensart, Bluelines hoofdkantoor) en andere geplande projecten zijn verder gevorderd (bouwvergunning voor Fonsny). De NMBS heeft overheidscontracten gepubliceerd voor de plaatsing van zonnepanelen met een capaciteit van 2,5 MWp, terwijl Infrabel een opdracht voorziet in 2025 van 560 kWp. Zowel NMBS (in stationsparkings) als Infrabel (voor dienstvoertuigen) maken vooruitgang met de installatie van laadpalen en de elektrificatie van het wagenpark. Rekruteringsproblemen, prijsstijgingen en complexe wetgeving vormen een blijvende uitdaging voor verschillende onderdelen.	A	
5C	Regie: vermindering van de oppervlakten	Verschillende verhuisbewegingen zijn vertraagd terwijl andere zijn afgerond. Een moeilijkheid is dat middelen nog meer worden gespreid, door de veelheid aan projecten. Voor FOD Justitie en FOD Economie werden nieuwe einddata bepaald, respectievelijk 30/06/2028 en 30/06/2030.	B	
5D	Regie: installatie van zonnepanelen	Er zijn geen aanzienlijke wijzigingen ten opzichte van de vorige cyclus. Er werd bijkomend personeel aangeworven voor de uitvoering van de projecten, het kadaster is opgesteld en verschillende studies en projecten zijn gelanceerd.	A	
5E	Regie: renovatie van de opsluitingsinfrastructuur in de gevangenissen	De bouw en renovatie van verschillende inrichtingen werden verder vertraagd door personeelstekorten, prijsstijgingen, een gebrek aan financiering en beroepsprocedures. De instelling van Paifve is met meer dan een jaar vertraagd, zonder zicht op de uiteindelijke opleveringsdatum. Er werd geen begroting gerapporteerd.	C	

5F	Regie: relighting	Hoewel er stelselmatig projecten worden opgestart, is er een algemene vertraging door gebrek aan personeel en financiële middelen.	B	
5G	Regie: energetische renovatie	De uitvoering van de 12 proefprojecten, die bedoeld zijn om technische obstakels en mogelijke oplossingen te identificeren bij de renovatie van de gebouwen, lopen niet zoals verwacht wegens het personeelstekort. De EPC-certificering gaat gestaag door in alle gewesten. De energieaudits worden uitgevoerd, maar er kunnen voorlopig geen nieuwe audits worden besteld.	C	
5H	DRFM: financiering van de energierenovatie van federale overheidsgebouwen	De tweede fase van de routekaart is in het beginstadium van uitvoering. Er worden modellen van werkcontracten opgesteld en er wordt een bestek uitgeschreven voor de facilitator van de DRFM-faciliteit. Een studie van Tractebel bracht het aanzienlijke reductiepotentieel van de routekaart in kaart. DRFM heeft vastgelegde budgetten en vereffeningen nodig tot in 2069 voor de aflossing kredieten, omdat de gerealiseerde energiebesparingen niet voldoende zijn om alle investeringen te dekken. De bepaling van het budget voor de volledige investeringsportefeuille van geïdentificeerde gebouwen die via DRFM worden gerealiseerd, en zware administratieve procedures, hebben deze fase gedeeltelijk vertraagd.	A	
6. Overheidsbedrijven				
6A (STOPGEZET)	Ecologisch rijden	Deze routekaart is stopgezet omdat het effect ervan niet meetbaar is. Een engagement om over te schakelen op elektrische voertuigen, maakt de inhoud van deze routekaart, gericht op het verminderen van de uitstoot van broeikasgassen door een zuiniger rijgedrag, bovendien overbodig.	C	
6B	Duurzame overheidsopdrachten: aanzet tot een koolstofarme omslag van de economie	De FOD Kanselarij, de FOD BOSA en het FIDO hebben de laatste jaren verschillende pogingen ondernomen om de omzendbrief 'duurzame aankopen' van 16 mei 2014 te herzien. Tot nu toe is er nog geen consensusstekst. Er zijn duidelijke politieke instructies nodig over welke principes of criteria op de middellange termijn (5 – 10 jaar) door aankopers gevolgd moeten worden voor bepaalde product/dienstcategorieën, bijvoorbeeld de meest prioritaire categorieën uit de urgentielijst uit 2024. De FOD BOSA heeft voor het eerst een categoriespecifieke vorming voor aankopers georganiseerd, rond duurzame ICT, maar vraagt meer budget voor verdere vormingen. Op basis daarvan kunnen aankopers meer marktconforme en	B	

		gerichte duurzame criteria opnemen in hun bestekken. Voor het ter beschikking stellen van standaardclausules inzake duurzame ontwikkeling die gebruikt kunnen worden in bestekken zijn eveneens meer middelen nodig. Ook de PAM rond de vergroening van het federale wagenpark vordert niet (zie aparte routekaart hieronder).		
6C	Vergroening van het wagenpark van de overheid (nuluitstoot-doelstelling)	Houders van managementfuncties bij FOD's en POD's kunnen kiezen voor een mobiliteitsbudget ter vervanging van hun bedrijfswagen. Ze zijn echter niet verplicht dit te doen. Een ontwerp van federale raamovereenkomst voor nieuwe emissievrije wagens (GO n° 205) is opgesteld, waarna de federale administraties in de komende maanden kunnen intekenen. Op basis van omzendbrief 307 septies zouden vanaf 1 juli 2024 aankopen van auto's op fossiele brandstoffen niet meer mogelijk mogen zijn bij federale instellingen, maar sensibilisering voor en de opvolging van die verplichting ontbreken. Verkennende gesprekken voor een databank van federale overheidsvoertuigen zijn gestart, maar er zijn juridische obstakels. Stappen 3, 4, 5 en 6 van de routekaart worden met aanzienlijke vertraging uitgevoerd.	C	
7.	Internationale samenwerking			
7A	Een kwantitatieve en kwalitatieve bijdrage aan de internationale klimaatfinanciering	De verschillende stappen van het implementatieplan voor de internationale klimaatfinanciering zijn in uitvoering. Er was een duidelijke kwantitatieve groei in de federale bijdrage aan internationale klimaatfinanciering, met een significante stijging van EUR 130,9M in 2022 naar EUR 216,03M in 2023 (de cijfers van 2024 zullen pas beschikbaar zijn in het najaar van 2025).	A	
8.	Klimaatgovernance			
8A	Klimaatgovernance: implementatie, verankering en participatie	De wet van 15 januari 2024 zorgt voor een doeltreffende, regelmatige en transparante opvolging van de ontwikkeling, uitvoering en evaluatie van het beleid. De samenstelling van de Wetenschappelijke Klimaatraad, die met deze wet werd opgericht, is nog lopende. Hierdoor kan de Klimaatraad nog geen adviezen formuleren over de uitvoering van het klimaatbeleid en het gebruik van het federale aandeel van de ETS-inkomsten	B	
9.	Adaptatie			

9A	Federale reeks adaptatiemaatregelen/'Federaal Adaptatieplan'	De federale reeks adaptatiemaatregelen, of het 'Federaal Adaptatieplan', werd aangenomen, en tussentijdse evaluatie werd uitgevoerd eind 2024. De federale adaptatiemaatregelen moeten België klimaatbestendiger maken in 8 actiedomeinen (onderzoek, biodiversiteit, infrastructuur, natuurlijke hulpbronnen, gezondheid, risico-en crisisbeheer, internationale samenwerking en bewustmaking). Waar nodig wordt voor de verdere uitwerking van de maatregelen of de uitvoering ervan afgestemd met de gewesten en andere betrokken partijen. De meeste maatregelen zijn 'on track', maar enkele maatregelen hebben vertraging opgelopen en/of werd hun budget aangepast. Voor de tussentijdse evaluatie werden alle verantwoordelijke administraties geraadpleegd om de stand van zaken te bespreken en eventuele aanpassingen te identificeren. Onderstaande routekaarten waren onderdeel van routekaart 9A maar zijn afgesplitst om de opvolging van de voortgang van de 28 maatregelen te versterken.	B	
9B (NIEUW)	Klimaatweerbaarheid voor de biodiversiteit	Een taskforce met vier federale partners (Regie der Gebouwen, Infrabel, Defensie en NMBS) werd opgezet en werkt aan de integratie van biodiversiteit in het beheer van federale domeinen. De strategische nota werd goedgekeurd en enkele projecten werden opgestart. Verder werd ook de website gelanceerd, is de E-learning in ontwikkeling evenals de eerste video's.	-	NIEUW
9C (NIEUW)	Klimaatweerbaarheid in het marien milieu	Deze routekaart omvat twee maatregelen die bijdragen aan het herstel van biodiversiteit en de veerkracht van het marien ecosysteem, namelijk het instellen van zones ter bescherming van de bodemintegriteit en actief natuurherstel in het Belgisch deel van de Noordzee. In het kader van de eerste maatregel werden 3 zones ter bescherming van de bodemintegriteit voorgesteld en werden in 2023 voorbereidende informele onderhandelingen gestart. In april 2024 kon de formele procedure voorzien in artikel 11 van het Europees Gemeenschappelijk Visserijbeleid aangevat worden. De tweede maatregel betreft een pilootproject rond oesterbankherstel dat zowel monitoring en experimenten bevat.	-	NIEUW
9D (NIEUW)	Bescherming van werknemers tegen impact klimaatverandering	Deze routekaart richt zich op het vaststellen van acties ter bescherming van het welzijn van de werknemers wanneer zij door klimaatverandering blootgesteld zouden worden aan nieuwe risico's op het werk. Daarnaast is sensibilisering voor	-	NIEUW

		de mogelijke gevolgen van klimaatverandering op het welzijn van de werknemers nodig zodat werkgevers, werknemers en preventiediensten er de nodige aandacht voor hebben en beschikken over voldoende kennis van de regelgeving.		
9E (NIEUW)	Klimaatbestendige productnormering	De maatregelen rond productnormering en informatievoorziening voor bouwmaterialen en consumptiegoederen zijn opgestart. Ze ondersteunen de transitie naar een circulaire, klimaatbestendige economie. In 2024 startten twee studies over de klimaatgevoeligheid van bouwproducten en het verbeteren van milieutransparantie via EPDs. België leverde ook input voor nieuwe EU-ecodesignregels die herstelbaarheid en levensduurverlenging stimuleren. Binnen de ESPR-wetgeving worden tegen 2026 circulaire eisen verwacht voor 19 productgroepen. Specifieke aandacht gaat naar staal en textiel. Overleg tussen overheden via een intra-Belgisch platform bevordert de implementatie van duurzame normen in lijn met klimaatadaptatie.	-	NIEUW
9F	Plantengezondheid in een veranderend klimaat	Sinds 2022 beheren FOD VVVL, Natuurpunt en Natagora een notificatieplatform voor een selectie van quarantaineorganismen, in samenwerking met het FAVV. Verdachte meldingen via Waarnemingen.be worden snel opgevolgd en onderzocht. De maatregel werd opgenomen in de federale adaptatiestrategie 2023–2026 en verhoogt de waakzaamheid voor nieuwe bedreigingen voor landbouw, natuur en sierteelt. Het platform draagt bij aan plantengezondheid in een veranderend klimaat via vroege detectie, opvolging en gerichte communicatie. Zo wordt verspreiding van schadelijke organismen beperkt en het publiek actief betrokken.	-	NIEUW
10.	Onderzoek			
10A	Belgian Climate Center	Het Klimaatcentrum heeft vooruitgang geboekt in de operationele uitvoering van zijn doelstellingen. In het bijzonder werd de terbeschikkingstelling van klimaatdata en Belgische projecties vergemakkelijkt, werd een catalogus van 443 erkende Belgische wetenschappelijke experts online gezet en werden verschillende evenementen georganiseerd.	A	
10B	CERAC (Centrum voor Risicoanalyse van Klimaatverandering)	Het CERAC (Centrum voor Risicoanalyse van Klimaatverandering) is bezig met zijn eerste risicoanalyse (<i>First Risk Assessment, FRA</i>). Daarmee moeten de klimaat- en biodiversiteitsrisico's waarmee België op middellange en lange termijn wordt geconfronteerd geïdentificeerd worden, in volgorde van belangrijkheid.. Het		NIEUW

		eindrapport is gepland voor november 2025. CERAC voert ook bijkomende analyses uit om een preciezer en specifiekere overzicht te krijgen van bepaalde risico's die voor België werden geïdentificeerd. Tot slot ondersteunt CERAC de implementatie van een reeks nationale, Europese en internationale verplichtingen op het gebied van veiligheid en veerkracht (bijv. Belgian National Resilience Plan, implementatie van CER-richtlijn 2022/2557 en richtlijn 2024/1265 voor beoordeling van macrobudgettaire risico's).		
10C	Opvolging van de doelstelling Onderzoek & Innovatie Klimaat Energie	De federale overheid had zich geëngageerd om 10% van het R&D-budget te besteden aan klimaat- en energie gerelateerde projecten. Deze routekaart volgt die doelstelling op. Door de uitwisseling van informatie tussen de relevante instanties konden de eerste synergiën worden gecreëerd en kon een eerste bron van inconsistentie tussen de statistieken worden geïdentificeerd, maar er moeten nog verdere oplossingen ontwikkeld worden voor alle geïdentificeerde problemen.	-	NIEUW
11.	Gezondheid			
11A	Decarbonisatie van de gezondheidszorg	In februari 2025 is voor het eerst een rapport gepubliceerd over de uitstoot van broeikasgassen van de Belgische gezondheidszorg: 'Operation Zero', waarna de FOD Volksgezondheid voor het eerst een routekaart heeft opgesteld, met als doelstelling een koolstofneutraal en duurzaam gezondheidszorgsysteem tegen 2050. De eerste acties zijn gericht op een systematische meting van de uitstoot, het uitwerken van een meerjarig actieplan, en het verminderen van de ecologische voetafdruk van ziekenhuizen, onder meer door vergroening van de operatiekwartieren. Daarnaast zal er ingezet worden op bewustmaking en sensibilisering van zorgprofessionals, en een vergroening van de transportmiddelen.	-	NIEUW
11B	Klimaatweerbaarheid in de gezondheidssector	Om de gezondheidszorg weerbaarder te maken tegen klimaatverandering werd een routekaart met vijf federale maatregelen (PAM's) opgesteld. De focus ligt op noodplanning, digitalisering en infrastructuur. Het ziekenhuisnoodplan werd herzien, BITS wordt uitgerold in spoeddiensten, en de optimalisatie van oproepnummers 112/1733 is in uitvoering. In 2024 startte de omzetting van de Europese richtlijn voor kritieke infrastructuren. Ook de herziening van het medisch interventieplan werd hervat. Digitale tools, extra personeel en communicatie	-	NIEUW

		versterken de paraatheid. De fasering van sommige maatregelen werd aangepast door beperkte middelen, maar de uitrol loopt volgens een haalbaar tijdspad tot 2029.		
12.	Sociaal beleid			
12A	Energiearmoede tegengaan in het kader van rechtvaardige transitie	<p>Het sociaal tarief voor elektriciteit en aardgas werd versterkt met een uitbreiding naar warmtenetten en tijdens de energiecrisis tijdelijk uitgebreid met een extra categorie rechthebbenden. Er werd ook onderzocht hoe de automatische toekenning van het sociaal tarief in de toekomst efficiënter kan verlopen.</p> <p>In het kader van de Europese richtlijn over energie-efficiëntie heeft de federale overheid indicatoren voor energiearmoede ontwikkeld om het beleid beter te ondersteunen. Hiervoor werd een ad-hoc technische ENOVER-werkgroep "indicatoren energiearmoede" opgericht, waarin federale en regionale actoren samenwerken.</p> <p>Daarnaast voorziet de federale overheid in verschillende steunmaatregelen voor mensen in energiearmoede, zoals het sociaal verwarmingsfonds, het sociaal energiefonds, het sociaal tarief voor elektriciteit, aardgas en warmtenetten, een sociale korting voor collectieve gasinstallaties en gespreide betaling van stookoliefacturen. Tijdens de energiecrisis werden de fondsen versterkt met middelen uit de algemene begroting.</p> <p>Wat betreft de ontwikkeling van het Sociaal Klimaatplan zijn er stappen gezet in de identificatie van kwetsbare doelgroepen, de impact van de invoering van het Europese systeem voor emissiehandel voor gebouwen en transport op kwetsbare doelgroepen en het opstellen van een shortlist van potentiële maatregelen. Er werd ook een publieksconsultatie uitgevoerd bij de stakeholders (academici, lokale overheden, jeugdorganisaties, sectororganisaties, ngo's).</p>	-	NIEUW

5

Beleidsevaluatie broeikasgasemissies: actualisatie 2025

Verschillende federale beleidslijnen en -maatregelen hebben een rechtstreekse impact op de uitstoot van broeikasgassen in België. Dit hoofdstuk gaat dieper in op de evaluatie van deze impact, vanuit drie opeenvolgende invalshoeken: de impact van individuele maatregelen, de totale impact van alle maatregelen samen, en de relatie tussen de totale impact en onze nationale emissiereductiedoelstellingen.

Verder bouwend op het voortgangsrapport van 2024⁷, omvat onderstaande sectie 5.1 een actualisering van de beschikbare emissie-impactinschattingen van individuele beleidsmaatregelen of doelstellingen.

In sectie 5.2 wordt de grootteorde van de impact geschat die volgt uit een combinatie van de geëvalueerde maatregelen of doelstellingen, na evaluatie van de mate waarin individuele inschattingen bij elkaar kunnen worden opgeteld (ten gevolge van eventuele verschillen in methodologie of toepassingsgebied).

In sectie 5.3 wordt ten slotte de totale geschatte ESR-impact van het beleid vergeleken met de van België vereiste ESR-emissiereducties richting 2030.

Faciliterende maatregelen, die wel een kader creëren voor uitstootreducties maar zelf geen rechtstreekse impact op de uitstoot hebben, vallen buiten het bestek van dit rapport.

In 2024 bestond er geen routekaart voor kernenergie en voor alternatieve brandstoffen (biobrandstoffen en RFNBO). Om die reden is er binnen de beleidscyclus geen impactanalyse beschikbaar over de impact van deze energievoorzieningen op de uitstoot van broeikasgassen. In aanloop naar de beleidscyclus van 2026 kunnen nieuwe routekaarten worden ontwikkeld en bestaande routekaarten worden aangepast.

5.1 Impact van individuele maatregelen of doelstellingen

Voor elke geëvalueerde maatregel is een emissiescenario zonder beleidsmaatregel en een emissiescenario met beleidsmaatregel met elkaar vergeleken om de evolutie van emissie-impact doorheen de tijd (op jaarbasis) te schatten. De optelling van de jaarlijkse emissie-impact geeft een idee van grootteorde van de totale impact van de maatregel of doelstelling in een meerjarige periode (*cumulatieve* emissiereductie-impact), bijvoorbeeld de periode van inwerkingtreding van de maatregel tot en met het jaar 2030.

Om de bijdrage van het federale beleid tot het naleven van onze nationale emissiereductiedoelstelling na te gaan volgens de Europese *Effort Sharing Regulation* of **ESR**, wordt gefocust op de emissie-impact van de maatregel of doelstelling in de sectoren waarop deze doelstelling van toepassing is. Het gaat in hoofdzaak over emissies van het binnenlandse transport, de gebouwensector, de landbouwsector, afvalverwerking en kleine industriële installaties (zie ook het Lexicon).

⁷ Dienst Klimaatverandering. (2024). Opvolging van de uitvoering van het federale klimaatbeleid 2021-2030: Syntheserapport 2024. FOD Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu – DG Leefmilieu – Dienst Klimaatverandering. <https://klimaat.be/doc/syntheserapport-klimaatgovernance-2024.pdf>

Er wordt een onderscheid gemaakt tussen evaluaties volgens type evaluatie en – voor wat de geëvalueerde maatregelen betreft – implementatiestatus van de maatregel.

- Wat **type evaluatie** betreft wordt een onderscheid gemaakt tussen de impact van een **beleidsmaatregel** (geschatte emissie-impact van een geplande of geïmplementeerde maatregel⁸), tegenover het emissiereductiepotentieel van een **beleidsdoelstelling** (geschatte emissie-impact als een vooropgestelde beleidsdoelstelling gehaald zou worden⁹).
- Wat implementatiestatus betreft wordt onderscheid gemaakt tussen aangenomen en geplande maatregelen. **Aangenomen maatregelen** zijn maatregelen die wettelijk werden verankerd tot 1 maart 2025 (publicatie in het Staatsblad). Sommige **geplande maatregelen** zijn vermeld wanneer ze tot 1 maart 2025 werden opgenomen in een politiek planningsdocument (het Regeerakkoord 2025,...) en waarvoor politieke overeenstemming bestaat over de implementatie.

Onderstaande **TABEL 2** geeft een overzicht van beschikbare emissiereductie-inschattingen van de voornaamste aangenomen en geplande federale beleidslijnen en -maatregelen (*policies and measures*, PAM's). De tabel bouwt verder op tabel 2 uit het Syntheserapport 2024¹⁰. De inschattingen zijn afkomstig uit bestaande beleidsevaluaties of werden opgemaakt door de federale Dienst Klimaatverandering.

8 bijvoorbeeld: de emissie-impact ten gevolge van een juridische/wetgevende aanpassing van de maximumsnelheid op autosnelwegen

9 bijvoorbeeld: de geschatte emissie-impact ten gevolge van het behalen van de beleidsdoelstelling 'verdubbeling modaal aandeel vrachtvervoer per spoor' (onafhankelijk van concrete maatregelen)

¹⁰ FOD Volksgezondheid, Veiligheid van de voedselketen en Leefmilieu. (2023). *Opvolging van de uitvoering van het federale klimaatbeleid 2021-2030: Syntheserapport 2023*. DG Leefmilieu - Dienst Klimaatverandering.

<https://klimaat.be/doc/syntheserapport-klimaatgovernance-2023.pdf>

TABEL 2: GESCHATTE EMISSIE-IMPACT TEN GEVOLGE VAN FEDERALE PAM'S IN DE PERIODE TOT EN MET 2030 : JAARLIJKE IMPACT TOT EN MET 2030 & TOTALE IMPACT IN DE PERIODE 2021-2030 PER PAM EN PER IMPLEMENTATIESTATUS. MAATREGELEN IN [VIERKANTE HAKEN] WORDEN NIET MEEGETELD VOOR DE BEREKENING VAN DE TOTALE IMPACT OMDAT DEZE OVERLAPPEN MET REEDS BESTAANDE EMISSIE-IMPACTINSCHATTINGEN.

Implementatiestatus	Routekaart: PAM	Emissie-sector	Emissie-impactinschatting (ktCO ₂ e/jaar)										Totaal 2021-2030 (ktCO ₂ e/eq)	
			2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030		
Aangenomen	1.D: Verlaging van de accijnskorting op commerciële diesel : actueel geldende wetgeving (laatst gewijzigd in december 2023)													
	Minimum	ESR	0,0	132,7	132,7	132,7	132,7	132,7	132,7	132,7	132,7	132,7	132,7	1194
	Maximum	ESR	0,0	144,3	159,2	165,4	165,4	165,4	165,4	165,4	165,4	165,4	165,4	1461
	1.D: Inschepingstaks : beslissing 2022													
	Centraal	ETS	0,0	0,0	68,0	68,0	68,0	68,0	68,0	68,0	68,0	68,0	68,0	544
	1.D: [Hervorming van de regeling voor investeringsaftrek 2023-2024]													
	Centraal	ESR	0,0	0,0	0,0	285,7	285,7	285,7	285,7	285,7	285,7	285,7	285,7	2000
	1.E: Bedrijfswagens : Wet van 25 november 2021 (fiscale vergroening mobiliteit)													
	Centraal	ESR	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	302,8	524,4	679,8	800,0	907,4		3214
	2.D: Verhoging van de offshore windenergiecapaciteitsdoelstelling van 4 GW (NEKP 2019) naar 5,8 GW (beslissing 2021) in 2030													
	Centraal	ETS	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1715,0		1715
	5.A: Defensie : verbetering databeheer Defensie met slimme energiemeters													
	Centraal	ETS	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	20
	5.A: Defensie : verbetering van de energie-efficiënte													
	Centraal	ESR	0,4	0,4	1,9	2,9	4,0	20,6	21,7	22,7	23,8	24,8		123
	Centraal	ETS	0,1	0,1	0,5	0,9	1,3	5,9	6,3	6,6	6,9	7,3		36
	5.A: Defensie : opwekken en verbruiken van hernieuwbare energie (zonne-energie, warmtenetten en waterstofstudie)													
	Centraal	ETS	0,0	0,0	0,0	0,0	0,6	0,6	5,5	5,5	5,5	5,5		23
	5.A: [Regie der Gebouwen: vermindering van de bureau-oppervlakte]													
	Centraal	ESR	0,6	1,0	0,4	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6		6
Centraal	ETS	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1		1	
Totaal (aangenomen)	Minimum	ESR	0,4	133,1	134,5	135,6	136,6	456,1	678,7	835,2	956,4	1064,9		4531
	Maximum	ESR	0,4	144,7	161,0	168,3	169,3	488,8	711,4	867,9	989,1	1097,6		4799
	Centraal	ETS	2,1	2,1	70,6	70,9	71,9	76,5	81,8	82,1	82,5	1797,8		2338
Gepland	1.D: Hervorming van de btw op verwarmingssystemen - 6% voor warmtepompen bij nieuwbouw (aangenomen beleid en engagement regeerakkoord 2025: verlenging tot en met 2030)													
	Centraal	ESR	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,5	1,0	1,5	2,0	2,5		8
	1.D: Hervorming van de btw op verwarmingssystemen - stijging van 6% naar 21% voor fossiel gestookte ketels bij renovatie (engagement regeerakkoord 2025)													
	Centraal	ESR	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,9	3,9	5,8	7,7	9,7		29
	1.D: Hervorming van de btw op afbraak en heropbouw: verlenging verlaagde 6% btw (engagement federaal regeerakkoord 2025)													
	Minimum	ESR	0,0	0,0	0,0	0,0	1,5	3,1	4,6	6,2	7,7	9,2		32
	Maximum	ESR	0,0	0,0	0,0	0,0	9,4	18,8	28,2	37,7	47,1	56,5		198
	1.D: Inschepingstaks : hervorming (engagement regeerakkoord 2025)													
	Centraal	ETS	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	15,1	15,1	15,1	15,1	15,1		76
	1.E: Bedrijfswagens: Verlenging van de overgangperiode voor hybride voertuigen (engagement regeerakkoord 2025)													
	Minimum	ESR	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-11,2	-25,3	-37,0	-52,7	-57,8		-184
	Maximum	ESR	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-1,4	-4,9	-9,0	-14,7	-18,3		-48
	5.E: [Uitvoering masterplan: vernieuwen van verouderde gevangenissen om aan standaard energieprestaties te voldoen]													
	Centraal	ESR	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,3	1,3	1,3		4
5.F: Regie der Gebouwen: vervangen en intelligent maken van verlichting in de gebouwen van de Regie														
Centraal	ETS	0,0	0,0	0,0	0,2	0,2	0,2	3,1	3,1	3,1	3,1		13	
Totaal (gepland)	Minimum	ESR	0,0	0,0	0,0	0,0	1,5	-5,7	-15,8	-23,6	-35,3	-36,4		-115
	Maximum	ESR	0,0	0,0	0,0	0,0	9,4	19,9	28,3	35,9	42,2	50,4		186
	Centraal	ETS	0,0	0,0	0,0	0,2	0,2	15,3	18,2	18,2	18,2	18,2		88
Doelstellingen	Wijziging beheerscontract Skeyes tot het verminderen van belemmeringen voor de ontwikkeling van hernieuwbare energie (doelstelling 2022, plan 2024)													
	Centraal	ETS	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	189,0	378,0	567,0	756,0	945,0		2835
	3.F: Verdubbelen van het volume goederen getransporteerd per spoor tegen 2030													
	Centraal	ESR	13,0	78,0	144,0	209,0	269,0	334,0	390,0	443,0	504,0	554,0		2938
	5.D: Regie der Gebouwen: installatie van 42000 m2 zonnepanelen													
	Centraal	ETS	0,0	0,2	0,4	0,6	0,7	0,9	1,1	1,3	1,5	1,6		8
	5.G: Regie der Gebouwen: energetische renovatie van het gebouwenpatrimonium van Regie der Gebouwen													
	Centraal	ESR	0,0	0,0	0,0	2,6	5,2	7,9	10,5	13,1	15,7	18,4		73
Centraal	ETS	0,0	0,0	0,0	1,1	2,3	3,4	4,6	5,7	6,8	8,0		32	
6.A: [Vermindering brandstofverbruik Defensie door ecologisch rijgedrag]														
Centraal	ESR	0,0	0,0	0,0	67,9	67,9	67,9	67,9	67,9	67,9	67,9		475	
Totaal (doelstelling)	Centraal	ESR	13,0	78,0	144,0	211,6	274,2	341,9	400,5	456,1	519,7	572,4		3011
	Centraal	ETS	0,0	0,2	0,4	1,7	3,0	193,3	383,7	574,0	764,3	954,6		2875

5.2 Totale impact ten gevolge van het geëvalueerde federale klimaatbeleid

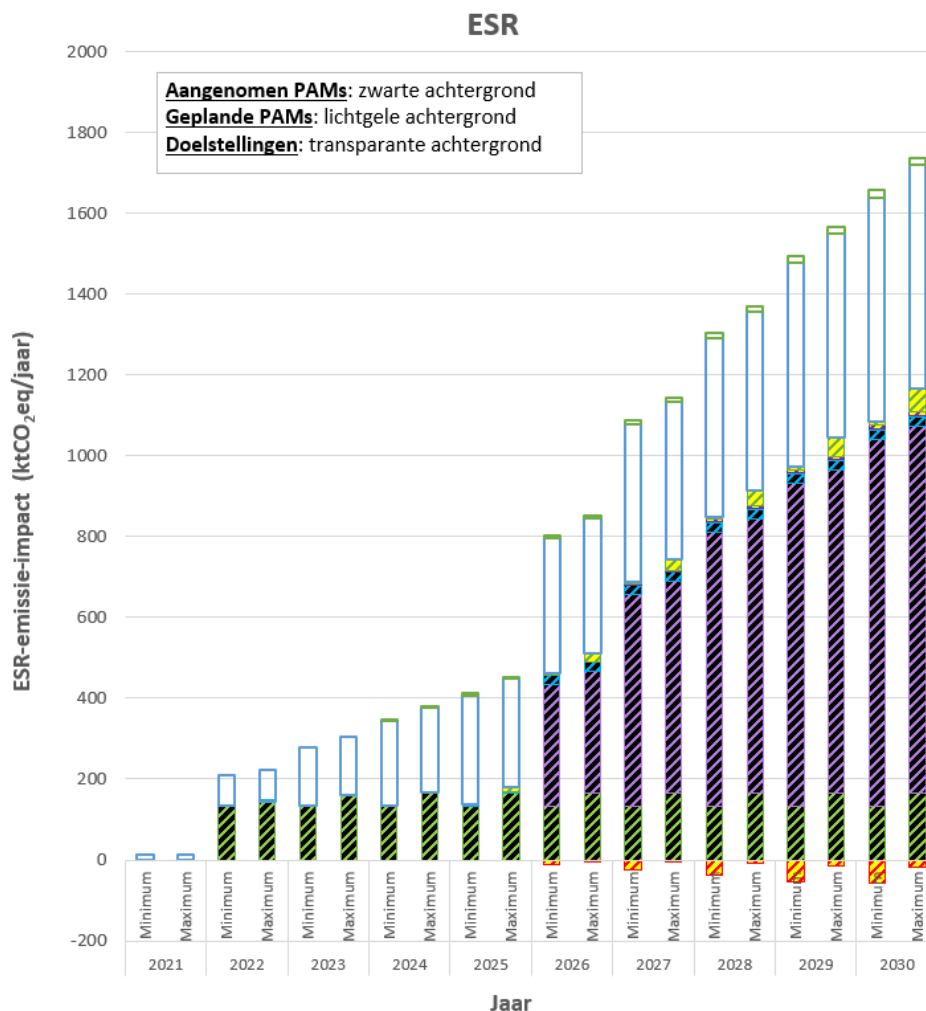
Op basis van de inschattingen van de emissie-impact van individuele maatregelen of doelstellingen wordt de grootteorde van impact van een combinatie van maatregelen en doelstellingen geëvalueerd.

Omdat geen gebruik werd gemaakt van geïntegreerde sectorale modellering, werd nagegaan of de gebruikte methodologieën en toepassingsgebieden van de individuele emissie-inschattingen voldoende van elkaar verschillen om bij elkaar op te tellen, zonder het risico te lopen op dubbel telling.

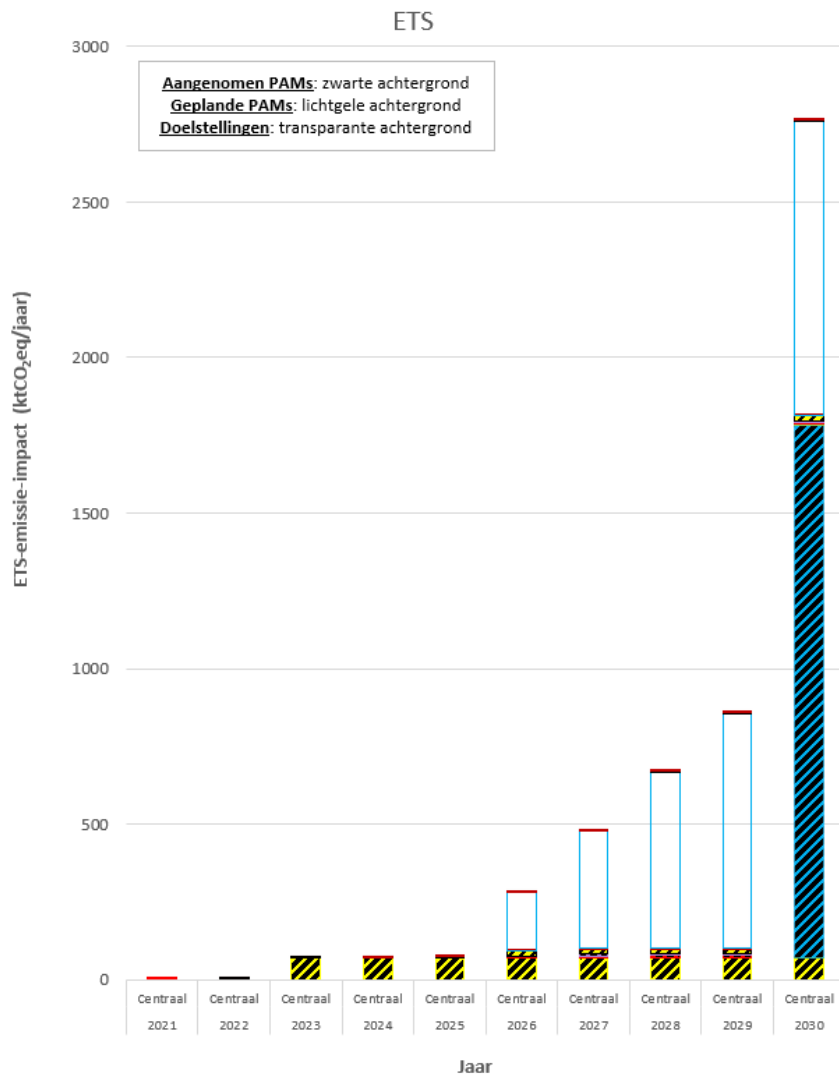
Ondanks het feit dat een aantal maatregelen nog niet geëvalueerd konden worden, geeft deze optelling een idee van de grootteorde van het gecombineerd effect van enkele voorname maatregelen en doelstellingen.

Onderstaande **FIGUUR 1** geeft de geschatte jaarlijkse totale emissiereductie weer ten gevolge van de federale maatregelen voor respectievelijk de ESR- en ETS-sectoren (de individuele tijdsreeksen zijn beschikbaar in **TABEL 2**). Ook hier wordt een onderscheid gemaakt tussen type evaluatie en implementatiestatus (zie sectie 5.15.1).

FIGUUR 1: GESCHATTE TOTALE JAARLIJKSE EMISSIE-IMPACT IN DE ESR- EN ETS-SECTOREN VAN MAATREGELEN EN DOELSTELLINGEN DIE WERDEN AANGENOMEN OF ZIJN GEPLAND TOT MAART 2025 (2021-2030, ktCO₂EQ)



- Doelstelling - 5.G: Regie der Gebouwen: energetische renovatie van het gebouwenpatrimonium
- Doelstelling - 3.F: Verdubbelen van het volume goederen getransporteerd per spoor tegen 2030 (doelstelling uit 2020)
- ▨ Gepland - 1.E: Bedrijfswagens: Verlenging van de overgangperiode voor hybride voertuigen (engagement regeerakkoord 2025)
- ▨ Gepland - 1.D: Hervorming van de btw op afbraak en heropbouw: verlenging verlaagde 6% btw (engagement regeerakkoord 2025)
- ▨ Gepland - 1.D: Hervorming van de btw op verwarmingssystemen - stijging van 6% naar 21% voor fossiel gestookte ketels bij renovatie (engagement regeerakkoord 2025)
- ▨ Gepland - 1.D: Hervorming van de btw op verwarmingssystemen - 6% voor warmtepompen bij nieuwbouw (aangenomen beleid en engagement regeerakkoord 2025: verlenging tot en met 2030)
- ▨ Aangenomen - 5.A: Defensie : verbetering van de energie-efficiënte
- ▨ Aangenomen - 1.E: Bedrijfswagens : Wet van 25 november 2021 (fiscale vergroening mobiliteit)
- ▨ Aangenomen - 1.D: Verlaging van de accijnskorting op commerciële diesel : actueel geldende wetgeving (laatst gewijzigd in december 2023)



- Doelstelling - 5.G: Regie der Gebouwen: energetische renovatie van het gebouwenpatrimonium
- Doelstelling - 5.D: Regie der Gebouwen: installatie van 42000 m2 zonnepanelen
- Doelstelling - 2.G: Wijziging beheerscontract Skeyes tot het verminderen van belemmeringen voor de ontwikkeling van hernieuwbare energie
- Gepland - 5.F: Regie der Gebouwen: vervangen en intelligent maken van verlichting in de gebouwen van de Regie
- Gepland - 1.D: Inschepingstaks : hervorming (engagement regeerakkoord 2025)
- Aangenomen - 5.A: Defensie: opwekken en verbruiken van hernieuwbare energie (zonne-energie, warmtenetten en waterstofstudie)
- Aangenomen - 5.A: Defensie : verbetering van de energie-efficiënte
- Aangenomen - 5.A: Defensie : verbetering databeheer Defensie met slimme energiemeters
- Aangenomen - 2.D: Verhoging van de offshore windenergiecapaciteitsdoelstelling van 4 GW (NEKP 2019) naar 5,8 GW (beslissing 2021) in 2030
- Aangenomen - 1.D: Inschepingstaks : beslissing 2022

Wanneer deze jaarlijkse schattingen worden opgeteld over de periode tot en met 2030 (zie totalen in bovenstaande **TABEL 2**¹¹) geeft dit een ruwe indicatie van de te verwachten emissiereducties ten gevolge van alle reeds gepland of uitgevoerd federaal beleid in de ESR- en ETS-sectoren tot en met 2030.

¹¹ Maatregelen in [vierkante haken] in worden niet meegeteld voor de berekening van de totale impact per implementatiestatus : zie methodologische beschrijving in Bijlage 3 voor duiding.

5.3 Beleidskloof

Deze sectie gaat dieper in op de te verwachten impact van het federale klimaatbeleid in relatie tot de benodigde Belgische ESR emissiereducties richting 2030. Deze vergelijking moet met de nodige voorzichtigheid worden beschouwd, omdat ze nog geen rekening houdt met de potentiële emissiereductie-impact van maatregelen die nog niet konden geëvalueerd worden.

Het is belangrijk om hier te vermelden dat niet alle federale maatregelen en acties met een invloed op klimaatbeleid of de uitstoot van broeikasgassen, opgenomen zijn in de routekaarten. De lijst van geanalyseerde maatregelen in dit rapport is dus niet exhaustief. De bijmenging van biobrandstoffen en de impact van kernenergie komen in dit rapport niet naar voor.

Door de bevoegdheidsverdeling in België tussen de federale staat en de gewesten en door het sectoroverschrijdende karakter van klimaatbeleid, is het niet eenvoudig om de impact van het federale beleid op de uitstoot van broeikasgassen in de verschillende sectoren op een coherente en geïsoleerde manier in te schatten. Sectorale emissies zijn immers onderhevig aan beleidsinitiatieven en tendensen op verschillende beleidsniveaus (internationaal, Europees, nationaal, gewestelijk en lokaal).

Om een idee te krijgen van de potentiële grootteorde van de bijdrage van het aangenomen federale klimaatbeleid aan het bereiken van de nationale ESR emissiereductiedoelstelling van -47 % in 2030, wordt in onderstaande **FIGUUR 2** de totale ESR-impact van het federale beleid afgezet tegenover een referentie- of 'business as usual'-scenario, een **referentiescenario** waarin het federale beleid verondersteld wordt niet te zullen worden uitgevoerd.

Als approximatief referentiescenario wordt de **tendens van ESR-emissies tussen 2005 en 2023 (zwarte volle lijn) lineair doorgetrokken tot in het jaar 2030 (rode stippellijn)**, in de hypothese dat onze nationale emissies in deze trend zullen evolueren indien de geëvalueerde aangenomen federale beleidsmaatregelen niet in rekening worden gebracht.

Indien dit referentiescenario (rode stippellijn) wordt vergeleken met de maximaal toegestane jaarlijkse nationale ESR-emissies (gele lijn), geeft dit een idee van grootteorde van de benodigde nationale emissiereducties richting 2030. In de periode 2026 tot en met 2030 is er een cumulatieve emissiereductie nodig van **55,0 MtonCO₂eq** om het verschil tussen het referentiescenario en onze maximaal toegestane ESR-emissies te overbruggen (lichtblauw gebied).

De bijdrage van het aangenomen en geplande federale klimaatbeleid in het af te leggen reductietraject naar 2030 bedraagt in de periode 2026 tot en met 2030 **-4,4 tot - 5,0 MtonCO₂eq** of **8,0 % tot 9,1 %** van de totale benodigde nationale ESR emissiereducties in diezelfde periode (felblauw gearceerd gebied).

6

Financiering

De voortgangsverslagen van de routekaarten bieden een inzicht in de vastgelegde begroting en de financieringsbehoeften die door de betrokken federale departementen en overheidsinstellingen worden gerapporteerd in het kader van de beleidscyclus tot en met 2030. In bepaalde routekaarten en beleidsdomeinen zijn de financieringsbehoeften aanzienlijk.

Deze financiële rubriek is beschrijvend en betekent geen voorafname op de begrotingsopmaak. De informatie werd gecompileerd in **TABEL 3**, die de balans opmaakt van alle routekaarten en een overzicht geeft van de op 1 maart 2025 gerapporteerde begrotingscijfers voor de periode tot en met 2030 (in kEUR per jaar). Enkel het in de begroting vastgelegde bedrag en eventuele externe financieringsbronnen zijn opgenomen in de tabel. In enkele gevallen werden geen vastgelegde budgetten gerapporteerd, maar wel aanzienlijke budgetbehoeften (CAPEX en OPEX). De groene en rode kleu tonen respectievelijk een stijging of een daling van het vastgelegde budget voor een bepaalde routekaart in een bepaald jaar ten opzichte van de cijfers die in de vorige beleidscyclus werden gerapporteerd.

TABEL 4 toont de evolutie van de begroting tussen beleidscycli 2023 en 2024 per domein en per routekaart.

Besteding federaal aandeel ETS-inkomsten

De wet van 15 januari 2024 over de organisatie van het federale klimaatbeleid bepaalt dat jaarlijks een transparant overzicht van de besteding van het federale aandeel van de Belgische veilinginkomsten uit het Europese systeem voor emissiehandel zal worden gepubliceerd. De ETS-richtlijn legt lidstaten op om deze middelen uitsluitend te besteden aan klimaat- en energiebeleid. Om aanspraak te kunnen maken op een deel van deze middelen, kunnen de federale departementen en overheidsinstellingen jaarlijks aan de start van een nieuwe beleidscyclus financieringsverzoeken indienen. De Wetenschappelijke Klimaatraad zal, eenmaal gevormd, een advies overmaken met betrekking tot deze financieringsverzoeken op basis van een voorafgaande analyse door de Dienst Klimaatverandering.

Op 1 maart 2025 ontving de Dienst Klimaatverandering in 2025 28 financieringsverzoeken van het ministerie van Defensie, FOD Mobiliteit, FOD Buitenlandse Zaken en FOD Volksgezondheid voor een totaalbedrag van circa 212 miljoen euro, verspreid over één of meerdere jaren.

TABEL 3: VASTGELEGDE BEGROTING EN EXTERNE FINANCIERINGSBRONNEN, ZOALS GERAPPORTEERD IN DE VOORTGANGSVERSLAGEN PER ROUTEKAART (IN KEUR)

DOMEIN	ROUTEKAART	BRON	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
1. FISCALITEIT EN FINANCIËN	A. Oprichten van een dochtervennootschap 'Relaunch for the Future' en een fonds voor ecologische transitie		€ 500.000	€ 250.000								
		Privé	€ 500.000	€ 250.000								
	B. Klimaatdividend											
	C. Belgische Sustainable Finance-strategie											
	D. Hervorming van milieufiscaliteit		-€ 190.000	-€ 117.000	-€ 63.400	€ 181.700	€ 244.800	€ 239.100	€ 235.600	€ 235.600	€ 235.600	€ 235.600
	E. Vergroening van de mobiliteit			-€ 5.328	-€ 24.510	-€ 58.612	-€ 99.002	-389,670	€ 434.400	€ 1.427.680	€ 1.471.020	€ 1.669.360
2. ENERGIE	A. CO ₂ -neutrale brandstoffen (bio-brandstoffen, efuels en H ₂)				€ 600	€ 100	€ 200	€ 200	€ 200	€ 200	€ 200	€ 200
	B. Energietransitiefonds: Onderzoek, ontwikkeling en innovatie in het kader van de energietransitie ondersteunen binnen de federale energiebevoegdheden		€ 25.000	€ 25.000	€ 25.000	€ 15.940	€ 25.000					

	C. Transmissienetinfrastructuur aanpassen aan de energietransitie											
	D. Versterking van de Offshore Capaciteit op de Noordzee	rrF										
	E. Waterstof en CO ₂ als puzzelstuk van de energietransitie	rrF		€ 628	€ 30.253	€ 36						
	F. Floating Solar en Aquapark											
	G. Vermindering van de luchtvaartbeperkingen voor de ontwikkeling van windenergie			€ 6.750								
3. TRANSPORT EN MOBILITEIT	A. Naar scheepvaart met netto-nulemissie tegen 2050											
	B. Modal shift: MaaS		€ 60	€ 62	€ 66	€ 82	€ 85	€ 90	€ 90	€ 90	€ 90	€ 90
	C. Federaal Fietsactieplan											
	D. De fiets promoten					€ 85	€ 86	€ 86	€ 86	€ 86	€ 86	€ 86
	E. Hervorming van de wegcode			€ 150								
			€ 177.948	€ 168.954	€ 169.741	€ 178.100	€ 205.004	€ 301.906	€ 301.906	€ 301.906	€ 301.906	€ 301.906

5. OVERHEIDSGEBOU WEN	B. Uitbreiding / versterking van het productbeleid op nationaal en Europees niveau					€ 125.000						
	A. Defensie: Energetische renovatie											
		Derdepartijfinanciering	€ 0	€ 8.722	€ 8.722	€ 37.002	€ 63.129	€ 78.922	€ 99.906	€ 120.890	€ 141.874	€ 162.859
	B. Vermindering van het energieverbruik exclusief tractie voor het spoorvervoer				€ 6	€ 23	€ 19	€ 39	€ 39	€ 39	€ 39	€ 39
	C. regie: Vermindering van de oppervlaktes		€ 4.937	€ 8.648	€ 31.976	€ 31.870	€ 12.768	€ 12.786	€ 8.542	€ 1.037	€ 1.037	
	D. regie: Installatie van zonnepanelen		€ 595	€ 66	€ 329	€ 629						
	E. regie: renovatie van de opsluitingsinfrastructuur in de gevangenissen											
	F. regie: relighting		€ 2.109	€ 772	€ 1.991	€ 1.426						
	G. regie: Energetische renovatie			€ 2.613	€ 2.613	€ 2.613	€ 2.613					
		Other sources		€ 5.718	€ 23.825	€ 42.581	€ 42.940	€ 7.129				

	H. DRFM: Financiering van de energierenovatie van federale overheidsgebouwen									€ 684	€ 899	€ 759	€ 0
6. OVERHEIDSBEDRIJVEN	A. Ecologisch rijden			€ 510	€ 520	€ 530	€ 541	€ 574	€ 574	€ 574	€ 574	€ 574	€ 574
	B. Duurzame overheidsopdrachten: aanzet tot een koolstofarme omslag van de economie				€ 119	€ 54							
	C. Vergroening van het wagenpark van de overheid (nuluitstootdoelstelling)												
7. INTERNATIONALE SAMENWERKING	A. Kwantitatieve en kwalitatieve bijdrage tot de internationale klimaatfinanciering		€ 99.849	€ 130.893	€ 216.035								
8. KLIMAATGOVERNANCE	A. Klimaatgovernance: Implementatie, verankering en participatie					€ 300	€ 45	€ 45	€ 45				

9. ADAPTATIE	A. Opstellen van een coherente reeks federale adaptatiemaatregelen											
	B. Klimaatweerbaarheid voor de biodiversiteit											
	C. Klimaatweerbaarheid in het marien milieu											
	D. Bescherming van werknemers tegen impact klimaatverandering											
	E. Klimaatbestendige productnormering											
	F. Plantengezondheid in een veranderend klimaat											
10. ONDERZOEK	A. Belgian Climate Center			€ 2.000,00	€ 2.000,00	€ 2.000,00	€ 2.000,00					
	B. CERAC											
	C. Opvolging Onderzoek & Innovatie Klimaat Energie											
11. GEZONDHEID	A. Decarbonisatie van de gezondheidszorg											
	B. Klimaatweerbaarheid in de gezondheidssector											
12. SOCIAAL BELEID	A. Energiearmoede tegengaan in het kader van rechtvaardige transitie											
TOTAAL		€ 1.689.921	€ 1.266.989	€ 949.265	€ 1.147.746	€ 1.179.888	€ 1.462.660	€ 1.898.787	€ 2.905.716	€ 2.969.900	€ 3.187.429	

TABEL 4: EVOLUTIE VAN DE BEGROTING 2023 – 2024 (IN KEUR)

DOMEIN	ROUTEKAART	▲ 2023-2024 (domein)	▲ 2023-2024 (routekaart)
1. FISCALITEIT EN FINANCIËN	A. Oprichten van een dochtervennootschap 'relaunch for the Future' en een fonds voor ecologische transitie	€ 789.870	€ 0
	B. Klimaatdividend		€ 0
	C. Belgische Sustainable Finance-strategie		€ 0
	D. Hervorming van milieufiscaliteit		€ 400.200
	E. Vergroening van de mobiliteit		€ 389.670
2. ENERGIE	A. CO ₂ -neutrale brandstoffen (bio-brandstoffen, efuels en H ₂)	-€ 481.766	€ 600
	B. Energietransitiefonds: Onderzoek, ontwikkeling en innovatie in het kader van de energietransitie ondersteunen binnen de federale energiebevoegdheden		€ 25.000
	C. Transmissienetinfrastructuur aanpassen aan de energietransitie		€ 0
	D. Versterking van de Offshore Capaciteit op de Noordzee		-€ 129.283
	E. Waterstof en CO ₂ als puzzelstuk van de energietransitie		-€ 384.833
	F. Floating Solar en Aquapark		-€ 10.750
	G. Vermindering van de luchtvaartbeperkingen voor de ontwikkeling van windenergie		€ 6.750
3. TRANSPORT EN MOBILITEIT	A. Naar scheepvaart met netto-nulemissie tegen 2050	-€ 5	€ 0
	B. Modal shift: MaaS		€ 0
	C. Federaal Fietsactieplan		€ 0
	D. De fiets promoten		€ 0
	E. Hervorming van de wegcode		€ 0
	F. Optimalisatie van het spoorvervoer: goederen		€ 0
	G. Optimalisatie van het spoorvervoer: passagiers		€ 0
	H. Vermindering van het verbruik van tractie-energie voor het spoor en van de daarmee gepaard gaande CO ₂ -uitstoot		€ 0
	I. Naar een luchtvaart met netto-nulemissie in 2050		-€ 5
	J. Voertuigen met nuluitstoot		€ 0
4. ECONOMIE	A. Federaal Actieplan Circulaire Economie	€ 127.559	€ 2.559
	B. Uitbreiding / versterking van het productbeleid op nationaal en Europees niveau		€ 125.000
5. OVERHEIDSGEBOUWEN	A. Defensie: Energetische renovatie	-€ 1.557.728	-€ 1.529.483

	B. Vermindering van het energieverbruik exclusief tractie voor het spoorvervoer		€ 0
	C. regie: Vermindering van de oppervlaktes		€ 0
	D. regie: Installatie van zonnepanelen		-€ 2.068
	E. regie: renovatie van de opsluitingsinfrastructuur in de gevangenissen		€ 0
	F. regie: relighting		-€ 5
	G. regie: Energetische renovatie		-€ 28.515
	H. DRFM: Financiering van de energierenovatie van federale overheidsgebouwen		€ 2.342
6. OVERHEIDSBEDRIJVEN	A. Ecologisch rijden		€ 0
	B. Duurzame overheidsopdrachten: aanzet tot een koolstofarme omslag van de economie	-€ 327	-€ 327
	C. Vergroening van het wagenpark van de overheid (nuluitstootdoelstelling)		€ 0
7. INTERNATIONALE SAMENWERKING	A. Kwantitatieve en kwalitatieve bijdrage tot de internationale klimaatfinanciering	-€ 178.223	-€ 178.223
8. KLIMAATGOVERNANCE	A. Klimaatgovernance: Implementatie, verankering en participatie	€ 435	€ 435
9. ADAPTATIE	A. Opstellen van een coherente reeks federale adaptatiemaatregelen		€ 0
	B. Klimaatweerbaarheid voor de biodiversiteit		€ 0
	C. Klimaatweerbaarheid in het marien milieu		€ 0
	D. Bescherming van werknemers tegen impact klimaatverandering	€ 0	€ 0
	E. Klimaatbestendige productnormering		€ 0
	F. Plantengezondheid in een veranderend klimaat		€ 0
10. ONDERZOEK	A. Belgian Climate Center		€ 2.000
	B. CERAC	€ 2.000	€ 0
	C. Opvolging Onderzoek & Innovatie Klimaat Energie		€ 0
11. GEZONDHEID	A. Decarbonisatie van de gezondheidszorg	€ 0	€ 0
	B. Klimaatweerbaarheid in de gezondheidssector		€ 0
12. SOCIAAL BELEID	A. Energiearmoede tegengaan in het kader van rechtvaardige transitie	€ 0	€ 0

In vergelijking met de vorige beleidscyclus kunnen de volgende vaststellingen worden gedaan.

- Het totaal van de gerapporteerde vastgelegde bedragen en andere financieringsbronnen in het kader van de beleidscyclus 2024 voor de periode 2021-2030 is licht gedaald in vergelijking met de vorige beleidscyclus.
- Stijgingen van de vastgelegde budgetten worden opgemerkt voor de routekaarten over de hervorming van de milieufiscaliteit (1D) en de vergroening van de mobiliteit (1E). Aanzienlijke dalingen worden dan weer vastgesteld bij waterstof en CO₂ als puzzelstuk van de energietransitie (2E), de energetische renovatie bij Defensie (5A) en de kwantitatieve en kwalitatieve bijdrage tot de internationale klimaatfinanciering (7A).
- De routekaarten Versterking van de offshore capaciteit op de Noordzee (2D), Energetische renovatie bij Defensie (5A) en DRFM (5H) noteren aanzienlijke investeringsbehoeften. In het geval van routekaart 5H is de DRFM-faciliteit zelf het voornaamste antwoord op deze budgetbehoefte. De investeringsbehoefte voor het deel van het federaal patrimonium dat via DRFM wordt gerenoveerd, wordt ingelost door het aantrekken van derdepartijfinanciering, wat de belangrijkste kerntaak is van DRFM. De interest- en kapitaalaflossingen die over een lange periode worden gespreid, worden afgelost met de winsten op de energiefactuur na renovatie.
- Voor de renovatie van federale overheidsgebouwen blijft een chronisch tekort aan financiering het voornaamste struikelblok voor het behalen van de doelstellingen voor energie-efficiëntie en de vermindering van de uitstoot. De sterke daling van het gerapporteerde vastgelegde bedrag van Defensie (circa 1,5 miljard euro) tegenover een aanzienlijke stijging tijdens de voorafgaande beleidscyclus, dient echter te worden genuanceerd. Defensie kiest er om redenen van transparantie voor om enkel die bedragen te rapporteren die verband houden met de aangegeven duurzaamheidsengagementen en dus niet de totale renovatiekosten. Voorlopig is het echter nog niet in staat om die kosten van de totaalkosten te isoleren, en werden er dus geen vastgelegde budgetten gerapporteerd. Ook voor routekaart 5C (vermindering van de oppervlakten) werden aanzienlijke bedragen van nieuwe masterplannen nog niet opgenomen in de tabel.
- Eenzelfde nuance geldt voor routekaart 7A (Kwantitatieve en kwalitatieve bijdrage tot de internationale klimaatfinanciering). In het vorige voortgangsrapport van het federale klimaatbeleid werden streefcijfers/schattingen gegeven, terwijl er nu reële cijfers zijn opgenomen.
- Voor de routekaart 2E (Waterstof en CO₂ als puzzelstuk van de energietransitie) zijn de vastgelegde budgetten (die aanzienlijk zullen zijn) nog niet bepaald omdat het financieringskader van de backbone-infrastructuur verder zal worden uitgewerkt.
- De routekaart 5H (Design, Renovate, Finance & Maintain) rapporteert voor de eerste keer vastleggingskredieten. Nieuwe vastleggingen, parallel aan de gerealiseerde besparingen op de energiefactuur, zullen noodzakelijk blijven tot 2069 om het huidige renovatieportfolio te kunnen uitvoeren.
- De geplande investeringen in de optimalisatie van het spoorvervoer, zowel bij passagiers als goederenvervoer, blijven behouden. De vastgelegde budgetten in het domein transport en mobiliteit blijven nagenoeg stabiel. Geen enkele van de nieuwe routekaarten heeft al vastgelegde budgetten gerapporteerd.

7 Slotbeschouwing

De wet van 15 januari 2024 heeft de federale beleidscyclus verankerd als ruggengraat van het klimaatbeleid. De versterking van de impactanalyse van beleidsmaatregelen en meer transparantie over het gebruik van het federale deel van de ETS-middelen zullen nu structureel worden aangepakt.

Met de start van de volgende beleidscyclus, op 1 maart 2026, zullen de routekaarten en voortgangsverslagen opnieuw worden geactualiseerd. Dit is de kans om nieuwe en aangescherpte routekaarten op te stellen, die rekening houden met de bepalingen in het herziene FEKP en het Regeerakkoord 2025 - 2029. De in de volgende beleidscyclus gerapporteerde voortgang zal vanaf dan het nieuwe beleid weerspiegelen. Elke betrokken minister zal worden opgeroepen om tegen die datum de bestaande routekaarten te herzien, indien nodig nieuwe routekaarten voor te stellen, en financiering voor het beleid in die routekaarten aan te vragen.

Dit zal gebeuren in het licht van de bepaling van bijkomende beleidslijnen en -maatregelen op verschillende beleidsniveaus. Op Europees niveau zal de opstart van het emissiehandelssysteem voor gebouwen en wegtransport in 2027 ook een rol spelen voor het behalen van de energie- en klimaatdoelstellingen. Vanaf die datum worden de brandstofprijzen voor verwarming en aan de pomp verwacht te stijgen als gevolg van de invoering van deze koolstofprijs. De prijsprikkel die het systeem injecteert in de verkoop van fossiele brandstoffen voor verwarming en transport zou moeten leiden tot meer investeringen in elektrificatie en duurzame manieren van verwarmen en verplaatsen. Zo wordt de energietransitie versneld en kunnen consumenten de prijsstijging die het systeem zal veroorzaken vermijden.

Met de invoering van ETS2 wordt een proactief sociaal klimaatbeleid via de snelle operationalisering van het Sociaal Klimaatplan en het gericht inzetten van de middelen in het Sociaal Klimaatfonds essentieel. De accijnsshift zal verder worden onderzocht. Net als in de andere Europese lidstaten zullen de federale overheid en de gewesten via het Sociaal Klimaatplan flankerend en stimulerend beleid implementeren om de impact op de meest kwetsbare gezinnen en micro-ondernemingen te compenseren. Ook over de besteding van het federaal deel van de ETS2-veilinginkomsten moeten na de intra-Belgische verdeling belangrijke beslissingen worden genomen.

Er wordt vooruitgang geboekt met de versnelling van de energietransitie. De routekaarten tonen vooruitgang in de ontwikkeling van de eerste kavel voor offshore windenergie, de implementatie van de waterstofwet en hernieuwbare energie in transport. Toch zijn er ook knelpunten. De waterstofbackbone vereist een sluitend financieringskader en de netinfrastructuur moet versneld worden gerealiseerd.

De transportsector blijft een van de grootste uitdagingen. Een trendbreuk is noodzakelijk om de emissies drastisch te doen dalen.

De renovatiegraad van federale overheidsgebouwen blijft te laag. De DRFM-faciliteit biedt perspectief, maar de langetermijnfinanciering moet worden verzekerd. Ook is een capaciteitsversterking bij de Regie der Gebouwen en Defensie noodzakelijk zodat ze de noodzakelijke investeringen optimaal kunnen uitvoeren en opvolgen. De monitoring en rapportering van hun activiteiten moeten ook worden verbeterd.

Door toenemende granulariteit op het vlak van adaptatie worden de afzonderlijke federale adaptatiemaatregelen onder meer rond biodiversiteit, marien milieu en gezondheid nauwgezet opgevolgd. Hoewel deze maatregelen nog zouden worden verankerd in sectorale beleidsplannen, moeten deze kunnen genieten van de nodige financiering en geëvalueerd worden.

Het is ook belangrijk te onderlijnen dat de Europese Commissie in 2026 voorstellen zal doen over het pakket aan maatregelen om de EU-klimaatdoelstelling van 2040 te bereiken. Deze kunnen ook een rol spelen bij de

bepaling van nieuwe routekaarten in de volgende beleidscyclus. De uitkomst van de onderhandelingen rond dit pakket zal ook bepalen welke bijdrage België zal leveren aan de Europese klimaatdoelstellingen na 2030.

Voortgangsverslagen

De voortgangsverslagen van alle bestaande routekaarten voor de periode van dit rapport kunnen hier integraal worden geraadpleegd [via deze link](#).

.be