Opvolging van de uitvoering van het federale klimaatbeleid 2021-2030

Syntheserapport 2022

Colofon

Dit rapport is beschikbaar bij:

FOD Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu
DG Leefmilieu - Dienst Klimaatverandering
Galileelaan 5/2, 1210 Brussel

September 2022

Een elektronische versie van dit rapport (ook beschikbaar in het Frans) is beschikbaar via het internet:
https://klimaat.be/klimaatbeleid/belgisch/federaal/beleid-en-maatregelen-voor-uitstootverlaging

Inhoudstafel

Voorwoord 3

Samenvatting 4

I. Inleiding 7

II. Impact van de maatregelen op de uitstoot van broeikasgassen (BKG) 13

III. Financiering 17

IV. Vooruitgang in de uitvoering van de routekaarten 21

1. Fiscaliteit en financiën 23
2. Energie 34
3. Transport en mobiliteit 49
4. Economie 74
5. Overheidsgebouwen 81
6. Werking van de overheidsbedrijven 100
7. Internationale samenwerking 107
8. Klimaatgovernance 110
9. Adaptatie 114
10. Onderzoek 116

V. Samenvattende tabellen 119

VI. Conclusies 132

Voorwoord

Klimaatrampen doen zich overal ter wereld voor en nemen in omvang toe.

De overstromingen van 2021 en de hittegolven van 2022 herinneren ons eraan dat België nu al getroffen wordt door de klimaatverandering. Die klimaatverandering heeft een duidelijke impact op de frequentie en intensiteit van bosbranden, overstromingen en hittegolven, met gevolgen voor de biodiversiteit en de opbrengsten in de landbouw, maar evengoed op de bevolking, wiens gezondheid wordt aangetast.

En we weten dat in België, net als elders in de wereld, de kwetsbaarste mensen het meest worden getroffen door de klimaatverandering, ook al zijn zij er het minst verantwoordelijk voor.

Op een geloofwaardige, structurele en duurzame manier de weg van de transitie inslaan, betekent een antwoord bieden op de klimaatverstoring maar ook op het verlies aan biodiversiteit, en op de sociale gevolgen en ongelijkheden die daaruit ontstaan. Het is nu een kwestie van zowel milieu- als sociale rechtvaardigheid.

In overeenstemming met de Overeenkomst van Parijs, de Green Deal en de Europese klimaatwet heeft de federale regering zich tot doel gesteld de uitstoot van broeikasgassen tegen 2030 met 55% te verminderen ten opzichte van 1990.

Deze uitdaging vereist de ontwikkeling en uitvoering van een ambitieus klimaatbeleid. Het gaat er nu om alle domeinen van het overheidsbeleid en alle sectoren van onze economie te mobiliseren en elk overheidsinitiatief te kaderen in deze context van koolstofneutraliteit. In die optiek heb ik een noodzakelijke transversale en multisectorale dimensie gegeven aan het federale klimaatbeleid. Ik heb met name een ongekend systeem van klimaatgovernance opgezet, dat alle leden van de regering hierbij betrekt en gebaseerd is op de gebruikelijke beginselen van goed bestuur, zijnde planning, opvolging, evaluatie en transparantie.

Dit eerste syntheserapport is het eindpunt van de eerste cyclus. Het is het resultaat van anderhalf jaar coördinatie, samenwerking en inzet van de bevoegde ministers en overheidsdiensten met het oog op de uitwerking, uitvoering, monitoring en evaluatie van hun beleid. Ik wil hen hartelijk danken voor hun hard en nauwgezet werk. Het heeft ieder van ons verplicht onze gewoonten en zekerheden te herdefiniëren en te herpositioneren, dit mocht niet langer worden uitgesteld.

En hoewel er ruimte is voor verbetering, heeft dit nieuwe systeem voor het sturen van het federale klimaatbeleid zijn deugdelijkheid bewezen en moet het nu dienen als basis voor de ontwikkeling en monitoring van elk nieuw regeringsinitiatief, om het klimaatbeleid verder te versterken en het koolstofvrij maken van onze economie te versnellen. Met dit in gedachten zal dit samenvattend rapport de basis vormen voor de dialoog met de stakeholders tijdens de "klimaattafels" die ik in het najaar organiseer. Daarna zal ik mijn collega's in de federale regering uitnodigen om nieuwe maatregelen te ontwikkelen en de bestaande maatregelen te versterken, met het oog op de herziening van het Nationaal Energie- en Klimaatplan (NEKP).

Dit nieuwe bestuursinstrument is onontbeerlijk voor een geloofwaardig klimaatbeleid. Wij zullen niet langer blindelings vooruitgaan maar de gevolgen van onze keuzes met een heldere blik bekijken. Daarbij houdt het echter niet op: als beleidsmakers is het aan ons om de politieke lessen te trekken uit de gevoerde monitoring.

Het einde van een cyclus dus, en het begin van een goed bestuurlijk beleid.

Zakia Khattabi



Samenvatting

Het klimaatbeleid vereist een centrale plaats in het beleid van de federale regering, die zich tot doel heeft gesteld de uitstoot van broeikasgassen (BKG) tegen 2030 met 55% te verminderen ten opzichte van 1990, in lijn met de doelstellingen van de Green Deal, de Europese klimaatwet en de Overeenkomst van Parijs. Door zijn transversale en sector-overschrijdend karakter, vereist de uitvoering van een ambitieus klimaatbeleid de mobilisatie van een groot aantal actoren binnen de federale instellingen, een nauwe samenwerking tussen deze actoren en een doeltreffende coördinatie. Daartoe heeft de regering, op voorstel van de Minister voor Klimaat, Zakia Khattabi, een robuust systeem voor de opvolging van de uitvoering van federale beleidslijnen en –maatregelen op het vlak van klimaat goedgekeurd. Het bestaat uit een governancesysteem ingevoerd dat gebaseerd is op responsabilisering van de bevoegde ministers en administraties die verantwoordelijk zijn voor de uitvoering en de opvolging van de verschillende onderdelen van het federale klimaatbeleid. Dit systeem moet onder meer zorgen voor de operationalisering van de federale bijdrage aan het Nationaal Energie- en Klimaatplan (NEKP) en de uitwerking van de opeenvolgende actualisaties.

In uitvoering van deze beslissingen hebben de ministers een aantal "routekaarten" aangemeld bij de regering met daarin de geplande beleidslijnen en maatregelen en de details voor de uitvoering ervan. Deze omvatten tien prioritaire actiedomeinen: Fiscaliteit en Financiën, Energie, Transport en Mobiliteit, Economie, Overheidsgebouwen, Werking van overheidsbedrijven, Internationale samenwerking, Klimaatgovernance, Adaptatie, Onderzoek. In totaal zijn 39 routekaarten opgesteld, die betrekking hebben op de meeste maatregelen van de regering in de strijd tegen klimaatverandering. Deze routekaarten zijn onderworpen aan een jaarlijkse monitoringscyclus voor de opvolging van de vooruitgang met als doel de regering en alle belanghebbenden te informeren over de stand van zaken van het federale klimaatbeleid, het effect ervan op de uitstoot van broeikasgassen, de financiering en andere effecten, om indien nodig de vereiste aanpassingen door te voeren. Deze monitoringcyclus voor de uitvoering omvat jaarlijkse voortgangsverslagen voor iedere routekaart. Deze verslagen, die zijn opgesteld in samenwerking met de beleidscellen van de bevoegde ministers en hun departementen, geven een gedetailleerd overzicht van de voortgang van de maatregelen, het effect ervan op de broeikasgasemissies, de financiering en eventuele andere gevolgen, de ondervonden belemmeringen en de vooruitzichten voor de ontwikkeling van deze maatregelen. Deze voortgangsverslagen worden geconsolideerd in een syntheserapport (dit verslag), bestemd voor de regering, meegedeeld aan het parlement, de adviesorganen en publiek.

Dit eerste syntheserapport over de voortgang van de uitvoering van het federale klimaatbeleid 2021-2030 laat toe om een aantal lessen te trekken, te beginnen met het nut van het nieuwe governancesysteem dat de Minister voor Klimaat heeft ingevoerd, dat toelaat het engagement van de regering te concretiseren om de uitdagingen op het vlak van klimaatverandering centraal te stellen in het beleid. De bevoegde ministers en hun administraties worden in het middelpunt van dit mechanisme geplaatst en zijn rechtstreeks verantwoordelijk voor de uitvoering, de opvolging van de voortgang en de evaluatie van de effecten van hun beleid. De interdepartementale samenwerking op het vlak van het klimaatbeleid, die tot uiting komt in de oprichting van een Task Force van experten uit de verschillende departementen, draagt bij tot een meer coherentie en doeltreffender klimaatbeleid op federaal niveau.

Uit deze beleidsmonitoring blijkt dat de regering zich in een fase van versterking van haar klimaatbeleid en -maatregelen bevindt: tussen oktober 2021, toen de routekaarten voor het eerst werden aangemeld, en juni 2022 werden 20 van de 39 momenteel beschikbare routekaarten geactualiseerd of opgesteld als gevolg van nieuwe besluiten (bv. de recente besluiten van de regering betreffende de versnelling van de energietransitie), de vaststelling van nieuwe doelstellingen, plannen of strategieën.

Uit de voortgangsverslagen blijkt dat voor de meeste in de routekaarten aangekondigde maatregelen, deze worden uitgevoerd, vaak volgens het voorziene schema, soms met vertragingen of aanpassingen van de planning inherent aan diverse factoren, waaronder veranderingen in de (nationale of internationale) wetgevingscontext, de (niet)beschikbaarheid van bepaalde budgetten, enz.

Tabel 1 geeft een algemeen overzicht van de stand van zaken over de uitvoering van de verschillende routekaarten, vergeleken met het aangekondigde tijdschema voor de uitvoering.

De onderdelen waar een zekere vertraging optreedt zijn die waar de weerslag betrekking heeft op de federale administratie zelf, namelijk de federale overheidsgebouwen en de werking van de overheidsadministraties. Bij alle routekaarten die op deze domeinen vertraging hebben opgelopen bij de uitvoering of een verandering in planning hebben gekend, is het gebrek aan personeels- en/of budgettaire middelen een bepalende factor.

Deze eerste ronde van de opvolging van de voortgang biedt ook een vrij volledig, zij het niet exhaustief, cijfermatig overzicht van het effect van beleidslijnen en maatregelen op de uitstoot van broeikasgassen. Aangezien niet alle maatregelen kwantitatief konden worden geraamd, of sommige ramingen gebaseerd zijn op methoden of veronderstellingen die moeten worden verfijnd, is de beoordeling van de kwantitatieve gevolgen van federale beleidsmaatregelen een oefening die zal worden voortgezet, met name om rekening te houden met toekomstige ontwikkelingen en nieuwe of aangescherpte beleidsmaatregelen.

De meeste routekaarten en voortgangsrapporten bevatten ook informatie over de financiering van de maatregelen, al kan uit de voortgangsrapporten niet altijd worden opgemaakt of en in welke mate de nodige budgetten al werden vrijgemaakt.

De voortgangsverslagen van de verschillende ministers bevatten ook waardevolle informatie over andere effecten van de beleidslijnen en maatregelen dan deze op de vermindering van de uitstoot van broeikasgassen. De impact op de uitstoot gaat meestal gepaard met een gunstig effect op het energieverbruik. Naast dit verwachte effect werden er nog vele andere indirecte effecten vastgesteld, waaronder talrijke voordelen voor het bereiken van duurzame ontwikkelingsdoelstellingen (SDGs). Er zijn ook enkele potentieel negatieve effecten vastgesteld, waarbij met name de aandacht moet worden gevestigd op de interacties tussen het klimaatbeleid en andere uitdagingen zoals de uitputting van bepaalde grondstoffen, het verminderen van de sociale ongelijkheid of de bestrijding van energiearmoede. Ook hier moet deze eerste analyse worden uitgediept en geactualiseerd om deze interacties beter in kaart te brengen, om zo te werken aan methoden voor de implementatie van het klimaatbeleid die verenigbaar zijn met deze milieu-, economische en sociale vraagstukken, waarbij de kwestie van de rechtvaardige transitie centraal staat.

Tabel 1. Gerealiseerde voortgang in de verschillende domeinen

DOMEIN	VOORUITGANG IN DE UITVOERING VAN DE ROUTEKAARTEN
1. Fiscaliteit en Financiën	
2. Energie	
3. Transport en mobiliteit	
4. Economie	
5. Overheidsgebouwen	
6. Werking van overheidsbedrijven (FODs,…)	
7. Internationale samenwerking	
8. Klimaatgovernance	
9. Adaptatie	
10. Onderzoek	

= On Track

= *nieuwe routekaarten*

= *Partly on track*

= *afhankelijk van externe beslissing*

= *Off Track*

Tabel 1 geeft een overzicht van de stand van uitvoering van de 39 routekaarten, ingedeeld naar gebied. Elke smiley komt overeen met een roadmap (1.A, 1.B, 1.C, 1.D en 1.E voor lijn 1 bijvoorbeeld). De voortgang van elke routekaart wordt beoordeeld op basis van de verschillende stappen die voor de uitvoering van elke maatregel zijn gepland en de inachtneming van het oorspronkelijke tijdschema. Een groen pictogram betekent dat de geplande stappen volgens het geplande tijdschema zijn voltooid. Een rood pictogram betekent dat een of meer stappen niet zijn voltooid of nog niet zijn voltooid. Een oranje pictogram betekent dat de geplande mijlpalen in de maak zijn. Wanneer het niet halen van het geplande tijdschema volledig aan externe factoren te wijten is (bv. als gevolg van een vertraging in de besluitvorming op Europees niveau), is voor een blauw pictogram gekozen. Een grijs pictogram, ten slotte, komt overeen met een nieuwe routekaart.

I. Inleiding

INTERNATIONAAL EN EUROPEES KADER

Krachtens de Overeenkomst van Parijs moet de gemiddelde temperatuurstijging wereldwijd ruim onder de 2°C boven het pre-industriële niveau blijven en moeten inspanningen worden geleverd om de stijging te beperken tot 1,5°C. De gemiddelde temperatuur is immers nu al met meer dan 1°C gestegen als gevolg van menselijke activiteiten.

Tijdens COP26, eind 2021 in Glasgow drukte de internationale gemeenschap zijn vastberadenheid uit om te streven naar een maximale temperatuurstijging met 1,5°C en bevestigde dat daartoe snelle, diepe en volgehouden emissiereducties nodig zijn, met inbegrip van een vermindering van de CO_2-uitstoot met 45% tegen 2030 (t.o.v. 2010) en tot netto nul tegen het midden van de eeuw, naast diepe reducties van andere broeikasgassen.[1]

In juli 2021 werd de **Europese Klimaatwet**[2] van kracht, die de doelstelling om de EU tegen 2050 klimaatneutraal te maken en de broeikasgasemissies in de EU tegen 2030 met minstens 55% ten opzichte van 1990 te verminderen juridisch bindend maakt.

Eveneens in 2021 publiceerde de Europese Commissie een pakket van 13 wetgevende voorstellen om de EU-wetgeving in lijn te brengen met de doelstellingen vervat in de Europese Klimaatwet, het zgn. "**Fit for 55"**-pakket (zie belangrijkste Europese doelstellingen uit het "Fit for 55" pakket in Tabel 2).

Tabel 2. Belangrijkste Europese doelstellingen uit het "Fit for 55" pakket samengevat

DOSSIER	REFERENTIE	DOELSTELLING (VOORSTEL EUROPESE COMMISSIE)
Hernieuwbare Energie	2030	40%
Energieverbruik	2030 (projecties)	-36 % (finaal energieverbruik) -39 % (primair energieverbruik)
ETS (EU emissiehandelssysteem voor elektriciteits- en warmteproductie, energie-intensieve industrie en luchtvaart)	2005-2030	-61% (EU)
Effort Sharing (emissiereductiedoelstellingen in de "niet-ETS" sectoren)	2005-2030	-40% (EU) -47% (BE)
Nieuwe ETS voor gebouwen en wegtransport	2005-2030	-43% (EU)
Nul-uitstoot voertuigen		100% (tegen 2035)

[1] Glasgow Climate Pact, UNFCCC decision 1/CMA.3

[2] Regulation (EU) 2021/1119 of the European Parliament and of the Council of 30 June 2021 establishing the framework for achieving climate neutrality and amending Regulations (EC) No 401/2009 and (EU) 2018/1999

De Overeenkomst van Parijs bevat eveneens doelstellingen inzake klimaatadaptatie en klimaatweerbaarheid. In 2020 nam de Europese Commissie een nieuwe **Adaptatiestrategie** aan, met onder meer de doelstelling om de EU tegen 2050 klimaatweerbaar te maken en daarbij een systemische aanpak te hanteren, gericht op de *mainstreaming* van adaptatie-actie in alle beleidsvelden en op alle niveaus, met prioriteit voor het macro-fiscale beleid, op de natuur gebaseerde oplossingen en lokale actie. Deze strategie werd in juni 2021 bekrachtigd door de Raad van de EU.

De derde hoofddoelstelling van de Overeenkomst van Parijs betreft het consistent maken van investeringsstromen met een koolstofarme en klimaatweerbare ontwikkeling. Ook in die context wordt de Europese wetgeving inzake **de financiering van de transitie naar een duurzamere economie** aangepast (taxonomie voor duurzame activiteiten, *disclosure*-regels voor bedrijven en de financiële sector, ESG-benchmarks (environmental, social and governance), normen voor groene obligaties).

KADER EN DOELSTELLINGEN VAN HET FEDERALE KLIMAATBELEID 2021-2030

Het klimaatbeleid van de federale regering is afgestemd op de doelstellingen en beginselen van de Overeenkomst van Parijs en de Europese Green Deal. De regering onderschrijft de Europese klimaatambitie om de uitstoot van broeikasgassen in 2030 met 55% te verminderen ten opzichte van 1990 en om in 2050 klimaatneutraliteit te bereiken.

De Belgische broeikasgasemissies bedroegen volgens de laatste beschikbare statistieken (nationale inventaris 2022) 106,4 miljoen ton CO_2-equivalent in 2020, een daling van 26,9% ten opzichte van 1990. De Belgische reductiedoelstelling voor 2030, die is opgenomen in de wetgevingsvoorstellen van de Europese Commissie als onderdeel van het "Fit for 55"-pakket, bestaat erin de emissies in 2030 met 47% te verminderen ten opzichte van 2005, voor de zogenaamde "niet-ETS"-emissies (d.w.z. voornamelijk emissies van vervoer, gebouwen en landbouw, waarbij de industriële en energieproductiesector onder het Europese emissiehandelssysteem (ETS) vallen en niet onderworpen zijn aan reductiedoelstellingen op nationaal niveau). Deze "niet-ETS"-emissies worden geraamd op 64,9 miljoen ton in 2020.

Om die doelstellingen te bereiken (47% vermindering van de niet-ETS-emissies in 2030 ten opzichte van 2005, koolstofneutraliteit in 2050), heeft de federale regering zich ertoe verbonden alle nodige maatregelen te nemen die binnen haar bevoegdheidssfeer vallen. Haar beleid maakt deel uit van het kader gevormd door het Nationaal Energie- en Klimaatplan (NEKP 2021-2030), waaraan zij bijdraagt via een reeks beleidslijnen en maatregelen die worden uitgevoerd in de verschillende federale bevoegdheidsdomeinen die relevant zijn voor het klimaatbeleid. In België is het klimaatbeleid een gedeelde bevoegdheid van de verschillende overheidsniveaus. De gewesten zijn verantwoorde-

lijk voor energie (energie-efficiëntie, hernieuwbare energie), vervoer (openbaar vervoer, infrastructuur...), ruimtelijke ordening, landbouw, afvalbeheer en bepaalde fiscale aspecten. De federale staat heeft van zijn kant bevoegdheden op het gebied van energie (windmolenparken op zee, transmissie-infrastructuur, enz.), transport (spoorwegen), fiscaliteit en financiën, alsmede andere relevante bevoegdheden zoals productbeleid (normen), federale overheidsgebouwen en internationale samenwerking.

De samenwerking tussen de federale staat en de gewesten op het gebied van klimaatbeleid vindt plaats in het kader van de Nationale Klimaatcommissie (NKC), die werd opgericht bij het Samenwerkingsakkoord van 14 november 2002 betreffende het opstellen, het uitvoeren en het opvolgen van een Nationaal Klimaatplan, alsook het rapporteren, in het kader van het Raamverdrag van de Verenigde Naties inzake Klimaatverandering (UNFCCC) en het Protocol van Kyoto.

Om op afdoende wijze deze doelstellingen te bereiken die zij zich gesteld heeft, heeft de federale regering een governancemechanisme opgezet, dat tot doel heeft alle ministers en administraties die betrokken zijn bij de verschillende aspecten van het klimaatbeleid, te mobiliseren voor de ontwikkeling, de opvolging en de evaluatie van het klimaatbeleid. Dit mechanisme is ingesteld met de besluiten van de ministerraad van 2 april 2021 *("Opvolging van de invoering van federale klimaat-beleidslijnen en maatregelen 2021-2030")* en van 8 oktober 2021 (*"Federaal klimaatbeleid 2021-2030: Ambities en verbintenissen van de Federale Staat"*).

Het eerste van deze twee besluiten bepaalt dat de bevoegde ministers samen met hun administraties "routekaarten" moeten opstellen, die een document voor de beleidsplanning vormen. Deze routekaarten bevatten de doelstellingen en de context van de geplande maatregelen, de beschrijving ervan, het uitvoeringsproces, het tijdschema, de departementen en instellingen die verantwoordelijk zijn voor de uitvoering ervan, de gevolgen voor de begroting en de informatie over de opvolging en de effectbeoordeling. Deze routekaarten zijn opgebouwd rond tien prioritaire thema's (Fiscaliteit en financiën, Energie, Transport en mobiliteit, Economie, Overheidsgebouwen, Werking van overheidsbedrijven, Internationale samenwerking, Klimaatgovernance, Adaptatie, Onderzoek). Naar aanleiding van deze beslissing hebben de bevoegde ministers een reeks van 36 routekaarten aan de regering voorgelegd, waarvan de Raad van Ministers acte heeft genomen in zijn besluit van 8 oktober 2021 (zie tabel 3).

In hetzelfde besluit heeft de regering ook haar engagement bevestigd om het ambitieniveau van het federale klimaatbeleid te versterken en haar bijdrage aan het Nationaal Energie- en Klimaatplan (NEKP) te herzien, overeenkomstig de doelstelling om de uitstoot van broeikasgassen in 2030 met 55% te verminderen ten opzichte van 1990. Daartoe heeft de regering zich ertoe verbonden alle beleidslijnen en maatregelen uit te voeren die in de federale bijdrage aan het NEKP zijn opgenomen, teneinde over de gehele periode 2021-2030 een cumulatieve emissiereductie te bereiken van 208 miljoen ton CO_2-eq. (waarvan 118 miljoen ton in de niet-ETS-sector en 90 miljoen ton in de ETS-sector). Zij heeft zich er tevens toe verbonden deze beleidslijnen en maatregelen te versterken of nieuwe te ontwikkelen, teneinde extra emissiereducties te bewerkstelligen in de niet-ETS-sector (van ten minste 25 miljoen ton CO_2-eq. in de periode 2022-2030), alsook de emissiereducties in de ETS-sector te ondersteunen. Ten slotte heeft de regering zich verbonden tot een aantal "faciliterende" beleidslijnen en maatregelen, die helpen een klimaat te scheppen waarin het potentieel van emissiereducerende beleidslijnen en maatregelen op federaal en regionaal niveau ten volle kan worden benut.

VOORTGANGSVERSLAGGEVING

Deze twee beslissingen voorzien ook in een jaarlijkse cyclus voor de opvolging van de uitvoering van de routekaarten. De stand van uitvoering van de in de routekaarten vervatte maatregelen wordt jaarlijks geëvalueerd op basis van twee complementaire instrumenten, de "monitoringtabellen" (waarvan in januari kennis wordt gegeven), die een overzicht geven van de stand van uitvoering in de verschillende fasen en van de eventueel aangebrachte wijzigingen, en de "voortgangsverslagen" (waarvan in juni kennis wordt gegeven), die meer details bevatten over de stand van uitvoering van de maatregelen, de (directe en indirecte) effecten ervan, de eventuele belemmeringen bij de uitvoering en de ontwikkelingsperspectieven. Deze twee rapporteringen worden opgesteld door elke bevoegde minister[3], met de steun van zijn of haar administratie. De "voortgangsverslagen" worden geconsolideerd in een "syntheseverslag" (dit document), dat openbaar wordt gemaakt en aan het Parlement en de adviesorganen wordt medegedeeld. Op basis van dit syntheserapport zal de regering uiterlijk drie maanden na de publicatie ervan nagaan of bepaalde maatregelen moeten worden bijgestuurd of versterkt, dan wel of nieuwe maatregelen moeten worden ontwikkeld, met name met het oog op de volledige uitvoering van het Nationaal Energie- en Klimaat plan (NEKP) en de actualiseringen daarvan.

Om dit proces van toezicht op de uitvoering van de routekaarten uit te voeren, werd een groep van experten opgericht (de "Federal Energy-Climate Task Force"), bestaande uit vertegenwoordigers van de verschillende betrokken federale departementen, namelijk de federale overheidsdiensten (FOD), het ministerie van Defensie, de openbare programmadiensten (POD), de organisaties van openbaar nut (PIO's) en de federale overheidsbedrijven. De centrale taken van deze Taskforce, die gecoördineerd wordt door de Dienst Klimaatverandering (FOD Volksgezondheid) en het AD Energie (FOD Economie), zijn de uitwerking en de herziening van het federale klimaat- en energiebeleid, de opvolging van de uitvoering ervan en de evaluatie van de effecten. Deze Task force is een samenwerkingsruimte waar informatie in verband met deze taken wordt uitgewisseld.

Dit syntheserapport bundelt de door alle betrokken federale departementen verstrekte informatie over de inhoud van de routekaarten, de eventuele bijwerking ervan en de follow-up van de vorderingen (hoofdstuk IV). Er zij op gewezen dat dit verslag gebaseerd is op de informatie die de federale departementen op 1 juni hebben meegedeeld en dat bijgevolg geen rekening is gehouden met recente ontwikkelingen in het klimaatbeleid, zoals de beslissingen die de Europese Commissie na die datum heeft genomen. Deze elementen zullen in de volgende editie van het syntheseverslag worden opgenomen.

(3) Onder "minister" verstaan we in dit rapport "minister of staatssecretaris".

Tabel 3. Overzicht van de routekaarten

	BEVOEGDE MINISTER(S)	BETROKKEN MINISTER(S)
1. FISCALITEIT EN FINANCIËN		
A. Oprichten van een dochtervennootschap 'Relaunch for the Future' en een fonds voor ecologische transitie	Van Peteghem	Dermine
B. Klimaatbonus	Khattabi	Vandenbroucke en Van Peteghem
C. Federale Sustainable Finance-strategie	Van Peteghem	De Sutter, Khattabi, Lalieux en Dermine
D. Hervorming van milieufiscaliteit	Van Peteghem	Khattabi en Gilkinet
E. Vergroening van de mobiliteit	Van Peteghem	Gilkinet, Khattabi en Dermagne
2. ENERGIE		
A. CO_2-neutrale brandstoffen (biobrandstoffen, efuels en H_2)	Van der Straeten	Khattabi
B. Energietransitiefonds: Onderzoek, ontwikkeling en innovatie in het kader van de energietransitie ondersteunen binnen de federale energiebevoegdheden	Van der Straeten	
C. Transmissienetinfrastructuur aanpassen aan de energietransitie	Van der Straeten	
D. Versterking van de Offshore Capaciteit op de Noordzee	Van der Straeten	Van Quickenborne
E. Waterstof en CO_2 als puzzelstuk van de energietransitie	Van der Straeten	Dermagne
F. Floating Solar en Aquapark	Van Quickenborne	Van der Straeten
G. Vermindering van de luchtvaartbeperkingen voor de ontwikkeling van windenergie	Gilkinet en Dedonder	
3. TRANSPORT EN MOBILITEIT		
A. Naar scheepvaart met netto-nulemissie tegen 2050	Van Quickenborne	Gilkinet
B. Modal shift: MaaS	Gilkinet	
C. Federaal Fietsactieplan	Gilkinet	
D. De fiets promoten	Gilkinet	Van Peteghem, Dermagne en Vandenbroucke
E. Hervorming van de wegcode	Gilkinet	
F. Optimalisatie van het spoorvervoer: goederen	Gilkinet	
G. Optimalisatie van het spoorvervoer: passagiers	Gilkinet	
H. Vermindering van het verbruik van tractie-energie voor het spoor en van de daarmee gepaard gaande CO_2-uitstoot	Gilkinet	

	BEVOEGDE MINISTER(S)	BETROKKEN MINISTER(S)
I. Naar een luchtvaart met netto-nulemissie in 2050	Gilkinet	Dermine en Dermagne
J. Voertuigen met nuluitstoot	Khattabi en Dermagne	Gilkinet en Vandenbroucke
4. ECONOMIE		
A. Federaal Actieplan Circulaire Economie	Dermagne en Khattabi	
B. Uitbreiding / versterking van het productbeleid op nationaal en Europees niveau	Khattabi	Dermagne
5. OVERHEIDSGEBOUWEN		
A. Defensie: Energetische renovatie	Dedonder	
B. Vermindering van het energieverbruik exclusief tractie voor het spoorvervoer	Gilkinet	
C. Regie: Vermindering van de oppervlaktes	Michel	
D. Regie: Installatie van zonnepanelen	Michel	
E. Regie: Renovatie van de opsluitingsinfrastructuur in de gevangenissen	Michel	
F. Regie: Relighting	Michel	
G. Regie: Energetische renovatie	Michel	
H. DRFM: Financiering van de energierenovatie van federale overheidsgebouwen	Van Peteghem, Gilkinet, Dedonder, Michel	
6. FUNCTIONERING OVERHEIDSBEDRIJVEN		
A. Ecologisch rijden	Dedonder	
B. Duurzame overheidsopdrachten: aanzet tot een koolstofarme omslag van de economie	De Sutter en De Croo	Khattabi
C. Vergroening van het wagenpark van de overheid (nuluitstootdoelstelling)	De Sutter en De Croo	Michel, Gilkinet en Dedonder
7. INTERNATIONALE SAMENWERKING		
A. Kwantitatieve en kwalitatieve bijdrage tot de internationale klimaatfinanciering	Kitir	Khattabi
8. KLIMAATGOVERNANCE		
A. Klimaatgovernance: Implementatie, verankering en participatie	Khattabi	allen
9. ADAPTATIE		
A. Opstellen van een coherente reeks Federale adaptatiemaatregelen	Khattabi	allen
10. ONDERZOEK		
A. Climate Center	Dermine	Khattabi

II. Impact van de maatregelen op de uitstoot van broeikasgassen (BKG)

Het verwachte effect van de uitvoering van de verschillende routekaarten op de uitstoot van broeikasgassen is een nuttige indicator, naast de andere in dit verslag ontwikkelde indicatoren, om de verwachte prestaties en dus de relevantie ervan te beoordelen.

Van de in totaal 39 routekaarten zijn er 11 aan een dergelijke voorafgaande effectbeoordeling onderworpen. 12 routekaarten kunnen worden omschreven als "faciliterende maatregelen" die helpen een kader te scheppen voor de ontplooiing van het volledige potentieel van federale en gewestelijke BKG-emissiereductiemaatregelen. Voor deze maatregelen is het moeilijk om specifieke emissiereducties toe te schrijven. De resterende 16 routekaarten beogen een directe vermindering van de broeikasgasemissies, maar de effecten ervan zijn niet of konden nog niet worden beoordeeld.

Tabel 4 geeft een overzicht van de momenteel beschikbare resultaten van de effectbeoordelingen van de routekaarten op broeikasgasemissies, uitgedrukt als cumulatieve emissiereducties over de periode 2021-2030 (in kiloton CO_2-equivalent). Voor zover beschikbaar wordt informatie verstrekt over de sector waarvoor de emissiereducties zijn bedoeld (de zogenaamde "niet-ETS"-sector, hoofdzakelijk vervoer en gebouwen, of de "ETS"-sector, hoofdzakelijk industrie en energieproductie). Ten slotte worden in de laatste kolom van tabel 3 ter informatie de belangrijkste bestaande federale maatregelen opgesomd die in een specifieke oefening (ICEDD et al., 2021[4]) zijn geanalyseerd op hun effect op de emissiereducties en die, afhankelijk van het geval, op meer of minder gedetailleerde wijze aan de verschillende routekaarten kunnen worden gekoppeld. Er wordt ook een onderscheid gemaakt tussen "niet-ETS"- en "ETS"-sectoren.

Hoewel deze evaluaties de meeste aandacht hebben gekregen, blijkt dat zowel de evaluatiemethodologieën als de gebruikte veronderstellingen noodzakelijkerwijs uiteenlopen. Hun consistentie is nog niet grondig geanalyseerd. Bovendien is de kwestie van de toewijsbaarheid van emissiereducties aan een specifieke maatregel aan een bijzonder ruime beoordelingsmarge onderhevig.

Deze methodologische moeilijkheden die inherent zijn aan de evaluatie van overheidsbeleid nopen tot de grootst mogelijke voorzichtigheid bij pogingen om een algemene visie te formuleren op de prestaties van de routekaarten inzake emissiereducties. Het zou dan ook voorbarig zijn om op deze basis de voortgang trachten te beoordelen van de acties van de federale regering met betrekking tot de kwantitatieve reductiedoelstellingen die in de inleiding van dit verslag zijn vermeld, namelijk 208 miljoen ton CO_2-eq. in de periode 2021-2030 door de uitvoering van alle beleidslijnen en maatregelen die in de federale bijdrage aan het NEKP zijn opgenomen, alsmede nog eens 25 miljoen ton CO_2-eq. in de niet-ETS-sector in de periode 2022-2030 door de versterking van deze beleidslijnen en maatregelen of de ontwikkeling van nieuwe maatregelen.

[4] Orsini, Marco, Francois Tamigneaux, Bruno Van Zeebroeck, Juan Luis Martin Ortega, et Tom Dauwe. « Update of the impact assessment of federal Policies and Measures ». Update of the impact assessment of PaMs and development of a methodology for the monitoring of PaMs from the federal 2021-2030 NECP - Phase 1: Update of the impact assessment of existing PAMs. ICEDD, Gauss, Transport en Mobility Leuven, VITO for the Belgian Federal Public Service of Public Health, Food Chain Safety and Environment, 23 juin 2021 https://klimaat.be/doc/2021-pams-finalreport.pdf

Tabel 4. Voorlopige evaluatie van de verwachte impact van maatregelen op de BKG uitstoot

ROUTEKAART	GERAAMDE IMPACT VAN HET ROUTEKAART OP BKG-EMISSIES 2021-2030 (KT CO_2 EQ., CUMULATIEF)		BELANGRIJKSTE BESTAANDE MAATREGELEN IN VERBAND MET DE ROUTEKAART – GERAAMDE IMPACT VAN DE MAATREGEL OP BKG-EMISSIES 2021-2030 (KT CO_2 EQ., CUMULATIEF, NON-ETS/ETS)
	NON-ETS	ETS	
1. FISCALITEIT EN FINANCIËN			
A. Oprichten van een dochtervennootschap 'Relaunch for the Future' en een fonds voor ecologische transitie	Faciliterende maatregel	Faciliterende maatregel	
B. Klimaatbonus	17800 [6500 – 44500]	0	
C. Federale Sustainable Finance-strategie	Faciliterende maatregel	Faciliterende maatregel	
D. Hervorming van milieufiscaliteit	Niet beschikbaar	Niet beschikbaar	Belastingaftrek voor energiebesparende investeringen – 5732/5732 Belasting op elektriciteitsproductie – 0/1080 Verhoging van accijns op diesel – 294/0
E. Vergroening van de mobiliteit	[7000-11000][5]	0	Bedrijfswagens : voordeel op basis van CO_2-uitstoot– 990/0
2. ENERGIE			
A. CO_2-neutrale brandstoffen (biobrandstoffen, efuels en H_2)	Niet beschikbaar	Niet beschikbaar	Promotie van biobrandstoffen – 20161/0
B. Energietransitiefonds: Onderzoek, ontwikkeling en innovatie in het kader van de energietransitie ondersteunen binnen de federale energiebevoegdheden	Faciliterende maatregel	Faciliterende maatregel	
C. Transmissienetinfrastructuur aanpassen aan de energietransitie	Faciliterende maatregel	Faciliterende maatregel	
D. Versterking van de Offshore Capaciteit op de Noordzee	0	14019	Offshore windenergie – 0/34283
E. Waterstof en CO_2 als puzzelstuk van de energietransitie	Niet beschikbaar	Niet beschikbaar	
F. Floating Solar en Aquapark	Niet beschikbaar	Niet beschikbaar	
G. Vermindering van de luchtvaartbeperkingen voor de ontwikkeling van windenergie	Faciliterende maatregel	Faciliterende maatregel	

[5] De evaluatie is aan de gang. Gezien de omvang van het bedrijfswagenpark - bedrijfswagens stoten per jaar ongeveer 2,8 miljoen ton CO_2-eq. uit - en het feit dat de maatregel naar verwachting op lange termijn tot vrijwel volledige elektrificatie zal leiden, wordt verwacht dat de met deze maatregel gepaard gaande reducties zeer aanzienlijk zullen zijn, in de orde van grootte van 1 à 2 Mt CO_2-eq.eq. per jaar vanaf 2026 en met de mogelijkheid om de emissies tegen 2030 tot bijna nul terug te brengen.

ROUTEKAART	GERAAMDE IMPACT VAN HET ROUTEKAART OP BKG-EMISSIES 2021-2030 ($KT CO_2$ EQ., CUMULATIEF)		BELANGRIJKSTE BESTAANDE MAATREGELEN IN VERBAND MET DE ROUTEKAART – GERAAMDE IMPACT VAN DE MAATREGEL OP BKG-EMISSIES 2021-2030 ($KT CO_2$ EQ., CUMULATIEF, NON-ETS/ETS)
	NON-ETS	ETS	
3. TRANSPORT EN MOBILITEIT			
A. Naar scheepvaart met netto-nulemissie tegen 2050	0	Niet beschikbaar	
B. Modal shift: MaaS	Niet beschikbaar	0	Allocation positive mobilité – 5/0
C. Federaal Fietsactieplan	Niet beschikbaar	0	
D. De fiets promoten	Niet beschikbaar	0	Promotie van fietsgebruik en pedelecs – 57/0
E. Hervorming van de wegcode	Faciliterende maatregel	Faciliterende maatregel	
F. Optimalisatie van het spoorvervoer: goederen	2938	Niet beschikbaar	Promotie van multimodaliteit in het goederenvervoer – 6/0
G. Optimalisatie van het spoorvervoer: passagiers	Niet beschikbaar	0	Promotie van openbaar vervoer - 562/0
H. Vermindering van het verbruik van tractie-energie voor het spoor en van de daarmee gepaard gaande CO_2-uitstoot	240		Vermindering van het verbruik van tractie-energie - 64/271
I. Naar een luchtvaart met netto-nulemissie in 2050	0	Niet beschikbaar	
J. Voertuigen met nuluitstoot	Niet beschikbaar	0	
4. ECONOMIE			
A. Federaal Actieplan Circulaire Economie	Faciliterende maatregel	Faciliterende maatregel	
B. Uitbreiding / versterking van het productbeleid op natio-naal en Europees niveau	Niet beschikbaar	Niet beschikbaar	Energie label ecodesign – 41919/47673
5. OVERHEIDSGEBOUWEN			
A. Defensie: Energetische renovatie	134	88	(zie 5.H)
B. Vermindering van het energieverbruik exclusief tractie voor het spoorvervoer	Niet beschikbaar	Niet beschikbaar	Vermindering van het energieverbruik exclusief tractie voor het spoorvervoer – 64/58
C. Regie: Vermindering van de oppervlaktes	6	0	
D. Regie: Installatie van zonnepanelen	0	3	Fotovoltaïsche panelen op de daken van overheidsgebouwen – 0/349
E. Regie: Renovatie van de opsluitingsinfrastructuur in de gevangenissen	4	0	(zie 5.H)

ROUTEKAART	GERAAMDE IMPACT VAN HET ROUTEKAART OP BKG-EMISSIES 2021-2030 ($KT CO_2 EQ.$, CUMULATIEF)		BELANGRIJKSTE BESTAANDE MAATREGELEN IN VERBAND MET DE ROUTEKAART – GERAAMDE IMPACT VAN DE MAATREGEL OP BKG-EMISSIES 2021-2030 ($KT CO_2 EQ.$, CUMULATIEF, NON-ETS/ETS)
	NON-ETS	ETS	
F. Regie: Relighting	0	2	(zie 5.H)
G. Regie: Energetische renovatie	26	0	(zie 5.H)
H. DRFM: Financiering van de energierenovatie van federale overheidsgebouwen	Niet beschikbaar	Niet beschikbaar	Derde investeerders in overheidsgebouwen – 509/190
6. FUNCTIONERING OVERHEIDSBEDRIJVEN			
A. Ecologisch rijden	0,5	0	
B. Duurzame overheidsopdrachten: aanzet tot een koolstofarme omslag van de economie	Faciliterende maatregel	Faciliterende maatregel	
C. Vergroening van het wagenpark van de overheid (nuluitstootdoelstelling)	Niet beschikbaar	0	Energie-efficiëntie van voertuigen van de federale overheidsdiensten - 2/0
7. INTERNATIONALE SAMENWERKING			
A. Kwantitatieve en kwalitatieve bijdrage tot de internationale klimaatfinanciering	Faciliterende maatregel	Faciliterende maatregel	
8. KLIMAATGOVERNANCE			
A. Klimaatgovernance: Implementatie, verankering en participatie	Faciliterende maatregel	Faciliterende maatregel	
9. ADAPTATIE			
A. Opstellen van een coherente reeks Federale adaptatie maatregelen	Faciliterende maatregel	Faciliterende maatregel	
10. ONDERZOEK			
A. Climate Center	Faciliterende maatregel	Faciliterende maatregel	

III. Financiering

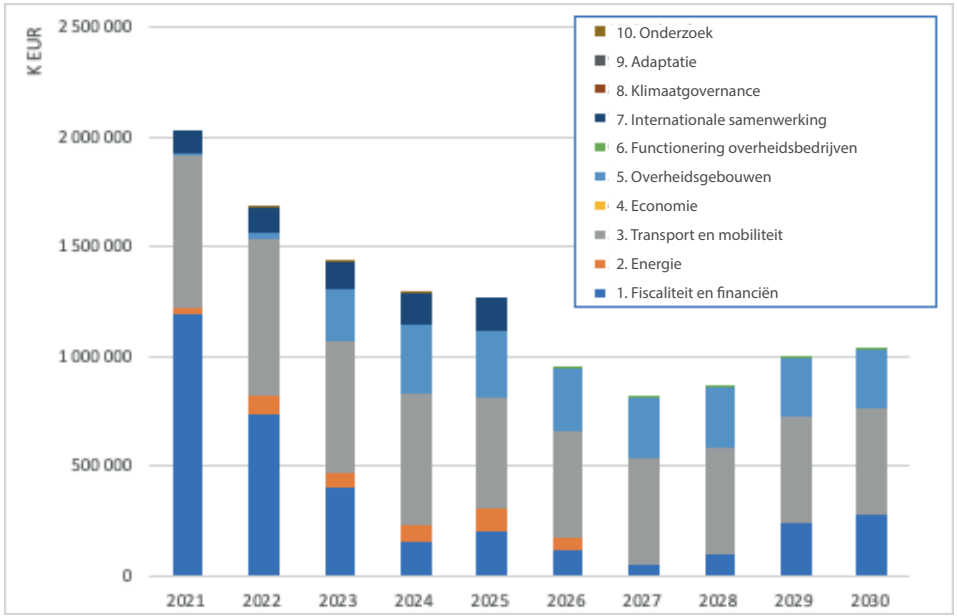
Elke beleidslijn en maatregel uit de routekaarten volgt een eigen proces voor de goedkeuring en de uitvoering ervan, overeenkomstig de geldende regels. De routekaarten en budgetten zijn louter beschrijvend en doen met name **ook geen voorafname op de begrotingsopmaak**.

Niettemin bevat elk van de routekaarten een rubriek "Financiering van de beleidslijnen en -maatregelen", waarin wordt aangegeven of de maatregeleen bijkomende kost voor de begroting met zich meebrengt en of andere financieringsbronnen gekend en/of voorzien zijn (zoals met name het Europese Recovery and Resilience Facility bv.), voor de jaren 2021 tot en met 2025 en de periodes 2026-2030 en 2031-2040. Voor de periode 2026-2030 is slechts voor een beperkt deel van de draaiboeken informatie verstrekt, hetgeen deels de kennelijke daling van de financiering voor deze periode verklaart (hiermee wordt niet vooruitgelopen op toekomstige besluiten).

Voor 23 van de 39 routekaarten werd informatie verstrekt met betrekking tot financiering.

Grafiek 1 en Tabel 5 op de volgende bladzijden geven een overzicht van de gerapporteerde gegevens voor de periode tot en met 2030 (in kEUR per jaar). Op basis van de ontvangen gegevens kan niet altijd worden opgemaakt hoe de kosten gekoppeld zijn aan de maatregelen zullen worden gefinancierd. In een aantal gevallen wordt gespecificeerd welke bijdrage wordt verwacht uit het Europese 'Recovery and Resilience Facility' en/of het Belgische Relanceplan. In enkel andere gevallen wordt ook beroep gedaan op privé-financiering. Men mag geen overhaaste conclusies trekken over de dalende ontwikkeling van de gemelde totaalbedragen. Enerzijds zijn de reeds geplande budgetten voor investeringen in infrastructuur, zoals vervoer en mobiliteit, betrekkelijk stabiel of nemen zij zelfs toe. Anderzijds heeft een reeks uitgaven betrekking op de huidige legislatuur en zouden deze kunnen worden verlengd. Ten slotte zou de uitvoering van de voorgenomen maatregelen, alsook de aanneming van nieuwe maatregelen in het kader van de versterking van de klimaatdoelstellingen voor 2030, ook kunnen leiden tot een geleidelijke toename van de behoefte aan overheidsfinanciering. Een volledige en meer gedetailleerd beeld van de financiering van de in de routekaarten opgenomen maatregelen wordt verwacht in de volgende jaarlijkse toezicht- en evaluatiecycli van de uitvoering.

Grafiek 1. Financiering overzicht



Kosten opgenomen in de routekaarten en voortgangsverslagen, geaggregeerd per beleidsdomein (bedragen in kEUR). Voor de jaren 2026-2030 werden waar beschikbaar de bedragen per jaar opgenomen; waar enkel een bedrag voor de hele periode werd gerapporteerd, werd dit uitgemiddeld over de periode. De vermelde bedragen betreffen de (benodigde) vastleggingskredieten, waar toepasselijk.

Tabel 5. Financiering[6]

DOMEIN	ROUTEKAART	BRON*	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
1. FISCALITEIT, FINANCIËN	A. Oprichten van een dochterven-nootschap 'Relaunch for the Future' en een fonds voor ecologi-sche transitie		500.000	250.000								
		Privé**	500.000	250.000								
	B. Klimaatbonus											
	C. Federale Sustainable Finance-strategie											
	D. Hervorming van milieufiscaliteit		191.000	229.000	377.000	98.500	100.000					
	E. Vergroening van de mobiliteit			5.328	24.510	58.612	99.002	116.800	48.710	98.900	236.900	279.530
2. ENERGIE	A. CO_2-neutrale brandstoffen (bio-brandstoffen, efuels en H_2)			300	156	156	156	156	156	156	156	156
	B. Energietransitiefonds: Onderzoek, ontwikkeling en innovatie in het kader van de energietransitie ondersteunen binnen de federale energiebevoegdheden		25.000	25.000	25.000	25.000	24.000					
	C. Transmissienetinfrastructuur aan-passen aan de energietransitie											
	D. Versterking van de Offshore Capaciteit op de Noordzee		1.410	27.510	363							
		RRF	300	19.700	20.000	30.000	30.000					
	E. Waterstof en CO_2 als puzzelstuk van de energietransitie			300.185								
		RRF	350	1300	10.700	17.600	57.600	57.600				
	F. Floating Solar en Aquapark		250	10.500								
	G. Vermindering van de luchtvaart-beperkingen voor de ontwikkeling van windenergie			6.750	6.750							

[6] Alle bedragen in kEUR

* Indien leeg: afkomstig of verwacht uit de algemene middelen of niet gespecificeerd

** Maatregel 1.A , Privé-luik : dit is een doelstelling.

DOMEIN	ROUTEKAART	BRON*	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
3. TRANSPORT EN MOBILITEIT	A. Naar scheepvaart met netto-nulemissie tegen 2050											
	B. Modal shift: MaaS		60	62	66	64	85	90	90	90	90	90
	C. Federaal Fietsactieplan											
	D. De fiets promoten			105	85	85	85					
	E. Hervorming van de wegcode			150								
	F. Optimalisatie van het spoorvervoer: goederen		192.122	161.660	109.182	97.344	97.644	92.344	92.344	92.344	92.344	92.344
		BE Relanceplan		36.000	66.000	78.000						
		RRF	34.500	22.800	7.500	7.000	8.200					
	G. Optimalisatie van het spoorvervoer: passagiers		392.100	392.100	392.100	392.100	392.100	392.100	392.100	392.100	392.100	392.100
		BE Relanceplan		8.000	15.000	19.000						
		RRF	80.240	80.070	14.100	3.500						
	H. Vermindering van het verbruik van tractie-energie voor het spoor en van de daarmee gepaard gaande CO_2-uitstoot											
	I. Naar een luchtvaart met netto-nulemissie in 2050			4.745								
	J. Voertuigen met nuluitstoot											
4. ECONOMIE	A. Federaal Actieplan Circulaire Economie			500	500	500	500					
	B. Uitbreiding / versterking van het productbeleid op nationaal en Europees niveau											

DOMEIN	ROUTEKAART	BRON*	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
5. OVERHEIDS-GEBOUWEN	A. Defensie: Energetische renovatie				153.000	156.000	159.000	169.000	169.000	169.000	169.000	169.000
		Privé		540	540	1.350	1.350	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000
	B. Vermindering van het energie-verbruik exclusief tractie voor het spoorvervoer											
	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			363	2.353	4.706	7.058	7.058	7.058	7.058	7.058	7.058
	E. Regie: Renovatie van de opsluitingsinfrastructuur in de gevangenissen											
	F. Regie: Relighting		2.423	2.368	4.840	7.260	7.260	7.260	7.260	7.260	7.260	7.260
	G. Regie: Energetische renovatie			16.631	16.631	77.144	77.144	77.144	77.144	77.144	77.144	77.144
		RRF		5.718	23.825	42.581	42.940	7.129	7.129	7.129	7.129	7.129
	H. DRFM: Financiering van de energierenovatie van federale overheidsgebouwen											
6. FUNCTIONERING OVERHEIDS-BEDRIJVEN	A. Ecologisch rijden				520	530	541	574	574	574	574	574
	B. Duurzame overheidsopdrach-ten: aanzet tot een koolstofarme omslag van de economie											
	C. Vergroening van het wagen-park van de overheid (nuluitstootdoelstelling)											
7. INTERNATIONALE SAMENWERKING	A. Kwantitatieve en kwalitatieve bijdrage tot de internationale klimaatfinanciering		100.000	112.500	125.000	137.500	150.000					
8. KLIMAAT-GOVERNANCE	A. Klimaatgovernance: Implementatie, verankering en participatie											
9. ADAPTATIE	A. Opstellen van een coherente reeks federale adaptatiemaatregelen											
10. ONDERZOEK	A. Climate Center			2.000	2.000	2.000						
GRAND TOTAL			2.024.692	1.680.648	1.429.697	1.288.401	1.267.433	943.042	813.108	855.793	993.793	1.035.386

IV. Vooruitgang in de uitvoering van de routekaarten

Dit deel vormt de kern van het syntheserapport. Het wil, in de vorm van tekst, een beschrijving van de routekaarten en een stand van zaken van de uitvoering ervan geven.

De routekaarten zijn uitgewerkt door de verschillende administraties en overheidsbedrijven na de beslissing van de Ministerraad van 2 april 2021. Veel administraties hebben ze vervolgens bijgewerkt bij de voorbereiding van de monitoringtabel die tegen eind januari was gevraagd en van de voortgangsverslagen.

Wat volgt is voor elke routekaart een samenvatting van de context, de doelstellingen, een beschrijving van de geplande acties en de wijze waarop ze zullen worden doorgevoerd, en het tijdschema.

Vervolgens wordt voor elke routekaart ook een samenvatting van de voortgangsverslagen gegeven. Die omvat de huidige stand van de uitvoering van de routekaarten, een beschrijving van hun impact op broeikasgassen, van de impact op energie, van andere effecten, van de indirecte impact, van eventuele hinderpalen en van de evoluties en vooruitzichten.

1. FISCALITEIT EN FINANCIËN

1.A Oprichten van een dochtervennootschap 'Relaunch for the Future' en een fonds voor ecologische transitie

Voorstelling van de roadmap

Verantwoordelijke minister(s)

Vincent Van Peteghem

Context en referenties

- **Regeerakkoord:** De Federale Participatie- en Investeringsmaatschappij zal in het kader van een gedelegeerde opdracht het initiatief nemen om een transformatiefonds op te richten [...] Met dit doel plannen we een heus transformatiefonds dat zal investeren in de nieuwe economie.
- **Beslissing van de ministerraad van 18 maart 2022:** "Versnelling van de energietransitie"

Doelstellingen

De doelstellingen die de Federale Participatie- en Investeringsmaatschappij (FPIM) nastreeft in het kader van twee gedelegeerde opdrachten zijn:

1. In 2022 een fonds voor ecologische transitie oprichten
2. Een filiaal oprichten dat tot doel heeft de door de Covid-crisis getroffen ondernemingen op korte termijn te ondersteunen, hun solvabiliteit te versterken en hen op langere termijn te helpen zich te heroriënteren op basis van de langetermijnuitdagingen van de duurzame transitie.

Tegen 2030 moet de FPIM zich volledig hebben teruggetrokken uit ondernemingen met een hoge uitstoot van broeikasgassen die zich niet engageren voor de energietransitie

Beschrijving

Op 29 januari 2021 is in de Ministerraad een akkoord bereikt over de uitvoering van de twee gedelegeerde opdrachten. Op basis van dat akkoord zijn twee koninklijke besluiten ondertekend.

Uitvoering

De volwaardige dochteronderneming van FPIM ***'Relaunch for the Future'*** werd op 25 mei 2021 opgericht. Op korte termijn (tot eind 2021) zal zij zich hoofdzakelijk toespitsen op steun aan ondernemingen die door de Covid-crisis zijn getroffen en zal zij trachten hun solvabiliteit te versterken. Op langere termijn zal ***'Relaunch for the Future'*** ondernemingen aanmoedigen om de transitie te verwezenlijken op het vlak van mobiliteit en van sociale, economische en digitale transitie. ***'Relaunch for the Future'*** zal trachten deze ondernemingen in staat te stellen deze economische transformaties in hun economisch model te integreren, rekening houdend met het beginsel "Do No Significant Harm" en de op Europees niveau aanbevolen normen op het gebied van milieu, maatschappij en governance (ESG).

De oprichting van een fonds voor ecologische transitie, specifiek gericht op de transitie naar duurzame en klimaatneutrale productie van goederen en diensten in het belang van de Belgische economie, is gepland vanaf 2022. Het fonds voor ecologische transitie zal eveneens rekening moeten houden met het beginsel "Do No Significant Harm" en de op Europees niveau aanbevolen normen op het gebied van milieu, maatschappij en governance (ESG)

Timing

- **Stap 1**: Op basis van het in de Ministerraad bereikte akkoord zijn twee koninklijke besluiten tot delegatie van opdracht aan de FPIM opgesteld voor (1) de oprichting van een gespecialiseerd filiaal, ***'Relaunch for the Future'*** (2/4/2021), en (2) de oprichting van een gespecialiseerd investeringsfonds, Ecologische Transitie (7/2/2021)
- **Stap 2**: Voor ***'Relaunch for the Future'***, oprichting van de gespecialiseerde dochteronderneming (25/05/2021)
- **Stap 3**: Voor ***'Relaunch for the Future'***, ontwikkeling van de investeringsstrategie voor de doelstelling solvabiliteit op korte termijn (31/12/2021)

– **Stap 4**: Voor ***'Relaunch for the Future'***, implementatie van de investeringsstrategie voor de doelstelling herstel op langere termijn (geen datum vastgelegd)
– **Stap 5**: Voor het fonds voor ecologische transitie, oprichting van het investeringsinstrument en organisatie van de samenwerking (30/6/2022)
– **Stap 6**: Voor het fonds voor ecologische transitie, uitwerking van een investeringsstrategie en analyse van de mogelijke steunmaatregelen (31/12/2022)

Uitvoering

Vooruitgang van de uitvoering

Zoals gepland hebben de bestuursleden van de Relaunch-dochteronderneming begin 2022 hun goedkeuring gehecht aan de thema's die prioritair moeten worden aangepakt en aan een lijst van investeringsthema's die aan bod moeten komen.

Ondertussen legt de dochteronderneming de laatste hand aan haar eerste investeringen in de thema's *Be Digital*, *Be Productive* en *Be Inclusive* en heeft ze net een investment manager aangeworven die zich zal toespitsen op de vastgelegde prioriteiten binnen het thema *BeMobile*.

Wat het fonds voor ecologische transitie betreft, is het nog steeds de ambitie het fonds tegen het einde van het jaar op te starten. De keuze van de onafhankelijke fund manager zal medio juli worden gemaakt door een even onafhankelijke jury, aangezien het fonds naar verwachting voor het grootste deel in handen zal zijn van particuliere investeerders.

Als deze fund manager zoals gepland in juli wordt gevonden, zal hij vervolgens met zijn fund raising kunnen beginnen (om particuliere investeerders aan te trekken) en dus voor het einde van het jaar zijn eerste closing kunnen doen, zoals gewenst was.

Als het fonds voor ecologische transitie inderdaad dit jaar wordt opgericht, zullen de eerste deadlines zijn gehaald voor beide aan de FPIM gedelegeerde opdrachten (oprichting van de dochteronderneming voor herstel in 2021 en oprichting van het fonds voor ecologische transitie 2022).

BKG-impact

Onrechtstreeks, want het doel van het fonds voor ecologische transitie is financiële ondersteuning van de ecologische transitie.

Nog te bepalen (zie punt 2.1.1.)

Impact energie

Andere nagestreefde effecten

De oprichting van het herstelfiliaal van de FPIM maakt deel uit van het economisch herstel dat van de federale regering uitgaat en als gedelegeerde opdracht wordt uitgevoerd door de FPIM.

Het fonds voor ecologische transitie is een project dat deel uitmaakt van de Ecologische Transitie die van de federale regering uitgaat en als gedelegeerde opdracht wordt uitgevoerd door de FPIM.

Indirecte gevolgen (sociaal, milieu en economisch)

Het fonds voor ecologische transitie is specifiek gericht op de transitie naar duurzame en klimaatneutrale productie van goederen en diensten in het belang van de Belgische economie. Het fonds voor ecologische transitie zal eveneens rekening moeten houden met het beginsel "Do No Significant Harm" en de op Europees niveau aanbevolen normen op het gebied van milieu, maatschappij en governance (ESG).

Hinderpalen

Het enige risico dat wij in dit stadium zien, is dat er geen kandidaten zouden worden gevonden voor het beheer van het fonds voor ecologische transitie. De aangekondigde ambities wat ecologische transitie betreft, in combinatie met de noodzaak om privé-investeerders aan te trekken, die vaak niet graag risico's nemen in *private equity*, maken deze taak moeilijk in de huidige context van bijzonder woelige financiële markten. De wens om dit fonds het ELTIF-label (European Long Term Investment Funds) te geven, zou eveneens sommige kandidaten die deze ervaring nog niet zouden hebben, kunnen afschrikken.

Perspectieven

1.B Klimaatbonus

Voorstelling van de roadmap

Verantwoordelijke minister(s)

Zakia Khattabi

Context en referenties

- **NEKP/FEKP:** Milieuheffingen op energie
- **Regeerakkoord:** De fiscaliteit aanpassen aan de ecologische transitie

Doelstellingen

Ervoor zorgen dat de opbrengsten van een eventuele Europese koolstofbelasting in de niet-ETS-sectoren gebouwen en wegvervoer ("ETS BRT") terugvloeien naar de burgers en kmo's in België.

Beschrijving

Op 14 juli 2021 heeft de Europese Commissie een nieuw systeem voorgesteld voor de emissiehandel voor gebouwen en vervoer. Indien dit voorstel de steun krijgt van de Raad van milieuministers en van het Europees Parlement, zal het (onrechtstreeks) de prijs van CO_2 bepalen voor huishoud- en motorbrandstoffen die door huishoudens en kmo's worden gekocht. Maar het federale regeerakkoord bepaalt dat prijssignalen die het gebruik van fossiele brandstoffen ontmoedigen, op een "budgetneutrale" manier moeten worden ingevoerd, waarbij "inkomsten worden teruggegeven aan de bevolking en de bedrijven". Ook geeft het federale standpunt over het pakket "Fit-for-55" aan dat de opbrengsten van een nieuw systeem voor de emissiehandel volledig moeten worden teruggestort aan de huishoudens en kmo's, en een progressief inkomenseffect zouden moeten creëren. Deze recyclage van de inkomsten uit een eventuele belasting op niet-ETS-emissies via Europese kanalen wordt de "klimaatbonus" genoemd. De omvang en de vorm van een klimaatbonus hangen af van de Europese onderhandelingen, van de nationale verdeling en de mogelijke federale uitvoering. Wat dat laatste punt betreft, doorkruist de klimaatbonus de ruimere fiscale hervorming.

Uitvoering

Om ervoor te zorgen dat de opbrengsten van een eventueel Europees CO_2-tarief voor gebouwen en transport ten goede komen aan België, is het in de eerste plaats noodzakelijk de Europese onderhandelingen over het nieuwe ETS tot een goed einde te brengen, zodat de opbrengsten van de CO_2-taks op gebouwen en transportaan de lidstaten toekomen (en dus dat België daarvoor pleit bij deze onderhandelingen).

De uitvoering van de maatregel impliceert eveneens:

- Het sluiten van een nieuw samenwerkingsakkoord tussen de federale staat en de gewesten over de verdeling van de (bestaande en eventueel nieuwe) ETS-inkomsten
- het aanwenden van het federale aandeel in de inkomsten van het nieuwe ETS voor een terugbetaling aan huishoudens en kmo's, via een nog te bestuderen en te bepalen weg.

Timing

- **Stap 1**: Europese beslissing over het nieuwe ETS (14/07/2021 - 31/12/2023)
- **Stap 2**: Sluiting van een samenwerkingsakkoord 2021-2030 (01/10/2020 - 31/12/2021)
- **Stap 3**: De thematiek (mogelijkheid tot herverdeling van inkomsten uit het ETS BRT naar gezinnen en kmo's toe door een progressief inkomenseffect in het leven te roepen) opnemen in de studie over milieufiscaliteit (zie routekaart 1.D); uitwisseling van kennis tussen het DG Milieu, de FOD Financiën en de FOD Sociale Zekerheid over inkomensherverdeling naar de huishoudens toe (01/12/2021 - 30/06/2022)
- **Stap 4** [FACULTATIEF: in geval van invoering van een nieuwe systeem voor emissiehandel op Europees niveau]: Politieke onderhandelingen over de invoering van een nieuw instrument om inkomsten terug te geven aan huishoudens en kmo's, of over de integratie ervan in het belastingstelsel. (01/07/2022 - 31/12/2023)

– **Stap 5**: [FACULTATIEF: in geval van invoering van een nieuwe systeem voor emissiehandel op Europees niveau]: Start van de herverdeling van de Belgische inkomsten onder huishoudens en kmo's, voor de periode die in de samenwerkingsovereenkomst met de andere entiteiten is overeengekomen. (01/01/2025 - 31/12/2030)

Uitvoering

Vooruitgang van de uitvoering

1. Europese beslissing over het nieuwe ETS:

– Het dossier wordt nog altijd onderzocht in de Raad en in het Europees Parlement
– Een aantal staten is voorstander van de invoering van het nieuwe ETS; andere zijn tegen of formuleren voorbehoud
– Het dossier van het "Sociaal Klimaatfonds" ("SCF") houdt hier rechtstreeks verband mee en betreft ook een deel van de inkomsten die aan de staten zouden toekomen.

Het is in dit stadium moeilijk te voorspellen of het nieuwe ETS al dan niet daadwerkelijk in werking zal treden.

2. Onderhandelingen over het samenwerkingsakkoord 2021-2030:

De lopende onderhandelingen met het oog op het samenwerkingsakkoord 2021-2030 slaan niet op de inkomsten uit het ETS BRT; indien nodig zal over een nieuw samenwerkingsakkoord moeten worden onderhandeld zodra het kader van het ETS BRT bekend is

3. De thematiek (mogelijkheid tot herverdeling van inkomsten uit het ETS BRT naar gezinnen en kmo's toe door een progressief inkomenseffect in het leven te roepen) opnemen in de studie over milieufiscaliteit:

- De studie is gestart met een vertraging ten opzichte van de oorspronkelijke planning (zie routekaart 1.D), maar zou vóór 30/6/2022 afgerond moeten zijn (nog te bevestigen)
- Er zijn bijdragen geleverd aan de studie (zie studierapport, zie routekaart stap 2 1.D)

Vervolgens zal op basis van de resultaten van de studie moeten worden bijdragen aan de ontwikkeling van een voorstel (zie stap 4, routekaart 1.D)

4. Politieke onderhandelingen over de invoering van een nieuw instrument om inkomsten terug te geven aan huishoudens en kmo's, of over de integratie ervan in het belastingstelsel

Nog niet begonnen, hangt samen met stappen 1 tot en met 3 hierboven

5. Start van de herverdeling van de Belgische inkomsten onder huishoudens en kmo's, voor de periode die in de samenwerkingsovereenkomst met de andere entiteiten is overeengekomen.

Nog niet begonnen, hangt samen met stappen 1 tot en met 3 hierboven

BKG-impact

Aan deze maatregel werd geen kwantitatieve doelstelling inzake uitstootvermindering verbonden. Verwacht wordt evenwel dat de maatregel een belangrijke onrechtstreekse bijdrage zal leveren tot het bereiken van de nagestreefde vermindering van de uitstoot van broeikassen in de sectoren die momenteel niet onder het ETS vallen (waarvoor een verdeling van de inspanningen tussen de lidstaten geldt), aangezien het nieuwe ETS betrekking zou hebben op gebouwen en vervoer. Dat streefdoel bedraagt in België momenteel 35% tegen 2030 in vergelijking met 2005 en zou worden opgetrokken tot 47% als het voorstel dat momenteel op Europees niveau wordt besproken, het haalt.

Er is geen specifieke vooruitgang geboekt inzake de methodologie voor het beoordelen van de impact van de maatregel. De methodo-

logische moeilijkheden van een dergelijke raming zijn bekend (cfr. Nationaal debat over koolstoftarifering (2018), pp. 54-56).

Wel is een raming gemaakt op basis van een eenvoudige methodologie. De cumulatieve verminderingen in de periode 2026-2030 schommelen tussen 6,5 en 44,5 Mt CO_2, afhankelijk van de koolstofprijs en de hypothese inzake elasticiteiten. **Voor een centraal scenario dat wordt gekenmerkt door een prijs die evolueert naar 60 euro in 2030 op basis van een mediane elasticiteitshypothese, bedraagt de cumulatieve vermindering 17,8 Mt CO_2.**

Impact energie

Ook aan energiebesparing, verbetering van de energie-efficiëntie en ontwikkeling van hernieuwbare energiebronnen draagt de maatregel onrechtstreeks bij via de stijging van de prijs van fossiele brandstoffen. De maatregel zal ook helpen om ons minder afhankelijk te maken van fossiele brandstoffen. Een specifieke doelstelling is er niet uitdrukkelijk aan verbonden. Er is geen methode beschikbaar om deze impact te beoordelen. Bovenstaande berekeningen van de impact op CO_2 zijn uiteraard gebaseerd op het verbruik van fossiele brandstoffen. Een evaluatie op dit gebied is nog niet gemaakt, maar dat zal zeker gebeuren in het kader van de ontwikkeling en de follow-up van deze maatregel.

Andere nagestreefde effecten

Wat de andere verwachte effecten betreft, zie "Indirecte gevolgen" hieronder.

Die zijn geëvalueerd, met name in het kader van:

- Nationaal debat over koolstoftarifering (2018)
- Eigen analyses van de Dienst Klimaatverandering
- Studie over milieufiscaliteit (zie routekaart 1.D)

Indirecte gevolgen (sociaal, milieu en economisch)

Zie tabel 4 (impact op de SDG's)

Aangezien de kwestie distributie centraal staat in de maatregel, is er een sterke wisselwerking met aandachtspunten in verband met rechtvaardige transitie. De wisselwerking met aandachtspunten inzake gendergelijkheid is onrechtstreeks, via brandstofarmoede.

De voornaamste conclusie van de bovenstaande analyses is dat het mogelijk is om via herverdeling van de inkomsten uit een koolstoftarifering een progressieve (in plaats van regressieve) impact te creëren op de verdeling van de gezinsinkomens in België en bij te dragen tot het terugdringen van de energiearmoede. Concreet zijn verschillende vormen van herverdeling mogelijk en de effecten per huishouden hangen af van waarop men daarbij mikt.

Hinderpalen

Er zijn drie hinderpalen:

- Om te beginnen, zoals eerder gezegd, is het **nog niet zeker dat er een ETS BRT** komt. Enerzijds lopen de besprekingen op Europees niveau. Anderzijds is België niet in de gelegenheid om aan deze besprekingen bij te dragen, aangezien het er zelf niet in slaagt een consensusstandpunt over dit onderwerp te bereiken.
- Ten tweede zal een nieuw **samenwerkingsakkoord** moeten worden gesloten om de verdeling van de inkomsten uit het ETS BRT vast te leggen.
- In de derde plaats zijn er nog geen **analyses over de concrete uitvoering** van een mechanisme voor de herverdeling van de inkomsten. In het bijzonder moeten nog worden bestudeerd en verduidelijkt:
  - de uitvoeringsmechanismen, zowel op wettelijk als op bestuurlijk niveau;
  - concrete mechanismen voor de herverdeling naar kmo›s toe.

Perspectieven

Indien het ETS BRT niet of laattijdig wordt ingevoerd, dreigt de federale regering het moeilijk te krijgen om de nagestreefde **bijkomende vermindering van de uitstoot met minstens zowat 25 Mt CO_2-eq.** over de periode 2022-2030 te halen (zie de hierboven beschreven impactramingen inzake CO_2), terwijl zij zich daartoe tijdens de ministerraad van 8 oktober 2021 heeft verbonden.

Bovendien bepaalt het **regeerakkoord** dat een dergelijk instrument wordt ingevoerd (zie regeerakkoord blz. 61):

"We vertrekken vanuit het principe van de vervuiler betaalt, waarbij we het gebruik van fossiele brandstoffen zoveel mogelijk willen ontmoedigen door de invoering van een fiscaal sturend instrument. Meer concreet bekijken we hoe we dit via prijssignalen kunnen realiseren. In principe dient het hier te gaan over een budgetneutraal instrument waarbij inkomsten worden teruggegeven aan de bevolking en de bedrijven."

Een van de opties is dan ook het analyseren van de mogelijkheid om **op Belgisch niveau "bij verstek" te voorzien in een mechanisme voor koolstoftarifering** zoals dat in veel andere landen is ingevoerd (FR, LU, DE, IE, AT, SE, NO, FI, DK, CH, ...). Aangezien de eventuele invoering van een ETS BRT niet voor 2026 zal plaatsvinden, of zelfs nog later volgens recente voorstellen van het Franse voorzitterschap, zou kunnen worden overwogen zo spoedig mogelijk een dergelijk systeem in te voeren bij gebrek aan een van hogerhand**, vooruitlopend op de uiteindelijke invoering van het ETS BRT**. In ieder geval zou dat mechanisme absoluut **rekening moeten houden met de evolutie van de energieprijzen**, ook al wordt verwacht dat de huidige stijging tijdelijk zal zijn en dat de prijzen tegen eind 2022 weer zullen dalen (zie een recente analyse van de Nationale Bank van België). Het traject van de tarifering moet in ieder geval stijgend zijn, met een lage beginprijs (zie Nationaal debat over koolstoftarifering).

1.C Federale Sustainable Finance-strategie

Voorstelling van de roadmap

Verantwoordelijke minister(s)

Vincent Van Peteghem

Context en referenties

- **NEKP/FEKP:** Een BE regelgevend kader waarin de toezichthoudende autoriteiten aangesteld worden en het wettelijk kader waarin gedefinieerd wordt wat duurzame financiën zijn om tegemoet te komen aan de vereisten van de taxonomiereglementering, zullen ontwikkeld worden op basis van de bestaande Europese regelgeving.
- **Voorontwerp van Federaal Plan voor Duurzame Ontwikkeling:** De transformatie van de Belgische economie financieren
- **Beleidsverklaring van minister Van Peteghem:** In samenwerking met de minister van Klimaat, Leefmilieu, Duurzame Ontwikkeling en Green Deal zal ik een initiatief opstarten rond sustainable finance, dat onder meer tot doel zal hebben om de aanbevelingen van de Task Force on Climate-related Financial Disclosures en het Network for Greening the Financial System uit te voeren en om de FPIM richtsnoeren te bieden voor de uitwerking van een gecoördineerde, duurzame en ambitieuze investerings- en beleggingsstrategie.
- **Beslissing van de ministerraad van 18 maart 2022:** "Versnelling van de energietransitie"

Doelstellingen

De federale regering is voornemens te werken aan een federale strategie voor duurzame financiering. Een eerste stap voor het ontwikkelen van een dergelijke strategie is het uitwerken van beleidsopties. Wat dat betreft zijn er vijf werklijnen. De federale regering zal werken aan een federale strategie voor duurzame financiering op basis van de beleidsopties die in de verschillende werklijnen zijn afgebakend.

Beschrijving

De routekaart omvat twee acties:

1. Afbakening van beleidsopties die deel kunnen uitmaken van een federale strategie voor duurzame financiering
2. Uitwerking van een strategie voor duurzame financiering

Uitvoering

Teneinde beleidsopties af te bakenen voor een federale strategie voor duurzame financiering zal een TSI-aanvraag (instrument voor technische ondersteuning, een programma van de Commissie voor het financieren van technische ondersteuning op verzoek van de lidstaten) worden ingediend. De betrokken administraties zijn de FOD Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu en de FOD Financiën. De opdracht in het kader van de TSI-aanvraag zal erin bestaan dat een consultant zes deliverables realiseert, waarbij de belanghebbenden zullen worden geraadpleegd.

De federale regering zal nagaan welke de knelpunten zijn voor investeringen in duurzame economie in België.

De regering zal de minister van Financiën opdragen voorstellen uit te werken om spaargelden te activeren in duurzame milieuprojecten. Meer bepaald zal de federale regering via Febelfin en de regulatoren gesprekken aanknopen met de commerciële banken om te onderzoeken hoe spaargelden en investeringen in duurzame projecten kunnen worden gestimuleerd. Op basis van een dialoog met de Nationale Bank van België en het Federaal Planbureau zal de federale regering de evolutie van het Belgische spaargeld naar duurzamere financiële producten opvolgen en zal zij het gedrag van de spaarders ten opzichte van het aanbod van dergelijke producten bestuderen.

In de mate van het mogelijke zal de federale regering met de gewestelijke overheidsbanken gesprekken aanknopen over de uitvoering van een duurzaam investeringsbeleid.

De ministers van Financiën en Pensioenen zullen een overleg met de financiële sector op gang brengen om investeringen in fossiele brandstoffen in de tweede en derde pensioenpijler geleidelijk af te bouwen.

Timing

- **Stap 1**: Indiening van de aanvraag voor technische ondersteuning bij de Europese Commissie (oktober 2020)
- **Stap 2**: Uitwerking van de Referentietermen voor de aanwerving van een consultant in samenwerking met de Europese Commissie (mei 2021)
- **Stap 3**: Ontwikkeling van de beleidsopties via verschillende werklijnen met het oog op het uitwerken van een strategie voor duurzame financiering (augustus 2022)
- **Stap 4**: Ontwikkeling van een strategie "duurzame financiering" op basis van de beleidsopties (geen termijn)

Uitvoering

Vooruitgang van de uitvoering

De indiening van de aanvraag voor technische ondersteuning bij de Europese Commissie (stap 1) en de uitwerking van een mandaat voor de aanwerving van een consultant door de COM (stap 2) zijn tijdig rond geraakt. Tegen het einde van de zomer moet de consultant de adviesopdracht voltooid hebben en een aantal beleidsopties voorgesteld hebben voor het uitwerken van een strategie voor duurzame financiering (stap 3). Andere maatregelen zullen bijkomende beleidsopties bieden, maar zijn momenteel niet gepland. Na afloop van de adviesopdracht kan worden begonnen met het uitwerken van de strategie voor duurzame financiering (stap 4).

Aanvankelijk waren 18 maanden uitgetrokken voor de uitvoering van de adviesopdracht. Op verzoek van de opdrachtgever heeft de consultant het tijdschema ingekort tot 11 maanden. Dit tijdschema wordt nageleefd.

BKG-impact

De maatregel is bedoeld om de CO_2-uitstoot onrechtstreeks te verminderen. Hij zou moeten leiden tot meer investeringen in duurzame technologieën, en mogelijk tot het terugtrekken uit activiteiten die veel BKG uitstoten of het verhogen van de kapitaalkosten daarvoor.

Impact energie

Andere nagestreefde effecten

Deze maatregel is bedoeld om van een strategie voor duurzame financiering te ontwikkelen. Er is gekozen voor een ruime interpretatie van duurzaamheid, die verder gaat dan louter klimaatdoelstellingen. De uitvoering is gebaseerd op de SDG's, waarbij eveneens rekening wordt gehouden met andere relevante perspectieven, zoals de Europese taxonomie of de ESG-benadering (milieu, sociaal en governance). De strategie zal dus op andere effecten mikken dan de vermindering van de CO_2-uitstoot.

Meer bepaald zullen vereisten met het oog op een rechtvaardige transitie worden opgenomen. De strategie maakt immers deel uit van het Europese kader voor duurzame financiering, waarin een belangrijke plaats is ingeruimd voor een rechtvaardige transitie. De kwestie van gelijke kansen voor mannen en vrouwen zal eveneens in de strategie worden opgenomen. Die kwestie maakt deel uit van het Europese kader voor duurzame financiën, dat voor bepaalde ondernemingen een verplichte verklaring omvat over hun engagement om in hun commerciële verrichtingen tot gelijke kansen voor mannen en vrouwen te komen. De andere effecten die met de maatregel worden beoogd, zullen moeten worden vastgelegd in het kader van de ontwikkeling van de strategie.

Indirecte gevolgen (sociaal, milieu en economisch)

Zoals eerder vermeld gaat de strategie voor duurzame financiering uit van een ruime opvatting van het begrip duurzaamheid. De uitvoering ervan zou bijgevolg een bundel van effecten moeten genereren op het vlak van het sociale, het economische en het milieu. Aangezien de strategie echter nog niet is uitgewerkt, kan die impact niet worden beoordeeld.

Hinderpalen

Tot dusver zijn er geen wezenlijke hinderpalen of moeilijkheden gerezen die de uitvoering van de geplande acties vertragen of verhinderen.

Perspectieven

Meerdere beslissingen die zijn getroffen in het kader van het Energieakkoord, zijn als nieuwe acties in deze routekaart opgenomen:

"3. heroriëntatie van spaargelden naar duurzame projecten: De regering draagt de minister van Financiën op voorstellen uit te werken om spaargelden te activeren in duurzame milieuprojecten.

- *de federale regering zal via Febelfin en de toezichthoudende autoriteiten gesprekken aanknopen met de commerciële banken om te onderzoeken hoe spaargelden en investeringen in duurzame projecten kunnen worden gestimuleerd.*
- *op basis van een dialoog met de Nationale Bank van België en het Federaal Planbureau zal de federale regering de evolutie van het Belgische spaargeld naar duurzamere financiële producten opvolgen en zal zij het gedrag van de spaarders ten opzichte van het aanbod van die producten bestuderen.*

5. De ministers van Financiën en Pensioenen zullen een overleg met de financiële sector op gang brengen om investeringen in fossiele brandstoffen in de tweede en derde pensioenpijler geleidelijk af te bouwen."

Deze nieuwe acties zijn nog niet van start gegaan.

1.D Hervorming van de milieufiscaliteit

Voorstelling van de roadmap

Verantwoordelijke minister(s)

Vincent Van Peteghem

Context en referenties

- **NEKP/FEKP:** Milieufiscaliteit
- **Regeerakkoord:** De fiscaliteit aanpassen aan de ecologische transitie
- **Nationaal Plan voor Herstel en Veerkracht:** fiscale hervorming voor fossiele brandstoffen
- **Beslissing van de ministerraad van 18 maart 2022:** "Versnelling van de energietransitie"

Doelstellingen

Het doel van dit project is de vergroening van de federale fiscaliteit, om ze klimaat- en milieuvriendelijker te maken. Het achterliggende idee is dat fiscaliteit ook kan bijdragen tot het halen van klimaatdoelstellingen, bijvoorbeeld door het gebruik van fossiele brandstoffen te ontmoedigen.

Beschrijving

De routekaart omvat drie acties:

1. **Analyse van het federale belastingstelsel om na te gaan hoe het kan worden hervormd om het klimaat- en milieuvriendelijker te maken**. Daartoe zal een studie worden verricht. Die zal moeten worden geïntegreerd in een context die ruim genoeg is, met inbegrip van de Europese context met de voorstellen die de Europese Commissie in juli 2021 zal doen, onder meer betreffende de aanpassingen van de richtlijn inzake energiebelasting en brandstofprijzen in de niet-ETS-sectoren, de Belgische institutionele context met zijn bevoegdheidsverdeling tussen de federale staat en de gewesten, en het Nationaal Energie- en Klimaatplan 2021-2030.
2. **Uitwerking van een concreet voorstel voor vergroening van het federale belastingstelsel.** Met betrekking tot de subsidies voor fossiele brandstoffen zou dit bijvoorbeeld een concreet actieplan kunnen inhouden om bepaalde subsidies geleidelijk af te schaffen of te hervormen, rekening houdend met hun sociale impact. Daartoe moet ook een fiscaal sturingsinstrument worden ontwikkeld dat het verbruik van fossiele brandstoffen ontmoedigt en zo de CO_2- en NOx-verontreiniging in België terugdringt. Het voorstel zal concrete stappen én sociale corrigerende maatregelen omvatten om de transitie naar een klimaatneutrale maatschappij te begeleiden. Deze hervorming naar een milieuvriendelijker belastingstelsel zal deel uitmaken van de fiscale hervorming in ruimere zin.
3. **Concrete uitvoering van deze hervorming**.

Uitvoering

De eerste actie is het verrichten van de studie. In een tweede fase zullen de concrete maatregelen worden vastgelegd. Parallel daarmee zullen op Europees niveau onderhandelingen plaatsvinden over de herziening van de energiebelastingrichtlijn, waarvan het resultaat een impact zal hebben op het rechtskader voor de geleidelijke afschaffing van subsidies voor fossiele brandstoffen.

Timing

- **Stap 1**: Aanbesteding en gunning van een studie over de vergroening van het federale belastingstelsel (1/11/2021)
- **Stap 2**: Een studie verrichten over de vergroening van het federale belastingstelsel (30/6/2022)
- **Stap 3**: Europees wetgevend proces voor de hervorming van de EBR (ECOFIN-filière) (31/12/2023)
- **Stap 4**: Uitwerking van een voorstel voor vergroening van het federale belastingstelsel, met inbegrip van een actieplan om subsidies voor fossiele brandstoffen geleidelijk af te schaffen (31/12/2023)
- **Stap 5**: Uitvoering van de hervorming

Uitvoering

Vooruitgang van de uitvoering

Met de studie over de vergroening van het federale belastingstelsel (actie 1) is in november 2021 begonnen. Ze wordt momenteel afgerond en zal naar verwachting volgens het oorspronkelijke tijdschema (vóór 30/6/2022) worden voltooid. Deze doelstelling is dan ook bijna bereikt.

De aanbevelingen en concrete voorstellen voor het vergroenen van het federale belastingstelsel (actie 2) zullen voortvloeien uit de resultaten van de studie.

De uitvoering van deze hervorming naar een milieuvriendelijker belastingstelsel (actie 3) zal deel uitmaken van de globale fiscale hervorming. Over laatstgenoemde hervorming lopen de discussies eveneens nog altijd. De federale regering heeft evenwel al enkele maatregelen genomen, meer bepaald de verlenging van het verlaagde btw-tarief (6%) dat wordt toegepast op slopen en heropbouwen, alsook de verlaging van de terugbetalingsregeling voor diesel voor professioneel gebruik.

BKG-impact

Energie-impact De maatregel om de btw op slopen en heropbouwen tot 6% te verlagen zal zeker een impact hebben op de energie-efficiëntie van gebouwen, aangezien bij de heropbouw de door de gewesten opgelegde energieprestatienormen voor gebouwen moeten worden geïntegreerd.

Andere nagestreefde effecten

Indirecte gevolgen (sociaal, milieu en economisch)

Afhankelijk van de maatregelen waartoe wordt besloten, zou het actieplan om bepaalde subsidies voor fossiele brandstoffen geleidelijk af te schaffen of te hervormen een positieve impact kunnen hebben op duurzame landbouw (SDG 2), lucht- en woonkwaliteit (SDG 11), gezondheid en welzijn (SDG 3), waterkwaliteit (bijvoorbeeld via een belasting op pesticiden) (SDG 6), rationeel energieverbruik en energie-efficiëntie (SDG 7), duurzame economische groei (SDG 8), uitstoot van de vervoersector en de industrie (SDG 9), ontwikkeling van duurzame consumptiepatronen (via hogere heffingen op producten gemaakt op basis van koolwaterstoffen) (SDG 12) en bestrijding van de klimaatverandering (SDG 13).

De uitvoering van het actieplan om bepaalde subsidies voor fossiele brandstoffen geleidelijk af te schaffen of te hervormen, zou evenwel een negatieve impact kunnen hebben voor bepaalde sociale groepen, zoals huishoudens die momenteel getroffen worden door brandstofarmoede of huurders, aangezien zij verhoudingsgewijs sterker vertegenwoordigd zijn in de eerste inkomensdecielen (SDG 1 en 10). Er zullen corrigerende sociale maatregelen moeten worden toegepast om de kwetsbaarste huishoudens te ondersteunen en aldus een rechtvaardige transitie te waarborgen. Deze corrigerende maatregelen zullen verder worden verduidelijkt nadat de aanbevelingen van de studie over de vergroening van de fiscaliteit zijn geformuleerd.

Hinderpalen Een hinderpaal voor de afbouw van subsidies voor fossiele brandstoffen heeft te maken met de meer bepaald sociale doelstellingen van die subsidies. Het zal er dus op aankomen de afschaffing van de nadelige gevolgen voor het milieu te verzoenen met het bereiken van de oorspronkelijke doelstellingen van subsidies voor fossiele brandstoffen, maar dan met andere middelen die niet nadelig zijn voor het milieu.

Perspectieven Er zijn ontwikkelingen die verband houden met de recente goedkeuring van het Europese pakket met voorstellen in het kader van "Fit for 55", en meer bepaald met de context en de gevolgen van de herziening van de energiebelastingrichtlijn. De besprekingen op dit niveau lopen nog.

1.E Vergroening van de mobiliteit

Voorstelling van de roadmap

Verantwoordelijke minister(s)

- Vincent Van Peteghem
- Frank Vandenbroucke

Context en referenties

- **NEKP/FEKP:** Beleidsinitiatieven en maatregelen om de omslag te maken naar emissiearme mobiliteit (m.i.v. de elektrificatie van het vervoer)
- **Regeerakkoord:** Broeikasgasvrije verplaatsingen
- **Nationaal Plan voor Herstel en Veerkracht:** Uitstootvrije bedrijfswagens

Doelstellingen Het doel van deze maatregel is het bedrijfswagenpark groener te maken

Beschrijving Deze hervorming bestaat in de geleidelijke afschaffing van de huidige fiscale en sociale regeling voor bedrijfswagens van het gangbare type en, vanaf 2026, de beperking ervan tot uitstootvrije wagens. De hervorming houdt het volgende in:

1. afschaffing van de fiscale aftrekbaarheid van beroepskosten verbonden aan het gebruik van bedrijfsauto's die koolstof uitstoten en die vanaf 2026 worden aangeschaft;
2. geleidelijke verlaging van het aftrekpercentage voor beroepskosten verbonden aan het gebruik van bedrijfsauto's zonder nuluitstoot die zijn aangeschaft tussen 1 juli 2023 en 31 december 2025, om in 2028 te komen tot 0%;
3. geleidelijke verlaging van het aftrekpercentage voor beroepskosten verbonden aan het gebruik van uitstootvrije bedrijfsauto's tot maximaal 67,5% in 2031;
4. beperkte belastingaftrek van benzine- en dieselkosten voor hybride auto's die tussen 2023 en 2025 worden aangeschaft, om in januari 2023 te komen tot 50%;
5. voor niet-uitstootvrije bedrijfsauto's die vanaf 1 juli 2023 worden aangeschaft, een verhoging van de CO_2-solidariteitsbijdrage met een factor 2,25 vanaf 1 juli 2023, gevolgd door een geleidelijke verhoging in 2025 en 2026 om uit te komen op een factor 5,50 in 2027;
6. Voor uitstootvrije bedrijfsvoertuigen die vanaf 1 juli 2023 worden aangeschaft, een verhoging van de minimale solidariteitsbijdrage vanaf 2025, zodat uiteindelijk voor het gemiddelde bedrijfsvoertuig hetzelfde bedrag aan sociale bijdragen verschuldigd zal zijn als op het moment waarop het plan werd aangenomen.

Deze hervorming is eveneens bedoeld om het bestaande stelsel van mobiliteitsbudgetten te versterken, uitgaande van de volgende beginselen: eenvoudiger en flexibeler maken, uitbreiding, duurzame vervoerswijzen, rechtszekerheid.

Uitvoering De hervorming zal uiterlijk op 30 september 2021 door de Kamer van volksvertegenwoordigers worden goedgekeurd en zal op verschillende tijdstippen in werking treden als gevolg van passende overgangsperioden en van de fasering van de uitvoering.

Timing

- **Stap 1**: Goedkeuring, door het Parlement, van de bovenvermelde hervorming die vereist dat nieuwe bedrijfswagens vanaf 2026 uitstootvrij moeten zijn om in aanmerking te komen voor de bestaande preferentiële regeling. Het Parlement zou ook zijn goedkeuring moeten hechten aan de wijziging van de regelgeving inzake het mobiliteitsbudget, zodat dit meer kan worden gebruikt als alternatief voor het gebruik van bedrijfswagens. Daartoe ijveren we ervoor de duurzame vervoerswijzen en de mogelijkheden om gebruik te maken van het mobiliteitsbudget eenvoudiger en flexibeler te maken en te verruimen. (25/11/2021)
- **Stap 2**: Invoering van de overgangsregeling met een beperking tot 50% van de aftrekbaarheid voor voertuigen met een CO_2-uitstoot van meer dan nul (31/12/2025)

– **Stap 3**: Geleidelijke afschaffing van de 100% aftrekbaarheid voor elektrische voertuigen vanaf 2027, om vanaf 2031 te komen tot een aftrekbaarheid van 67,5%. (1/1/2031)

Uitvoering

Vooruitgang van de uitvoering

De wet houdende fiscale en sociale vergroening van de mobiliteit is op 25 november 2021 goedgekeurd (BS 03 december 2021). De wijzigingen aan het sociaal en fiscaal statuut van bedrijfswagens en de bevordering van de plaatsing van laadpalen komen dus in een nieuwe fase.

De volgende stap is het invoeren van de overgangsregeling.

Het tijdschema dat oorspronkelijk in de routekaart was opgenomen, wordt dus nageleefd.

Uitspraken over het bereiken van de doelstellingen zijn in dit stadium voorbarig. Vergroening van het bedrijfswagenpark is het verwachte doel, maar er is geen verbod op bedrijfswagens die op fossiele brandstoffen rijden. De fiscale hervorming zou ondernemingen evenwel moeten stimuleren om groener te gaan aankopen.

BKG-impact

Het vergroenen van de mobiliteit is een maatregel die bijdraagt tot het verwezenlijken van de nagestreefde vermindering van de CO_2-uitstoot tegen 2030.

Er is met het Federaal Planbureau, de Studiedienst van de FOD Financiën en de Dienst Klimaatverandering van de FOD Volksgezondheid een werkgroep gevormd om de CO_2-impact van de elektrificatie van het bedrijfswagenpark in te schatten en op die manier de wet op de vergroening van de mobiliteit te monitoren.

Energie-impact

Door het gebruik van elektrische voertuigen aan te moedigen, zou de maatregel een impact moeten hebben op het energiesysteem.

Andere nagestreefde effecten

Indirecte gevolgen (sociaal, milieu en economisch)

Door het gebruik van elektrische voertuigen aan te moedigen, zou de maatregel moeten bijdragen tot de ontwikkeling van schone energie (SDG7). De maatregel draagt daarnaast bij tot de nagestreefde vermindering van de CO_2-uitstoot tegen 2030 (SDG 13).

Door het gebruik van minder vervuilende bedrijfswagens aan te moedigen, zou de maatregel een positieve impact moeten hebben op de productie- en consumptiepatronen (SDG 12). Op termijn zou die impact ook moeten werken voor het particuliere wagenpark, aangezien bedrijfsauto's over het algemeen terechtkomen op de tweedehandsmarkt (in België of elders) en op die manier privéauto's worden.

Aangezien de maatregelen particulieren en bedrijven aanmoedigen om te investeren in elektrische voertuigen en laadpalen, zou de maatregel een positieve impact moeten hebben op de investeringen (SDG 9).

De vergroening van de mobiliteit zou een positieve impact moeten hebben op de luchtkwaliteit en de geluidshinder (SDG 11). Deze maatregel zal het evenwel niet mogelijk maken alle door het wegvervoer veroorzaakte overlast verminderen. De maatregel zal immers niet de problemen met verkeersopstoppingen kunnen oplossen, aangezien hij niet bedoeld is om het autogebruik en -bezit te verminderen.

Hinderpalen

Perspectieven

Het Federaal Planbureau zal binnen de hoger vermelde werkgroep de prognoses van de CO_2-impact tegen 2030 voorleggen.

2. ENERGIE

2.A CO_2-neutrale brandstoffen (biobrandstoffen, efuels en H_2)

Voorstelling van de roadmap

Verantwoordelijke minister(s) Tinne Van der Straeten

Context en referenties

- **NEKP/FEKP:** Een groter aandeel voor hernieuwbare energie in het vervoer
- **Regeerakkoord:** Regelgevend kader voor innovatie (vergroening van gas, power-to-x, productie van koolstofarme waterstof en CO_2-afvang, -hergebruik en opslag, enz.)
- **Europese wetgeving**

Doelstellingen Het aandeel van hernieuwbare energie in de transportsector verhogen, in overeenstemming met de omzetting in Belgisch recht van de EU-richtlijn hernieuwbare energie (RED II en de herziening ervan) en rekening houdend met de doelstellingen die in het NEKP zijn vastgelegd. Dit moet de ontwikkeling van hernieuwbare brandstoffen en van de elektrificatie stimuleren.

Beschrijving De invoering van een nieuw juridisch kader ter bevordering van hernieuwbare energie voor vervoer en om de vastgelegde doelstellingen ter zake te bereiken. Het rechtskader zal het mogelijk maken de streefcijfers op kosteneffectieve wijze te halen (via een register dat de handel in eenheden hernieuwbare energie mogelijk maakt) en moet resulteren in de goedkeuring van coherente maatregelen met betrekking tot het streefcijfer en de netto nuluitstoot als doelstelling voor 2050. Het moet ook kunnen worden aangepast aan de ontwikkeling van het Europees beleid op dit gebied.

Uitvoering Voorbereiding en voltooiing van het nieuwe rechtskader. Ontwikkeling van de koninklijke besluiten (KB's) die nodig zijn voor de invoering en de goede werking van het register.

Timing

- Wijziging van het wetsontwerp (van de opstelling van het wetsontwerp tot de goedkeuring ervan door het parlement) (1/1/2021 - 31/3/2022)
- Ontwikkeling en goedkeuring van de KB's (eind 2022)
- Follow-up van de uitvoering en het onderhoud van het register (doorlopend vanaf 2023)

Uitvoering

Vooruitgang van de uitvoering

Het wetsontwerp is overgemaakt, maar de besprekingen binnen de federale regering hebben nog niet tot een akkoord kunnen leiden, terwijl dat een noodzakelijke stap is alvorens met de andere te beginnen (raadpleging van de gewesten, advies van de Raad van State, parlementaire procedure en ontwikkeling en goedkeuring van de KB's, onder meer degene die nodig zijn om het register voor de handel in eenheden hernieuwbare energie te kunnen doorvoeren). Gedeeltelijk is dit toe te schrijven aan het evoluerende Europese kader, dat een aanzienlijke wijziging van de doelstellingen inzake hernieuwbare energie plant voor de vervoersector.

BKG-impact Door elke oliemaatschappij en leverancier van gasvormige brandstoffen aan de transportsector te verplichten een aandeel energie uit hernieuwbare bronnen op te nemen in het totaal voor verbruik in de transportsector, zal de uitstoot in die sector evenredig met de hoeveelheid verbruikte brandstof afnemen.

Energie-impact De energietransitie naar hernieuwbare bronnen vergemakkelijken in de transportsector

Andere nagestreefde effecten

Diversificatie van de energiebevoorrading in de transportsector

Indirecte gevolgen (sociaal, milieu en economisch)

Meerdere onrechtstreekse effecten die van invloed zijn op de SDG's, zijn verbonden aan het gebruik van biobrandstoffen van de eerste generatie: grotere vraag naar producten die worden gebruikt in de food/feed, grotere nood aan stoffen voor landbouwgebruik, ILUC-effecten ("Indirect Land Use Change"), biodiversiteit, bestrijdingsmiddelen. De beoogde impact omvat de diversificatie van de bevoorradingsbronnen, het benutten van afvalstoffen, de verlaging van de prijs die verband houdt met de bijmenging, een kleinere milieu-impact in het algemeen, het stimuleren van hernieuwbare energiebronnen zonder technologische aanpassingen en in samenhang met de nagestreefde koolstofneutraliteit in 2050.

Hinderpalen

Het Europese rechtskader evolueert in de context van het pakket "Fit for 55" dat wordt ontwikkeld (cfr. onzekerheden over de wijze waarop de doelstellingen zullen worden geformuleerd, met name omdat verschillende belanghebbenden uiteenlopende belangen hebben). Op meerdere vlakken zal het noodzakelijk evenwicht moeten worden gevonden om de gestelde doelen te halen.

Perspectieven

Op het niveau van het Europees regelgevend kader is er een verschuiving naar strengere duurzaamheidscriteria en een omslag naar biobrandstoffen van de tweede en derde generatie, hernieuwbare elektriciteit en hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong (RFNBO's). Met deze elementen is rekening gehouden in het voorgestelde kader.

Het niveau van de streefcijfers en de begeleidende modaliteiten daarvan kunnen worden herzien in de context van de herziening van het Europees juridisch kader.

2.B Energietransitiefonds: onderzoek, ontwikkeling en innovatie in het kader van de energietransitie ondersteunen binnen de federale bevoegdheden

Voorstelling van de roadmap

Verantwoordelijke minister(s)

Tinne Van der Straeten

Context en referenties

- **NEKP/FEKP:** Voortzetting van het energietransitiefonds
- **Regeerakkoord:** "*Het Energietransitiefonds wordt prioritair ingezet voor innovatieve projecten die kaderen binnen de duurzame energietransitie en die daadwerkelijk bijdragen aan de vermindering van broeikasgasuitstoot en de transitie naar hernieuwbare energie.*"

Doelstellingen

Het Energietransitiefonds beoogt onderzoek, ontwikkeling en innovatie op het vlak van energie aan te moedigen en te ondersteunen – in het kader van de federale bevoegdheden inzake energie. Daartoe organiseert de Algemene Directie (AD) Energie elk jaar een projectoproep overeenkomstig artikel 3, §1, van het koninklijk besluit van 9 mei 2017 tot vaststelling van de gebruiksvoorwaarden van het Energietransitiefonds.

Om voor steun in aanmerking te komen moeten de projecten betrekking hebben op ten minste één van de volgende drie thematische hoofdlijnen waarvoor de federale overheid verantwoordelijk is:

- Thematische hoofdlijn 1: hernieuwbare energiebronnen in de Belgische Exclusieve Economische Zone van de Noordzee en biobrandstoffen
- Thematische hoofdlijn 2: toepassingen op het gebied van kernenergie
- Thematische hoofdlijn 3: bevoorradingszekerheid en evenwicht op het net

Ook moeten de projecten aantonen dat ze een significante impact hebben op de Belgische energiesector.

Beschrijving

Het Energietransitiefonds heeft sinds 2017 vijf projectoproepen georganiseerd (in juni 2017, december 2017, augustus 2018, oktober 2019 en november 2020)

Voor de volgende oproepen vanaf 2021 worden verdere wijzigingen van het KB onderzocht om nog meer nadruk te leggen op de ondersteuning van projecten die bijdragen tot de energietransitie en tot het verwezenlijken van de doelstellingen van het energie- en klimaatbeleid. De wijze waarop de aanvragen worden beoordeeld, zal eveneens worden onderzocht op grond van de ervaring die bij vorige oproepen is opgedaan.

Uitvoering

Een zesde projectoproep werd gelanceerd op 10 november 2021 (https://economie.fgov.be/sites/default/files/Files/Energy/ETF-projectoproep-van-10-november-2021.pdf). Ingevolge het federale regeerakkoord werd beslist om de meest recente projectoproep van 10 november 2021 opnieuw bij voorrang te wijden aan de thematische assen 1 en 3 van het Energietransitiefonds. De projecten binnen de "thematische as 2 - nucleaire energietoepassingen" komen enkel in aanmerking voor steun voor zover en in de mate dat het beschikbare budget niet wordt toegekend aan projectvoorstellen binnen de thematische assen 1 en 3. Bij de beoordeling van de toekenningscriteria werd nog meer gewicht (namelijk 40% van de globale score) toegekend aan het toekenningscriterium "Het positieve effect op klimaat en milieu in België en op het federaal beleid inzake de energietransitie." (zie ook: https://economie.fgov.be/sites/default/files/Files/Energy/ETF-projectoproep-van-10-november-2021.pdf; pagina 24-25 van de projectoproep).

Timing

Gelanceerde projectoproep van 10 november 2021 vormde eerste stap aan de keten tot de toekenning, ondertekening van de susbsidie besluiten, op start van de projecten en de continue monitoring van de projecten geselecteerd in deze projectoproep als ook deze van eerdere oproepen.

- **Stap 1:** De organisatie van jaarlijkse projectoproepen - met duidelijke en objectieve regels en doelstellingen - die aan de basis liggen van de selectie van ontvankelijke projectvoorstellen die de grootste meerwaarde kunnen leveren aan de energietransitie, in het kader van de federale energiebevoegdheden. (18/01/2022)
- **Stap 2:** Een grondige technische en financiële evaluatie van de ontvangen projectvoorstellen; Een rangschikking wordt opgesteld in het advies van de AD Energie waarbij de ontvankelijke projecten met de hoogste globale score uiteindelijk worden geselecteerd. 28/04/2022 (uiterlijk 30/04 elk jaar)
- **Stap 3:** Op voorstel van de minister van Energie wordt vervolgens – en dit bij koninklijk besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad - beslist over de toekenning van steun aan de ingediende projecten in het kader van de betreffende projectoproep. Effectieve beslissing door de ministerraad: in principe uiterlijk 31 mei van elk jaar.
- **Stap 4:** Opstellen van de subsidiebesluiten en afsluiten van subsidiecontracten, wat de geselecteerde projectvoorstellen betreft, met duidelijke afspraken (rechten en plichten) voor alle betrokken partijen. (09/2022)
- **Stap 5:** Opstart geselecteerde projecten (uiterlijk 1 november van elk jaar), organisatie van de kick-off meetings en tijdige uitbetaling van de voorschotten aan de begunstigde(n) van elk project. (01/11/2022)
- **Stap 6:** Uitvoeren van de jaarlijkse technische en financiële audits zodat gewaakt wordt over de correcte uitvoering en dat de nodige vooruitgang wordt geboekt om de beoogde (en goedgekeurde) doelstellingen en resultaten te behalen (met het voorziene budget). (Tot afsluiten betreffend project)
- **Stap 7:** Effectieve verspreiding van resultaten van gefinaliseerde ondersteunde projecten binnen België, zodat deze resultaten ook nuttig en bruikbaar zijn voor andere geïnteresseerde actoren (industrie, beleidmakers, burgers, onderzoekers,…). (Tot afsluiten betreffend project)

Uitvoering

Vooruitgang van de uitvoering

Er werden 63 projectvoorstellen tijdig ingediend op 18 januari 2022.

Bij de ingediende projectvoorstellen zijn opnieuw alle grote universiteiten van

België terug betrokken, onderzoeksinstellingen, consultants, industriële partners, kleine- en middelgrote ondernemingen,… Een grondige evaluatieprocedure van de AD Energie, een externe financiële auditor alsook externe internationale technische experten werd ondertussen afgerond (d.d. 18 mei 2022), en dit om te garanderen dat de beste en meest kwalitatieve projectvoorstellen worden geselecteerd. Het advies van de AD Energie werd op 29 april 2022 afgeleverd aan de minister van Energie. Beslissing Ministerraad inzake de selectie van projecten in het kader van deze projectoproep van november 2021 valt in principe uiterlijk op 31 mei 2022.

BKG-impact

Voor wat de ontvankelijke projecten betreft, wordt door de aangestelde experten van de AD Energie een evaluatie uitgevoerd in welke mate ontvankelijke projectvoorstellen voldoen aan de 5 toekenningscriteria, zoals beschreven in hoofdstuk 3.3 van de projectoproep. Een van deze vijf toekenningscriteria: ""Het positieve effect op klimaat en milieu in België en op het federaal beleid inzake de energietransitie". In dit kader wordt het volgende verwacht van de kandidaat:

- Een zo'n specifiek mogelijke beschrijving van de positieve impact van het project op het klimaat en milieu in België, inzake de beperking van de uitstoot van broeikasgassen (zoals CO_2) en de transitie naar hernieuwbare energie. Deze impact dient eveneens worden toegelicht door middel van kwantitatieve indicatoren zoals bijvoorbeeld een indicatie van het bespaard aantal ton CO_2,…
- Een motivering hoe en in welke mate het projectvoorstel kan bijdragen tot het realiseren van de gewenste duurzame energietransitie in België en ook concreet kan bijdragen tot het federaal beleid inzake de energietransitie (onder meer de transitie naar hernieuwbare energie).

Energie-impact

Andere nagestreefde effecten

Een ander mogelijk effect is het ontstaan van meer samenwerkingsverbanden tussen overheden, universiteiten, onderzoeksinstellingen, industriële partners, kmo's,… inzake onderzoek, ontwikkeling en innovatie in het kader van de energietransitie (binnen de federale energiebevoegdheden) zodat het onderzoek mogelijks ook op een meer efficiënte wijze zal worden uitgevoerd binnen België. Alsook kan er mogelijks ook meer kruisbestuiving en verspreiding van concrete onderzoeksresultaten plaats vinden tussen alle betrokken stakeholders in België.

Indirecte gevolgen (sociaal, milieu en economisch)

Meer onderzoek, ontwikkeling en innovatie zal gebeuren in het kader van de ondersteuning van de energietransitie binnen de federale energiebevoegdheden, met ook meer concrete output voor beleidsmakers alsook mogelijke verdere commercialisering van innovatieve technologieën en concrete investeringen die een meerwaarde kunnen leveren aan de energietransitie van ons land.

Bepaalde geselecteerde projectvoorstellen hebben (eerder onrechtstreeks evenwel) een link met energie-efficiëntie. We verwijzen naar de beschrijving van de 64 geselecteerde projectvoorstellen in het kader van de voorbije afgeronde 5 projectoproepen van het Energietransitiefonds: https://economie.fgov.be/sites/default/files/Files/Energy/Overzicht-gesubsidieerde-projecten-energietransitiefonds.pdf

Hinderpalen

Er werden geen hindernissen geïdentificeerd op dit moment.

Perspectieven

Dit proces gebeurt op jaarlijkse basis.

2.C Transmissienetinfrastructuur aanpassen aan de energietransitie

Voorstelling van de roadmap

Verantwoordelijke minister(s) Tinne Van der Straeten

Context en referenties

- **NEKP/FEKP:** infrastructuur voor energietransmissie
- **Regeerakkoord:** netversterking

Doelstellingen

- Investeringen in elektriciteitsnetten (Elia), en in het bijzonder de interconnecties met de buurlanden.
- Ontwikkeling van de infrastructuur om te zorgen voor elektrische flexibiliteit en betere energieopslag.
- Wat de ontwikkeling van het elektriciteitsnet betreft, zal de federale regering regelmatig overleg plegen met de betrokken landen en ijveren voor het vergroten van de steun aan burgers, ondernemingen en lokale overheden om ervoor te zorgen dat deze belangrijke projecten tijdig worden voltooid. Een concrete uiting van deze doelstelling is de aanpassing van de procedure voor het uitwerken van het ontwikkelingsplan voor het federaal net. Concreet gaat het erom de beschreven projecten in de aangegeven richting te kunnen sturen en de uitvoering ervan te kunnen volgen door de frequentie ervan op te voeren.

Wat de ontwikkeling van het transmissienet betreft, zijn de secundaire doelstellingen:

- Erop toezien dat waar mogelijk de efficiëntste technologieën worden gebruikt.
- Schadelijke stoffen, zoals SF6, zo snel afvoeren als technisch mogelijk is.

Beschrijving Optimalisering van de cyclus van het federaal ontwikkelingsplan voor het elektriciteitsnet, uitvoering en follow-up ervan.

Uitvoering

1. Follow-up van het huidige ontwikkelingsplan (2020 - 2030)
2. Goedkeuring van het volgende netontwikkelingsplan (2024 - 2034)
3. Voorstel van wetswijziging en KB-wijziging

Timing Afronding van het netontwikkelingsplan in juni 2024

- **Stap 1:** Uitwerking van een samenvattende nota met alle opmerkingen en voorstellen van de belanghebbenden. (01/09/2021)
- **Stap 2:** Eerste voorstel tot wijziging van de wet van 29 april 1999 betreffende de organisatie van de elektriciteitsmarkt en eerste voorstel tot wijziging van het koninklijk besluit van 20 december 2007 betreffende de procedure voor uitwerking, goedkeuring en bekendmaking van het plan inzake ontwikkeling van het transmissienet voor elektriciteit (31/12/2021)
- **Stap 3:** Verwerking van de feedback van belanghebbenden bij de wijziging van de wet van 29 april 1999 betreffende de organisatie van de elektriciteitsmarkt en bij het voorstel tot wijziging van het koninklijk besluit van 20 december 2007 betreffende de procedure voor uitwerking, goedkeuring en bekendmaking van het plan inzake ontwikkeling van het transmissienet voor elektriciteit (01/06/2022)
- **Stap 4:** Opname van de doelstellingen in het netontwikkelingsplan 2024-2034 (31/12/2022)
- **Stap 5:** Integratie van aangepaste doelstellingen in de nieuwe cyclus 2026 - 2036 in het kader van de werkzaamheden van het Samenwerkingscomité (31/12/2023)
- **Stap 6:** Lijst van de noodzakelijke elementen waarmee rekening moet worden gehouden in het netontwikkelingsplan (31/12/2023).
- **Stap 7:** Goedkeuring van het netontwikkelingsplan (31/12/2024)

Voorts is gepland dat het ontwikkelingsplan 2024-2034 in juni 2024 zal worden goedgekeurd en dat de in de wet en de koninklijke besluiten aan te brengen wijzigingen tegen maart 2023 zullen zijn afgerond.

Uitvoering

Vooruitgang van de uitvoering

1. Uitvoering huidige Federaal Ontwikkelingsplan: in afwachting van een beslissing door de Gewestelijke bevoegde autoriteiten over cruciale infrastructuurelementen.
2. Volgende Federaal Ontwikkelingsplan: ongoing en on track
3. De verandering van wetgevende elementen en de herziening van het proces is ongoing en on track.

BKG-impact

Was beperkt (gebruik van SF6) en nog steeds onder studie wegens niet direct goeie vervangproducten voorhanden.

De uitbouw van het transmissienet en de tijdige uitvoering van de hiertoe in het Federaal ontwikkelingsplan voorziene projecten, is cruciaal voor de energietransitie en bijgevolg het behalen van de klimaat- en energiedoelstellingen van ons land.

Energie-impact

Er is geen directe impact op het energieverbruik, maar wel op een faciliteren van de energietransitie. Dit gaat dan vooral over de integratie van hernieuwbare energieproductie als een voorziene groei van elektrificatie zowel residentieel als bij de industrie. Deze zijn echter opgenomen in andere routekaarten en enige energetische impact is dan ook niet direct toe te schrijven aan de evolutie van het federaal transmissienet voor elektriciteit. Echter is een uitbouw van het federaal transmissienet onontbeerlijk om deze transitie te kunnen uitvoeren.

Andere nagestreefde effecten

Indirecte gevolgen (sociaal, milieu en economisch)

De energietransitie zal een integratie van meer hernieuwbare energiebronnen en een doorgedreven elektrificatie bewerkstelligen. Dit betekent dat het transmissienet voor elektriciteit een veel grotere volatiliteit in stromen zal kennen dan vandaag. Om dit te kunnen bewerkstelligen moeten alle evoluties nauwlettend in het oog gehouden worden en de investeringen in het transmissienet hieraan aangepast worden.

De investeringen in het transmissienet voor elektriciteit kan ook een milieu-impact hebben als er nieuwe lijnen dienen voorzien te worden. Het recente verleden heeft aangegeven dat dit niet altijd even vlot verloopt, in die zin dient een nieuw proces daar voldoende rekening mee te houden. Omgekeerd kan het uitblijven van de nodige netversterkingen om meer hernieuwbare energie te integreren in het net ertoe leiden dat enerzijds de bevoorradingszekerheid in het gedrang komt, en dat anderzijds andere energiebronnen, waaronder fossiele brandstoffen, moeten aangesproken worden om de bevoorradingszekerheid te garanderen.

De elektrificatie van de industrie kan in bepaalde delen van het land een versterkte uitbouw van het transmissienet noodzakelijk maken. Hier beter en sneller kunnen op inspelen van groot belang zijn. Deze elektrificatie is essentieel met het oog op het meer efficiënt maken van de energieconsumptie en het reduceren van de uitstoot ten einde te voldoen aan de energie- en klimaatdoelstellingen op middellange en lange termijn.

Hinderpalen

In afwachting van een beslissing door de Gewestelijke bevoegde autoriteiten over cruciale infrastructuurelementen.

Perspectieven

In afwachting van een beslissing door de Gewestelijke bevoegde autoriteiten over cruciale infrastructuurelementen.

2.D Versterking van de Offshore Capaciteit op de Noordzee

Voorstelling van de roadmap

Verantwoordelijke minister(s)

Tinne Van der Straeten

Context en referenties

- **NEKP/FEKP:** Opdrijven van de offshorecapaciteit in de Noordzee - Regeerakkoord: Verdubbeling van de capaciteit tot 4GW tegen 2030
- **Nationaal plan voor herstel en veerkracht:** Bouw van een energieknooppunt in de Belgische Noordzee
- **Beslissing van de Ministerraad van 18 maart 2022:** Deze beslissing voorziet te onderzoeken of dit na 2030 verder verhoogt kan worden tot 8GW, o.a. via een "repowering" van de eerste zone.

Doelstellingen

In 2030 zal de bijdrage van offshore windenergie aan de Belgische hernieuwbare productiemix 4 GW aan geïnstalleerd vermogen bedragen.

Beschrijving

In het marien ruimtelijk plan (MSP) 2020-2026 werd een bijkomend gebied van 281 km^2 (verdeeld in drie zones) in de Belgische Noordzee bestemd voor de bouw en exploitatie van installaties voor de productie en opslag van hernieuwbare energie en voor elektriciteitstransmissie. De wet van 12 mei 2019 legt de algemene beginselen vast van een concurrerende inschrijvingsprocedure voor de gunning van de exploitatieconcessies.

Uitvoering

Tenuitvoerlegging van de wet van 12 mei 2019: De plaats, de omvang en het aantal via een concurrerende inschrijvingsprocedure aan te besteden percelen zullen bij ministerieel besluit worden vastgesteld (de belangrijkste conclusies van de voorstudies worden gepubliceerd in bijlage bij dit besluit). De voorstudies moeten begin 2024 afgerond zijn.

Die voorstudies moeten de omgevingscondities in de Prinses Elisabeth-zone in kaart brengen in de vorm van gedetailleerde informatie over het zeebodemoppervlak, de geologische ondergrond en de (mogelijke) aanwezigheid van objecten. Door die informatie ter beschikking te stellen van kandidaat-inschrijvers (potentiële projectontwikkelaars) hoopt de staat het risico en de daarmee gepaard gaande kosten voor de projectontwikkelaar aanzienlijk te verminderen.

Overigens zullen de onderdelen van het transmissienet en de interconnecties door de netbeheerder worden gebouwd.

Bovendien zal een koninklijk besluit worden uitgevaardigd dat onder meer de voorwaarden en toelaatbaarheids- en gunningscriteria voor de domeinconcessie bepaalt.

Tijdschema

- **Fase 1:** Ministerieel besluit (MB) "Grid design" goedgekeurd en gepubliceerd in het BS (Q2-Q3 2023)
- **Fase 2:** Voorstudies en terreinbeschrijvingen voltooid (Q4 2020 tot Q4 2023)
- **Fase 3:** MB "percelen" (eerste fase) goedgekeurd en gepubliceerd in het BS (eind 2023)
- **Fase 4:** MB "oproep tot mededinging" goedgekeurd en gepubliceerd in het BS (Q2-Q3 2023)

- **Fase 5:** Uitreiking van de domeinconcessie en de milieuvergunningen voor het MOG2 (uitbreiding van het offshorenetwerk) (2023)
- **Fase 6:** Verkrijgen van een milieuvergunning voor de percelen (Q1-Q2 2024)
- **Fase 7:** KB "MOG2" (art. 6/5, §2 kaderwet) en KB "liabilities MOG2" (art. 6/5, §3 kaderwet) goedgekeurd en gepubliceerd in het BS (eind 2023 / begin 2024)
- **Fase 8:** Publicatie van de eerste aanbesteding en bekendmaking van de winnaar (Q4 2023 tot Q1-Q2 2025)
- **Fase 9:** Modular Offshore Grid 2 - Bouw eiland (medio 2024 - medio 2026)
- **Fase 10**: Publicatie van de tweede en derde aanbesteding en bekendmaking van de winnaars (Q2 2025 - medio 2026)
- **Fase 11:** Modular Offshore Grid 2 - fase 1 AC 700 MW gebouwd en operationeel (medio 2026 - Q3 2027)
- **Fase 12:** Versterking van het net op het vasteland - Ventilus goedgekeurd en operationeel (eind 2027 - begin 2028)
- **Fase 13:** Eerste park gebouwd en operationeel (eind 2027 - begin 2028)
- **Fase 14:** Modular Offshore Grid 2 - fase 2 AC 1400 MW gebouwd en operationeel (Q3 2027 - Q3 2028)
- **Fase 15:** Versterking van het net op het vasteland - Lus van Henegouwen goedgekeurd en operationeel (2029)
- **Fase 16:** Tweede park gebouwd en operationeel (2027 - 2029)
- **Fase 17:** Modular Offshore Grid 2 - fase 3 HVDC 1400 MW gebouwd en operationeel (Q3 2026 - Q3 2029)
- **Fase 18:** Derde park gebouwd en operationeel (2027 - 2029)

Parallele stap: beslissing van Ministerraad op 18/03/2022 over de studie over repowering (2022)

Uitvoering

Voortgang van de uitvoering

Stappen 1 tot 6 zijn lopende, de timing werd aangepast.

BKG-impact Het wordt verwacht wordt dat de routekaart uiteindelijk zal leiden tot besparingen van 6300 kt CO_2-eq. in de periode 2026-2030 en 47250 kt CO_2-eq. in de periode 2031-2040. Deze cijfers komen overeen met een capaciteit van 3,15GW rekening houdend met recente implementatie tijdslijn.

Energie-impact Verwacht wordt dat de maatregel vanaf 2026 elk jaar gemiddeld 13,6 tot 15,1 TWh elektriciteit zal opleveren.

Andere nagestreefde effecten

Indirecte gevolgen (op sociaal, milieu- en economisch vlak)

Hinderpalen Een milieueffectrapportage moet nog worden gemaakt

Vooruitzichten De beslissing van de Ministerraad van 18 maart 2022 bepaalt dat de mogelijkheid zal worden onderzocht om het streefdoel na 2030 op te trekken tot 8 GW, met name via een uitbreiding van de eerste zone. Afhankelijk van de resultaten van de studie zullen concrete beslissingen en stappen moeten worden genomen.

2.E Waterstof en CO_2 als puzzelstuk van de energietransitie

Voorstelling van de roadmap

Verantwoordelijke minister(s)

Tinne Van der Straeten

Context en referenties

– **NEKP/FEKP:**

- Haalbaarheidsstudie over de introductie van H_2 in bestaande structuren, indien gewenst technisch en wetgevend kader
- Proefproject Power-to-X
- Aardgastransportnetwerk openstellen voor waterstof
- Beoordelen van de noodzaak om te investeren in de infrastructuur voor gastransport

– **Regeerakkoord:**

- Productie van groene waterstof voor industrieën en vrachtvervoer waarvoor elektrificatie niet mogelijk is
- Vergroening van gas, power-to-x, productie van elektriciteit uit stikstofoxiden, productie van koolstofarme waterstof
- In lijn met de Green Deal van de Europese Unie zal ook het wetgevend en regelgevend kader worden aangepast om de uitbouw van een H_2- en CO_2-backbone met maximaal hergebruik van de bestaande aardgasinfrastructuur mogelijk te maken.

– **Nationaal plan voor herstel en veerkracht:**

- Een regelgevend kader voor de H_2- en CO_2-markten
- Backbone voor het transport van H_2 en CO_2
- Een industriële waardeketen voor de transitie naar waterstof

– **Beslissing van de Ministerraad van 18 maart 2022:**

- Versnelling van de energietransitie»
- versnelde uitbouw van de waterstofbackbone (richting Duitsland)
- ontwikkeling van een plan voor de waterstofindustrie

Doelstellingen

1. Het potentieel van waterstof benutten om de sectoren waar elektrificatie technisch niet haalbaar of economisch niet rendabel is koolstofvrij te maken
2. De ontwikkeling van een liquide en robuuste waterstofmarkt in België ondersteunen
3. De technologische deskundigheid op dit gebied ontwikkelen
4. België positioneren als import- en doorvoerhub in Europa voor hernieuwbare moleculen, om onze buurlanden te ondersteunen in hun energietransitie en om onze positie als energieknooppunt te behouden tijdens en na de energietransitie

Beschrijving

Elektrificatie is niet voor alle toepassingen mogelijk: sommige hebben een brandstof nodig om hoge temperaturen te bereiken, hebben waterstof (of een van waterstof afgeleide molecule) nodig als grondstof voor hun chemische reacties, of hebben gewichts- en/of volumebeperkingen waardoor een brandstof bijzonder zinvol is.

Om het potentieel van hernieuwbare moleculen in de energietransitie ten volle te benutten, moeten de markt en de waardeketen zich snel ontwikkelen. De federale staat moet een rol spelen om die ontwikkeling aan te moedigen, zowel via een duidelijke en door de sector gesteunde strategie, als met een doeltreffend regelgevingskader en gepaste financiële steun.

De technologieën bieden een extra mogelijkheid om een sterke economische activiteit te ontwikkelen binnen een sector die van essentieel belang is voor de toekomst. Dit zal de overgang van onze economie naar duurzame en milieuvriendelijke activiteiten ondersteunen en banen scheppen in een zinvolle sector.

Dankzij zijn centrale ligging in West-Europa speelt België nu al een rol als energieknooppunt voor aardgas en olieproducten. Om die rol en

expertise te kunnen behouden, is het noodzakelijk de ontwikkeling van de waterstofsector in ons land te versnellen. Dit zal ervoor zorgen dat de expertise behouden blijft, de infrastructuur sneller wordt afgeschreven en goedkope hernieuwbare moleculen beschikbaar zijn voor de Belgische consumenten.

Uitvoering

Om die doelstellingen te bereiken, worden verschillende projecten en maatregelen uitgevoerd:

1. Duidelijkheid scheppen in de verdeling van de waterstofbevoegdheden tussen de verschillende entiteiten
2. Een federale waterstofvisie en -strategie uitwerken
3. Een waterstofvervoersnet van pijpleidingen ontwikkelen, dat voor iedereen vrij toegankelijk is aan niet-discriminerende voorwaarden. Dit houdt in
   - Vastlegging van een regelgevend kader voor het vervoer van waterstof via pijpleidingen, met inbegrip van de aanstelling van één beheerder en de ontwikkeling en periodieke bijwerking van een ontwikkelingsplan voor het vervoersnet
   - Steun voor de ontwikkeling van het waterstofvervoersnet via pijpleidingen
4. Steun voor onderzoek en ontwikkeling op het gebied van waterstoftechnologieën, via:
   - het Energietransitiefonds: heroriëntering van het kader om de nadruk te leggen op technologieën die de ontwikkeling van hernieuwbare energieën mogelijk maken (met inbegrip van waterstof)
   - Clean Hydrogen for Clean Industry: een oproep voor projecten die specifiek gericht zijn op klimaatneutrale waterstof
   - De projectoproep « H_2 import», die specifiek gericht is op projecten en technologieën die de invoer van hernieuwbare moleculen (waterstof en afgeleiden) per schip mogelijk maken
5. Totstandbrenging van internationale samenwerkingsverbanden, via MoU

Tijdschema

1. Duidelijkheid scheppen in de verdeling van de waterstofbevoegdheden tussen de verschillende entiteiten: **Q3 2022**
2. Een federale waterstofvisie en -strategie uitwerken
   - Publicatie van de strategie in **Q3 2021**
   - Bijwerking van de strategie in **Q3 2022**
3. Een waterstofvervoersnet van pijpleidingen ontwikkelen, dat voor iedereen vrij toegankelijk is aan niet-discriminerende voorwaarden. Dit houdt in
   - Een regelgevend kader:
     - Openbare raadpleging in **Q1 2022**
     - Voltooiing van het wetsvoorstel in **juli 2022**
     - Indiening van het wetsvoorstel in het parlement in **november 2022**
     - Benoeming van de enige beheerder: **juli 2023**
   - Steun voor de ontwikkeling van het waterstofvervoersnet via pijpleidingen
     - Toekenning van een subsidie voor het RRF «backbone»-project: **Q3 2022**
     - Toekenning van een subsidie voor het «backbone»-project in het kader van de beslissing van de ministerraad van 18 maart 2022: **Q3 2023**
4. Steun voor onderzoek en ontwikkeling op het gebied van waterstoftechnologieën, via:
   - het Energietransitiefonds: herziening van de scope in **Q4 2020**
   - Clean Hydrogen for Clean Industry: een oproep voor projecten die specifiek gericht zijn op klimaatneutrale waterstof
     - Publicatie van de projectoproep in **Q2 2022**
     - Selectie van projecten in **juli 2022**
   - De projectoproep « H_2 import», die specifiek gericht is op projecten en technologieën die de invoer van hernieuwbare moleculen (waterstof en afgeleiden) per schip mogelijk maken

- Publicatie van de projectoproep in **Q4 2022**
- Selectie van projecten in **Q1 2023**

5. Totstandbrenging van internationale samenwerkingsverbanden, via MoU
   - Sluiting van MoU: **2021**
   - Voortzetting van de samenwerking: **2022-2024**

Uitvoering

Voortgang van de uitvoering

1. Duidelijkheid scheppen in de verdeling van de waterstofbevoegdheden tussen de verschillende entiteiten
   - Sinds het eerste kwartaal van 2021 worden besprekingen gevoerd met de gewesten. Het bereiken van een consensus over de interpretatie van de bevoegdheden bleek moeilijker dan verwacht. Dit dossier zal begin juli aan het Overlegcomité worden voorgelegd, met de bedoeling een consensus te bereiken over de ingediende nota
2. Een federale waterstofvisie en -strategie uitwerken
   - Publicatie van de strategie: gepubliceerd op 29/10/2021
   - Bijwerking van de strategie: gepland voor Q3 2022
3. Een waterstofvervoersnet van pijpleidingen ontwikkelen, dat voor iedereen vrij toegankelijk is aan niet-discriminerende voorwaarden. Dit houdt in
   - Een regelgevend kader:
     - Openbare raadpleging: vond plaats van 25/01/2022 tot 22/02/2022 (4 weken). Er werd een webinar georganiseerd om de inhoud van het beoogde regelgevingsmodel te presenteren. De ingezamelde feedback werd samengevat en gepubliceerd op de website van de FOD Economie
     - Voltooiing van het wetsvoorstel: wordt momenteel afgerond
     - Indiening van het wetsvoorstel in het parlement: gepland voor november 2022
     - Benoeming van de enige beheerder: gepland voor juli 2023
   - Steun voor de ontwikkeling van het waterstofvervoersnet via pijpleidingen
     - Toekenning van een subsidie voor het RRF «backbone»-project: gepland voor Q3 2022
     - Toekenning van een subsidie voor het «backbone»-project in het kader van de beslissing van de ministerraad van 18 maart 2022: gepland voor Q3 2023
4. Steun voor onderzoek en ontwikkeling op het gebied van waterstoftechnologieën, via:
   - Het Energietransitiefonds: de scope werd herzien voor de pijlers 1 en 3 die betrekking hebben op de bevoorradingszekerheid en de hernieuwbare energiebronnen in de Noordzee. De projectoproepen van november 2020 e2n 2021 hebben geleid tot de invoering en ondersteuning van heel wat waterstofprojecten
   - Clean Hydrogen for Clean Industry: een oproep voor projecten die specifiek gericht zijn op klimaatneutrale waterstof
     - Publicatie van de projectoproep eind april 2022, projecten konden worden ingediend tot 1 juni 2022
     - Selectie van de projecten: de FOD Economie onderzoekt momenteel de verschillende projectvoorstellen; zijn advies wordt verwacht tegen 1 juli 2022. Daarna zullen de projecten worden geselecteerd door de minister van Energie
   - De projectoproep « H_2 import», die specifiek gericht is op projecten en technologieën die de invoer van hernieuwbare moleculen (waterstof en afgeleiden) per schip mogelijk maken
     - Publicatie van de projectoproep gepland voor Q4 2022
     - Selectie van projecten gepland voor Q1 2023

5. Totstandbrenging van internationale samenwerkingsverbanden, via MoU
   - Sluiten van MoU: MoU afgesloten met Oman en Namibië in 2021
   - Voortzetting van de samenwerking: loopt

BKG-impact

Het CO_2-effect van die maatregelen is het gevolg van de verandering van brandstof/energiebron voor de toepassingen die in de toekomst waterstof zullen gebruiken. De geplande volumes hernieuwbare waterstof en afgeleiden zijn als volgt (zie federale waterstofstrategie):

- 3 tot 6 TWh in 2030
- 100 tot 165 TWh in 2050

De gegenereerde CO_2-besparing is afhankelijk van de aanvankelijk gebruikte brandstof. In vergelijking met aardgas komt dit overeen met[7]:

- 0,6 tot 1,3 Mt CO_2/jaar in 2030
- 21,6 tot 35,6 Mt CO_2/jaar in 2050

In de projectoproep "Clean Hydrogen for Clean Industry" wordt bij de evaluatie van projecten specifiek rekening gehouden met de vermeden CO_2-uitstoot. Vanaf 2026 wordt een besparing van 50.000 ton CO_2/jaar verwacht als gevolg van de uitvoering van deze projecten.

Energie-impact

Deze maatregelen beogen de ontwikkeling van waterstof tot een volwaardige energievector, die met name in sectoren die bv. moeilijk te elektrificeren zijn (industrie, zwaar transport) een belangrijke bijdrage kan leveren om klimaatneutraliteit te bereiken. Daarnaast kan waterstof de nodige flexibiliteit brengen in het geïntegreerde energiesysteem van de toekomst met een toenemend aandeel hernieuwbare energie.

[7] Uitgaande van een netto calorische waarde van aardgas van 50 MJ/kg. Deze cijfers houden alleen rekening met de vermeden CO_2-emissies die anders zouden zijn uitgestoten als gevolg van de verbranding van aardgas.

Andere nagestreefde effecten

Indirecte gevolgen (op sociaal, milieu- en economisch vlak)

De ontwikkeling van waterstof als volwaardige energievector, van een liquide waterstofmarkt en van gespecialiseerde kennis en knowhow inzake waterstoftechnologie zal voor de Belgische economie ook economische opportuniteiten bieden in deze toekomstgerichte en kennisintensieve sector.

Hinderpalen

De besprekingen met de gewesten over de verdeling van de bevoegdheden hebben langer geduurd dan aanvankelijk verwacht, maar een akkoord lijkt op korte termijn mogelijk.

Vooruitzichten

Het REPowerEU-plan zal via de "Hydrogen Accelerator" een extra impuls bieden voor de versnelde ontwikkeling van de Europese waterstofeconomie, onder meer via verhoogde targets voor de productiecapaciteit en in te voeren volumes hernieuwbare waterstof. De exacte impact hiervan op België moet echter nog duidelijk worden.

Het "Hydrogen and decarbonised gas market package", waarvan in december 2021 een eerste ontwerp is gepubliceerd, zal in de regelgeving moeten worden opgenomen zodra het is afgerond. Het zal helpen bepaalde concepten te verfijnen en gemeenschappelijke regels voor alle lidstaten vast te stellen. Bij de opmaak van het wetsvoorstel betreffende het vervoer van waterstof via pijpleidingen is rekening gehouden met de belangrijkste richtsnoeren van dit gaspakket

2.F Floating Solar en Aquapark

Voorstelling van de roadmap

Verantwoordelijke minister(s) Vincent Van Quickenborne

Context en referenties

- **Nationaal plan voor herstel en veerkracht:** Emerging Energy Transmissions - Floating Solar
- **Beslissing van de ministerraad van 18/03/2022:** Versnelling van de energietransitie met het oog op een grotere energieonafhankelijkheid

Doelstellingen

1. Floating solar/Drijvende zonneparken - Naast de ontwikkeling van windenergie willen wij de capaciteit van zonne-energie op zee vergroten door op grotere schaal drijvende zonnepanelen te installeren.
2. Aquacultuurparken - De mogelijkheden van aquacultuurparken om de teelt van zeewier als bron voor biobrandstoffen te stimuleren, moeten worden onderzocht.

Beschrijving

1. Floating solar - Net als offshore windenergie, en geheel in lijn met de huidige trends in de zonne-energiesector, wordt verwacht dat de markt van drijvende zonneparken in de komende jaren een explosieve groei zal kennen. Die markt is qua omvang en belang vergelijkbaar met die van offshore windenergie en bij uitstek geschikt voor implementatie in de gedeelde ruimte op zee. Gezien de snelle prijsdaling en razendsnelle evolutie van de technologieën van zonnepanelen, geloven wij dat die technologie in de relatief nabije toekomst kostenconcurrerend kan worden in het Europese energielandschap. Om de technologie van de toekomst te kunnen exporteren, zullen wij echter als eerste een grootschalig demonstratieproject moeten opzetten. Daarom investeren wij versneld in een grootschalig demonstratiemodel voor zonne-energie op zee (floating solar).
2. Aquacultuurparken - Doel van de studie is de mogelijkheden onderzoeken om te investeren in aquacultuurparken om de teelt van zeewier als grondstof voor biobrandstoffen te stimuleren. Belgische bedrijven innoveren en investeren aanzienlijk in maricultuur. Al te vaak echter stuiten zij op belemmeringen die verhinderen dat dit economisch voldoende rendabel is. In het kader van de uitvoering van de algemene beleidsnota Noordzee wordt dit jaar gestart met de ontwikkeling van een visie op maricultuur in onze Noordzee, en dat in nauwe samenspraak met alle belanghebbenden. Bijzondere aandacht zal worden besteed aan het vinden van geschikte locaties voor de vestiging van grootschalige aquacultuurparken.

Uitvoering

1. Floating solar - Wij willen versneld investeren in een grootschalig demonstratiemodel voor zonne-energie op zee (floating solar).
2. Aquacultuurparken - Ontwikkeling van een visie op maricultuur en identificatie van geschikte locaties hiervoor in de Belgische Noordzee

Tijdschema

- **Floating solar - Fase 1:** Opstellen van een bestek, lancering van een aanbesteding voor de bouw van een grootschalig demonstratiemodel van drijvende zonnepanelen. Gepland tijdschema: tussen Q1 2023 en Q2 2024
- **Aquacultuurparken - Fase 1:** Opstarten van de dialoog met de betrokken actoren om een visie te ontwikkelen op maricultuur in de Belgische Noordzee. Gepland tijdschema: tussen Q3 2022 en Q4 2023

Uitvoering

Voortgang van de uitvoering

Moet nog starten

BKG-impact Verder uit te werken

Energie-impact Verder uit te werken

Andere nagestreefde effecten

Verder uit te werken

Indirecte gevolgen (op sociaal, milieu- en economisch vlak)

Verder uit te werken

Hinderpalen

Vooruitzichten

2.G Vermindering van de luchtvaartbeperkingen voor de ontwikkeling van windenergie

Voorstelling van de roadmap

Verantwoordelijke minister(s)

Georges Gilkinet en Ludivine Dedonder

Context en referenties

- **NEKP/FEKP:** "maximalisering van de productie en het gebruik van hernieuwbare energie"**Regeerakkoord:** "... In de eerste plaats zetten we in op de ontwikkeling en bouw van hernieuwbare energiebronnen - in het bijzonder wind- en zonne-energie - en dit in het hele land, van Oostende tot Aarlen."
- **Ministerraad van 18 maart 2022:** "de drempels (afstand tot radars, hoogtebeperkingen, oppervlakte en inplanting van uitsluitingszones...) die bestaan voor de bouw van windturbines maximaal afbouwen door in overleg te gaan met Skeyes en Defensie"

Doelstellingen Vermindering van de technische beperkingen die door de apparatuur van de luchtvaartnavigatiediensten worden opgelegd aan de plaatsing van windturbines.

Beschrijving Wij streven ernaar de bestaande luchtvaart-technische beperkingen voor de uitrol van hernieuwbare energie maximaal af te bouwen. Het kan onder meer gaan om afstandsbeperkingen ten opzichte van luchtvaartnavigatie-, communicatie- of bewakingsapparatuur als radars, hoogte- of oppervlaktebeperkingen of de instelling en inplanting van uitsluitingszones enz.) Dit zal gebeuren via een oplossingsgerichte aanpak. Extra investeringsmiddelen zullen worden vastgelegd bij Skeyes en bij het ministerie van Defensie. Het project zou een potentiële toename van 1,5 GW hernieuwbare energie kunnen opleveren.

Uitvoering

In de eerste plaats zal worden nagegaan welke mogelijkheden er zijn om op korte termijn verbeteringen aan te brengen in de huidige dossiers. Vervolgens zal een evaluatie van de structurele verbeteringen worden gemaakt door Skeyes en Defensie, die een routekaart zullen voorstellen die onder meer de invoering van een overleg tussen Skeyes, Defensie en de betrokken regionale overheden zal omvatten. Tenslotte zullen de geplande structurele maatregelen worden uitgevoerd.

Tijdschema

- **Fase 1:** Evaluatie van de mogelijkheden om de huidige dossiers op korte termijn af te ronden. Een werkgroep voor de technische uitvoering zal maatregelen moeten nemen met het oog op de formulering van gemeenschappelijke criteria voor Skeyes en Defensie voor het uitbrengen van technisch advies. De resultaten van die werkzaamheden worden verwacht tegen september 2022.
- **Fase 2:** Evaluatie van de structurele verbeteringen door de ontwikkeling van een routekaart door Skeyes en Defensie (eind 2022). Er is een structurele coördinatie in gang gezet om de respectieve processen op dit gebied te harmoniseren. Die routekaart zal de invoering van een overleg tussen Skeyes, Defensie en de betrokken federale en regionale overheden omvatten.
- **Fase 3:** Uitvoering van de in fase 2 vastgestelde maatregelen
- **Fase 4:** Skeyes informeert de toezichthoudende overheid en haar bestuursorganen regelmatig over de voortgang van de uitvoering van de routekaart
- **Fase 5:** Een evaluatie van de tenuitvoerlegging van de maatregelen en hun impact op de bouw van windturbines in de betrokken gewesten door Skeyes en Defensie in samenwerking met het Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV).

Uitvoering

Voortgang van de uitvoering

Een werkgroep voor de technische uitvoering zal maatregelen moeten nemen met het oog op de formulering van gemeenschappelijke criteria voor het uitbrengen van technisch advies. Momenteel is voor die doelstelling nog geen tijdschema of streefdatum vastgesteld.

Er is een structurele coördinatie (ongeveer om de 6 weken vergadering) in gang gezet om de respectieve processen op dit gebied te harmoniseren.

Er zal worden nagegaan of deelname van de Gewesten valt te overwegen.

BKG-impact

Vermindering van broeikasgassen via meer productie van hernieuwbare energie door de potentiële uitbreiding van windmolenparken.

Energie-impact

Meer productie van hernieuwbare energie: geraamde extra capaciteit van 1,5 GW.

Andere nagestreefde effecten

Vermindering van de energieafhankelijkheid van ingevoerde fossiele brandstoffen.

Indirecte gevolgen (op sociaal, milieu- en economisch vlak)

Hinderpalen

Vooruitzichten

3. TRANSPORT EN MOBILITEIT

3.A Naar scheepvaart met netto-nulemissie tegen 2050

Voorstelling van de roadmap

Verantwoordelijke minister(s)

- Vincent Van Quickenborne
- Georges Gilkinet

Context en referenties

- **NEKP/FEKP:** België zal in overleg met de EU-lidstaten de invoering bestuderen van een mechanisme om te zorgen voor een transitie naar het gebruik van koolstofvrije energie in de maritieme sector op internationaal en nationaal niveau, zij het door de oplegging of versterking van emissienormen. Te dien einde moet een routekaart voor de scheepvaart in België worden ontwikkeld, actieve internationale samenwerking moet worden voortgezet en voorstellen voor maatregelen moeten worden ingediend en ondersteund door IMO.
- **Regeerakkoord:** De federale regering zal in nauw overleg met buurlanden en deelstaten het debat ondersteunen over hoe het principe "de vervuiler betaalt" beter kan worden toegepast in de scheepvaartsector en de luchtvaartsector, dit rekening houdende met de impact op de economie en zonder dat dit het *level playing field* verstoort.

Doelstellingen

De broeikasgasuitstoot van schepen verminderen overeenkomstig de doelstellingen van de broeikasgasstrategie van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO), het Akkoord van Parijs, de Europese Unie en de Belgische Staat.

Beschrijving

De IMO-broeikasgasstrategie legt twee doelstellingen vast: de eerste bestaat erin de CO_2-uitstoot door transportactiviteiten met minstens 40% te verminderen tegen 2030, en de inspanning voort te zetten om tegen 2050 te komen tot een vermindering met 70% in vergelijking met 2008. De tweede doelstelling is de totale jaarlijkse broeikasgasuitstoot tegen 2050 minstens te halveren ten opzichte van die in 2008. Via de Green Deal wil de EU tegen 2030 een vermindering van 55% bereiken en tegen 2050 klimaatneutraal zijn.

De maatregelen om die ambities voor de scheepvaart te verwezenlijken, worden momenteel besproken in de IMO en in de werkgroepen vervoer en milieu van de Europese Raad. Op nationaal niveau zullen mogelijk maatregelen worden toegepast op kleine schepen die niet onder de IMO-wetgeving vallen.

Uitvoering

- IMO: herziening van de broeikasgasstrategie van de IMO en besprekingen binnen de IMO over mogelijke maatregelen op middellange en lange termijn, waaronder een op de marktwerking gebaseerde maatregel.
- EU: beraadslagingen van de Raad over het "Fit for 55"-pakket voor de scheepvaart (in de context van de herziening van het ETS, FueIEU Maritime, ...).
- BE: vaststelling van de volgende stappen om de nationale scheepvaartsector koolstofvrij te maken.

Tijdschema

- **Fase 1**: Herziening van de broeikasgasstrategie van de IMO: bij de IMO pleiten voor een verhoging van het streefcijfer van 50% vermindering van de CO_2-uitstoot om in 2050 te komen tot een klimaatneutrale scheepvaart. (medio 2023)
- **Fase 2**: Op IMO-niveau overeenstemming bereiken over mogelijke maatregelen op middellange en lange termijn om de broeikasgasuitstoot van schepen rechtstreeks te verminderen. Een of meer nieuwe/innovatieve mechanismen voor uitstootbeperking overwegen, die eventueel op de marktwerking gebaseerde maatregelen omvatten. (31/12/2026)

– **Fase 3**: Deelnemen aan de besprekingen van de Europese Raad over het "Fit for 55"-plan en er het Belgische standpunt verdedigen. Met dit plan wil de Unie zich ertoe verbinden de uitstoot van broeikasgassen met 55% te verminderen tegen 2030. Het voorgestelde maatregelenpakket voor de scheepvaart omvat het opnemen van de scheepvaart in het Europese systeem voor emissiehandel (EU ETS), de invoering van FuelEU Maritime, de herziening van de energiebelastingrichtlijn (ETD). (31/12/2022)
– **Fase 4**: Volgende stappen vaststellen om de nationale scheepvaartsector koolstofvrij te maken. (31/12/2026)

Uitvoering

Voortgang van de uitvoering

– **Fase 1**: De eerste debatten van de IMO-leden vonden plaats in het kader van de Commissie voor de bescherming van het mariene milieu MEPC 77 in december 2021. De werkzaamheden zullen worden voortgezet tijdens MEPC 78 in juni 2022. De routekaart voorziet in de voltooiing van de werkzaamheden voor de herziening van de strategie tijdens MEPC 80 in juli 2023. In de loop van de debatten binnen de EU is de terminologie geëvolueerd: zo zal worden gesproken van een "geleidelijke vermindering van de uitstoot van broeikasgassen"
– **Fase 2**: Het werkplan dat op 17 juni 2021 werd goedgekeurd bestaat uit 3 fasen:

1. consolidatie en eerste besprekingen tijdens de internationale vergaderingen ISWG 12 (mei 2022) en MEPC 78 (juni 2022);
2. evaluatie en selectie van te ontwikkelen maatregelen (tot medio 2023);
3. ontwikkeling van een of meer maatregelen (tijdschema in overeenstemming met de herziening van de broeikasgasstrategie).

– **Fase 3**: De werkzaamheden zijn aan de gang via besprekingen in de verschillende raadswerkgroepen transport (shipping working party, working party environment, ...). Sommige dossiers zitten in de fase van goedkeuring door Coreper (Fuel EU). Het Belgische standpunt werd besproken in werkgroepen binnen het CCIM (ETS) en Be4Move (FuelEU), die worden voorgezeten door het DGS. Het standpunt voor FuelEU werd goedgekeurd binnen de DGE en wordt gebruikt als leidraad bij de onderhandelingen.
– **Fase 4**: In maart 2021 werd de laatste hand gelegd aan een studie. Die analyseert voor de nationale scheepvaartsector de volgende gegevens: de emissies, de lopende initiatieven en het reductiepotentieel van de verschillende technische maatregelen voor de verschillende scheepstypen. De studie brengt tal van juridische beperkingen onder de aandacht waarmee een (federale) overheid wordt geconfronteerd als zij bepaalde mechanismen wil invoeren. De studie zal dienen als basis om de volgende stappen te bepalen. Die zullen worden bepaald na de huidige besprekingen op IMO-niveau.

BKG-impact

Energie-impact

Andere nagestreefde effecten

Indirecte gevolgen (op sociaal, milieu- en economisch vlak)

Hinderpalen In het kader van de internationale onderhandelingen wordt gewerkt aan afstemming tussen de Europese lidstaten. Aangezien de lidstaten verschillende ambities hebben, hangt het Belgische standpunt onvermijdelijk af van het gemeenschappelijk standpunt dat wordt onderhandeld op Europees niveau.

Bovendien moeten heel wat kwesties worden besproken in het kader van de werkzaamheden in verband met de thematiek van de broeikasgassen. Sommige lidstaten van de IMO wensen met name aanvullende studies en evaluaties. Het aantal werkvergaderingen is dan weer beperkt. De tijdsdruk is dus reëel.

Sommige economische maatregelen lijken ingewikkeld voor sommige IMO-lidstaten. Dat houdt immers ook besprekingen in over de bestemming van de inkomsten, over de bijdragers (verwijzing naar het beginsel van gemeenschappelijke maar gedifferentieerde verantwoordelijkheden, niet van toepassing op de scheepvaart).

Vooruitzichten

Het resultaat van de "Fit for 55"-onderhandelingen kan een invloed hebben op het uiteindelijke standpunt op IMO-niveau. Afhankelijk van de resultaten op het vlak van ambitie, kan dit een opportuniteit of een hinderpaal worden.

3.B Modal shift: MaaS

Voorstelling van de roadmap

Verantwoordelijke minister(s)

Georges Gilkinet

Context en referenties

- **NEKP/FEKP:** Ondersteuning van privé-initiatieven en integratie van initiatieven in Mobility as a Service (MaaS)
- **Regeerakkoord:** Samen met de deelstaten streeft deze regering naar een ambitieuze modal shift met het oog op een forse toename van het aandeel van duurzame mobiliteitsmodi via "mobility as a service".
- **Nationaal plan voor herstel en veerkracht:** Smart mobility
- **Supranationale plannen, strategieën en beleidsmaatregelen** (EU Sustainable and smart mobility strategy, Richtlijn 2010/40/EU betreffende intelligente vervoerssystemen (ITS), Gedelegeerde Verordening 2017/1926 met betrekking tot het aanbieden van EU-brede multimodale reisinformatiediensten, en Benelux Living Laboratory MaaS)

Doelstellingen

Mobility as a Service (MaaS) maakt gebruik van een reeks gegevens en een digitaal platform om een vervoersdienst te bieden en efficient te beheren in een vereenvoudigd en geïntegreerd aanbod dat beantwoordt aan de mobiliteitsbehoeften van personen. Het doel is om MaaS zo te ontwikkelen dat de verschuiving naar milieuvriendelijke vervoerswijzen wordt gestimuleerd. De routekaart omvat de volgende specifieke doelstellingen:

- De verdere ontwikkeling en uitrol van MaaS in België stimuleren in de richting van duurzame mobiliteit, in het bijzonder modal shift
- De federale regering positioneren als facilitator ten aanzien van de andere bestuursniveaus, de non-profitsector en de particuliere

sector, en bijdragen tot een coördinatie tussen regionale initiatieven
- Zorgen voor de verdere ontwikkeling van een nationaal toegangspunt (NAP) dat de toegang tot de gegevens van het personenvervoer en van de elementen van het wegvervoer centraliseert via het platform www.transportdata.be
- Nieuwe stappen zetten bij de NMBS om MaaS te exploiteren als een extra kanaal om reizigers aan te trekken

Meer concrete doelstellingen moeten nog worden overeengekomen in overleg met de gewesten.

Beschrijving

De in de routekaart opgenomen maatregelen maken deel uit van een uitgebreid programma. Enerzijds gaat het erom de stem van België te laten horen in het Europese beleid en de Europese wetgeving die op (inter)federaal niveau in werking is getreden, ten uitvoer te leggen. Anderzijds omvat het programma ook het specifieke federale beleid, dat ook vorm krijgt in een interfederale context, om een efficiënt en samenhangend kader te creëren voor de MaaS-toepassingen in ons land. De nationale toegangspunten (NAP) die in België via het www.transportdata.be-platform zijn ingevoerd, vormen een essentieel onderdeel van het EU-beleid.

Uitvoering

De routekaart omvat verschillende acties:

- Actief deelnemen aan overlegorganen, zowel op administratief niveau (Europese Commissie, Benelux en ITS-stuurgroep) als in een breder kader met vertegenwoordigers van de private sector (MaaS Alliance, Belgisch MaaS-platform georganiseerd door ITS.be)
- De aangekondigde Europese regelgevende initiatieven volgen en ze na goedkeuring toepassen in de Belgische context
- Een bijeenkomst met het gewestelijk niveau organiseren om een interfederale visie en een interfederaal kader uit te werken. Daarnaast zullen werkgroepen zich richten op vier verschillende thema's: markt en businessmodel, data en IT-integratie, mobiliteitspunten en sensibilisering.

Uit het overleg met de gewesten zouden andere concrete initiatieven kunnen voortvloeien.

Tijdschema

- **Fase 1**: Geplande uitbreiding van het NAP overeenkomstig de gedelegeerde verordening 2017/1926, die ertoe moet leiden dat gegevens over het volledige aanbod van vervoers- en mobiliteitsdiensten ter beschikking worden gesteld en kunnen worden geëxploiteerd door MaaS-aanbieders (1/12/2023)
- **Fase 2**: Meewerken aan de herziening van de gedelegeerde verordening 2017/1926 om het NAP bruikbaarder te maken voor de MaaS-toepassingen (termijn nog te bepalen)
- **Fase 3**: Uitvoering van de herziene gedelegeerde verordening, die zal leiden tot een concrete uitbreiding van het NAP zoals beschikbaar op www.transportdata.be (december 2022)
- **Fase 4**: Meewerken aan een nieuw EU-initiatief om een kader te creëren voor de MaaS-aanbieders (multimodale digitale mobiliteitsdiensten genoemd) (termijn nog te bepalen)
- **Fase 5**: Tenuitvoerlegging van het nieuwe EU-regelgevingskader voor de multimodale digitale mobiliteitsdiensten
- **Fase 1'**: Werkgroepen organiseren om een interfederale visie op MaaS in België te ontwikkelen (30/06/2022)
- **Fase 2'**: Uitvoering van de visie (31/12/2024)

Uitvoering

Voortgang van de uitvoering

De uitbreiding van het NAP is op tijd van start gegaan zodat tegen het najaar van 2021 aanzienlijke vooruitgang kon worden geboekt. De volgende fasen zijn in voorbereiding.

De initiatieven van de Europese Commissie voor een nieuwe en bijgewerkte regelgeving hebben vertraging opgelopen, maar worden momenteel voorbereid, met de medewerking van onze vervoersadministraties. Die vertraging is echter geen groot probleem.

De interfederale visie op MaaS in België is op de goede weg, na een jaar van intensief overleg, waarbij ook de privésector en het maatschappelijk middenveld betrokken waren. Dit heeft in april geleid tot formele adviezen van de Federale Raad voor Duurzame Ontwikkeling, de Centrale Economische Raad en de Nationale Arbeidsraad.

BKG-impact

Door een modal shift en dus een vermindering van het autogebruik ten voordele van duurzamere vervoerswijzen te stimuleren, wil MaaS de uitstoot van broeikasgassen verminderen. Het is echter bijzonder moeilijk om de impact van MaaS op de broeikasgasuitstoot te meten. De overheidsdiensten die belast zijn met de uitvoering van de routekaart onderzoeken momenteel hoe die impact wordt geëvalueerd in het buitenland.

Energie-impact

Andere nagestreefde effecten

De ontwikkeling van MaaS zal leiden tot een modal shift en een herinrichting van de openbare ruimte. MaaS vergroot de behoefte aan mobiliteitshubs of multimodale infrastructuren (SDG 8 en 9). Het stadslandschap, in het bijzonder rond spoorwegstations, zal verder worden omgevormd tot een groenere ruimte met veel actieve gebruikers (SDG 3 gezondheid en welzijn). Daarnaast is MaaS een middel om het autogebruik in stadscentra terug te dringen en zo de beschikbare openbare ruimte te vergroten en een duurzamere en socialere bestemming te geven. Het vermindert de noodzaak voor gezinnen om een eigen auto (of tweede auto) te bezitten. De gebruikersinterface is bijzonder geschikt voor sensibilisering (SDG 12).

Indirecte gevolgen (op sociaal, milieu- en economisch vlak)

De ontwikkeling van MaaS zal naar verwachting een licht positief effect hebben op de werkgelegenheid (SDG 8), aangezien zowel voor de digitale ondersteuning als voor de operationalisering van systemen voor deelmobiliteit arbeidskrachten nodig zullen zijn.

De invoering van MaaS heeft tot doel het duurzaam vervoeraanbod (SDG 9) te verbeteren, en dat zal in het bijzonder ten goede komen aan mensen die in armoede leven. Die bevolkingsgroep maakt namelijk meer gebruik van duurzame vervoerswijzen, terwijl autobezit en -gebruik meer voorkomen bij de hogere inkomensgroepen. Op die manier kan MaaS bijdragen tot de versterking van de sociale cohesie (SDG 10).

Hinderpalen

Een moeilijkheid is het grote aantal stakeholders in het MaaS ecosysteem. Ze variëren sterk op het vlak van grootte, doelstellingen en ambities. MaaS-aanbieders en vervoer- en mobiliteitoperatoren kunnen publiek of privaat zijn (of deel uitmaken van een publiek-private samenwerking). In het openbaar vervoer hebben de operatoren een monopolie; aan de particuliere kant zijn er kansen voor sterke Belgische (en Europese) bedrijven. De gebruiker staat centraal, maar het voldoen aan zijn voorkeuren leidt niet automatisch tot een duurzamere mobiliteit. Dit kan een verklaring zijn voor de vertraging die het Europees kader voor MaaS en aanverwante diensten (MDMS) heeft opgelopen.

Om dit probleem aan te pakken werd op Europees niveau een Multimodal Passenger Mobility Forum opgericht, dat de MDMS-verordening voorbereidt en ook zal toezien op de uitvoering ervan. Voor het Belgische interfederale beleid werd deze moeilijkheid bij de ontwikkeling van de visie overwonnen door het advies in te winnen van de Federale Raad voor Duurzame Ontwikkeling, de Centrale Economische Raad en de Nationale Arbeidsraad, die erin slaagden hun geco-

ordineerd advies binnen de gestelde termijn in te dienen, zodat het geplande tijdschema kon worden nageleefd. Daarnaast was er overleg met de particuliere sector, waarvoor een beroep werd gedaan op de vzw ITS.be, die particuliere en publieke partijen uit de sector samenbrengt. Voor de uitvoering van die interfederale visie is een belangrijke plaats ingeruimd voor de bijdrage en de betrokkenheid van de verschillende invalshoeken in het ecosysteem.

De bevordering van zachte vervoerswijzen en de door MaaS geboden mogelijkheden moeten gepaard gaan met een duidelijke herwaardering van de rol van het spoor als ruggengraat van een efficiënte, koolstofarme en energiezuinige mobiliteit, zoals uiteengezet in de Spoorvisie 2040.

Vooruitzichten De FOD Mobiliteit en Vervoer is lid geworden van de UITP (International Association of Public Transport), het wereldwijde netwerk van actoren in het openbaar vervoer en alle duurzame vervoerswijzen, dat de mogelijkheid biedt om te leren van buitenlandse ervaringen.

3.C Federaal Fietsactieplan

Voorstelling van de roadmap

Verantwoordelijke minister(s) Georges Gilkinet

Context en referenties

- **NEKP/FEKP:** Stimuleren van de zachte mobiliteit
- **Regeerakkoord:** Op het vlak van mobiliteit neemt de regering alle nodige maatregelen om het gebruik van milieuvriendelijke vervoersmiddelen aan te moedigen. Samen met de deelstaten streeft deze regering naar een ambitieuze modal shift met het oog op een forse toename van het aandeel van duurzame mobiliteitsmodi.

Doelstellingen Doel is een modal shift naar het openbaar vervoer en zachte vervoerswijzen aan te moedigen.

Beschrijving De maatregel bestaat uit de ontwikkeling van een actieplan ter bevordering van het fietsgebruik (Be Cyclist) met de andere leden van de regering. Het plan zal gericht zijn op concrete maatregelen om a) meer mensen aan het fietsen te krijgen, b) positief te communiceren over fietsen.

Uitvoering Het actieplan ter bevordering van het fietsgebruik zal in hoofdzaak worden uitgevoerd door Vias en de strategische cel. In de praktijk zullen Vias en de strategische cel bilaterale gesprekken organiseren met de strategische cellen van elk regeringslid om te bekijken welke fietsbevorderende maatregelen zij kunnen nemen. Het kabinet-Gilkinet treedt op als facilitator. Het zal het plan vorm geven en maatregelen voorleggen op basis van de bevoegdheden van minister Gilkinet. Alle regeringsleden zijn daarentegen zelf verantwoordelijk voor hun eigen maatregelen. De FOD Mobiliteit en Vervoer vervult de rol van deskundige. Dit fietsplan zal dus fietsmaatregelen van elk kabinet omvatten (op vrijwillige basis). Het plan ter bevordering

van het fietsgebruik werd in september 2021 voorgesteld tijdens de wereldkampioenschappen wielrennen. De acties van het plan zullen gespreid over de legislatuur worden uitgevoerd. Een evaluatie van de uitvoering van dit plan is gepland voor september 2022 (tussentijds verslag) en september 2023 (eindverslag).

Tijdschema

- **Fase 1**: Organisatie door Vias van bilaterale gesprekken met de strategische cellen van de ministers en staatssecretarissen (2/07/2021)
- **Fase 2**: Raadpleging door de strategische cellen van hun administraties en eventueel van partners uit het verenigingsleven en economische partners (27/07/2021)
- **Fase 3**: Op basis van de ontvangen input, opstelling van het fietsplan door Vias met de hulp van de FOD M&V (8/09/2021)
- **Fase 4** : Officiële goedkeuring van het fietsplan (9/09/2021)
- **Fase 5**: Publicatie en voorstelling van het actieplan ter bevordering van het fietsgebruik tijdens de wereldkampioenschappen wielrennen (september 2021).
- **Fase 6**: Tussentijdse evaluatie (sept. 2022)
- **Fase 7**: Eindevaluatie (sept. 2023)

Uitvoering

Voortgang van de uitvoering

Het federale actieplan ter bevordering van het fietsgebruik is op vrijdag 24 september 2021 door de ministerraad goedgekeurd. Onlangs werd gestart met de tussentijdse evaluatie, die zal naar verwachting klaar zijn in september. Een definitief evaluatieverslag wordt verwacht in september 2023. Het tijdschema wordt dus nageleefd en de doelstelling om te komen tot een federaal plan ter bevordering van het fietsgebruik werd gehaald. Het is nu aan elke minister en staatssecretaris om hun maatregelen in praktijk te brengen.

BKG-impact

Hoewel de opstelling van het plan ter bevordering van het fietsgebruik op zich niet leidt tot een vermindering van de CO_2-uitstoot, zou de uitvoering ervan op langere termijn wel een effect op de uitstoot moeten hebben. Die impact wordt echter niet geëvalueerd.

Energie-impact

Andere nagestreefde effecten

Naast de klimaatdoelstellingen heeft de bevordering van het fietsgebruik ook tot doel de mentale en fysieke gezondheid van de Belgen te verbeteren.

Er wordt ook een gunstig effect op de economie verwacht, aangezien de kosten van files torenhoog zijn.

Die andere effecten van de maatregel worden niet geëvalueerd, maar een kosten-batenanalyse van het fietsen werd besteld bij VIAS.

Indirecte gevolgen (op sociaal, milieu- en economisch vlak)

Aangezien fietsen mensen langer gezond houdt, zal de maatregel naar verwachting positieve effecten hebben op gezondheid en welzijn (SDG 3).

Ook zou dit een gunstige invloed moeten hebben op gendergelijkheid en empowerment van vrouwen (SDG 5), aangezien fietsen regelmatig wordt gezien als een instrument voor vrijheid voor iedereen. Bovendien voorziet het plan in specifieke acties om het gebruik van de fiets door vrouwen te bevorderen.

Door het vervoer van mensen en goederen duurzamer te maken (SDG 9), moet de maatregel leiden tot een vermindering van geluidsoverlast en luchtvervuiling, en er zo toe bijdragen dat de stedelijke ruimte aangenamer wordt voor iedereen (SDG 11).

Hinderpalen

Vooruitzichten

3.D De fiets promoten

Voorstelling van de roadmap

Verantwoordelijke minister(s)

Georges Gilkinet

Context en referenties

- **NEKP/FEKP:** zie 3C
- **Regeerakkoord:** zie 3C
- **Beslissing van de ministerraad van 18 maart 2022:** "Versnelling van de energietransitie"

Doelstellingen

Het doel is een modale verschuiving richting fiets aan te moedigen.

Beschrijving

Deze routekaart bestaat uit 4 onderdelen:

1. Pleiten voor een transversale benadering van fietsen op EU-niveau
2. In samenwerking met de sociale partners maatregelen nemen om fietsen van en naar het werk te bevorderen
3. Invoering van een interfederaal technisch systeem om de strijd tegen diefstal te organiseren
4. Statistieken op nationaal niveau over het fietsgebruik en de trends

Uitvoering

1. **Pleiten voor een transversale benadering van fietsen op EU-niveau**

De uitvoering zal zowel plaatsvinden via wetsvoorstellen in de vervoerssector, zoals de herziening van de TEN-T-richtsnoeren, adviezen over strategische documenten zoals de "Strategie voor slimme en duurzame mobiliteit", als in andere sectoren in samenwerking met andere federale overheidsdiensten. Aangezien de planning afhangt van het voorzitterschap van de EU en van de Europese Commissie, is het niet mogelijk een planning voor deze actie op te stellen.

2. **In samenwerking met de sociale partners maatregelen nemen om fietsen van en naar het werk te bevorderen**

Die actie kan niet worden uitgevoerd zonder de medewerking van de sociale partners, die door de verschillende betrokken kabinetten zijn benaderd en die adviezen zullen uitbrengen over deze problematiek. Pas daarna kunnen de maatregelen worden uitgevoerd. Momenteel hebben de CRB en de NAR een tussentijds advies uitgebracht. Een ander advies zou moeten volgen. Daarom kan in dit stadium nog geen precies tijdschema worden bepaald.

3. **Invoering van een interfederaal technisch systeem om de strijd tegen diefstal te organiseren**

Een stuurgroep met de verschillende betrokken kabinetten (Mobiliteit, Justitie, Binnenlandse Zaken + drie regionale ministers van Mobiliteit) werd opgericht om de grote lijnen uit te zetten. Het is de bedoeling een technische databank op te zetten om, op vrijwillige basis, elke fiets in België te registreren. Elke fiets moet een uniek nummer krijgen en zal aan die gegevensbank worden gekoppeld. Dit zal de plaatselijke overheden, de politie en justitie helpen om de strijd tegen fietsdiefstal in de dagelijkse praktijk beter te organiseren.

4. **Statistieken op nationaal niveau over het fietsgebruik en de trends.**

Via thematische enquêtes als fietsen en micromobiliteit of woon-werkverkeer en een enquête over de verplaatsingen van alle Belgen, zal de FOD Mobiliteit en Vervoer de evolutie van de diverse vormen van fietsgebruik en de toekomstige trends belichten.

Tijdschema

- **Fase 1**: Enquêtes over fietsgebruik en micromobiliteit (Q2 2022)
- **Fase 2**: Enquêtes over woon-werkverkeer (Q1 2023)
- **Fase 3**: Enquêtes Monitor van de verplaatsingen van de Belgen (Q4 2023)
- **Fase 4**: Invoering van een centraal fietsregister (Q3 2023)

Uitvoering

Voortgang van de uitvoering

1. **Pleiten voor een transversale benadering van fietsen op EU-niveau.**

Een onderdeel "fiets" zal zo snel mogelijk in de besprekingen op Europees niveau worden opgenomen.

2. **In samenwerking met de sociale partners maatregelen nemen om fietsen van en naar het werk te bevorderen.**

Die werkzaamheden zijn momenteel volop aan de gang. Er is een werkgroep opgericht met het personeel van de betrokken kabinetten; het overleg met de sociale partners is begonnen en moet uiteindelijk leiden tot de invoering van maatregelen.

3. **Invoering van een interfederaal technisch systeem om de strijd tegen diefstal te organiseren**

De FOD Mobiliteit en Vervoer is verantwoordelijk voor de ontwikkeling van de back-end (deel dat onzichtbaar is voor de gebruikers) van het fietsregister; de gewesten zullen verantwoordelijk zijn voor de front-end (het contact met de gebruikers). De FOD Mobiliteit en Vervoer heeft de back-end architectuur ontwikkeld en een eerste vergadering gehouden om de front-end en back-end op elkaar af te stemmen.

Een juridische werkgroep met deelnemers van de FOD Mobiliteit en Vervoer en de gewesten werd opgericht om het samenwerkingsakkoord op te stellen. Er werden twee voorbereidende vergaderingen gehouden. Een eerste ontwerp van samenwerkingsakkoord is in voorbereiding en wordt in juni besproken.

4. **Statistieken op nationaal niveau over het fietsgebruik en de trends.**

De enquête fiets en micromobiliteit werd gehouden. Een verslag over het fietsgebruik in België zou begin juni klaar moeten zijn. De enquête over het woon-werkverkeer is momenteel afgelopen. Nu moeten de resultaten worden geanalyseerd. De enquête Monitor (nationaal onderzoek inzake mobiliteit) zou binnenkort van start moeten gaan.

Met uitzondering van de publicatie van het verslag over de enquête fiets en micromobiliteit, die enige vertraging opliep wegens de complexiteit van de analyse van de resultaten, werd het tijdschema nageleefd.

Wat de verwezenlijking van de doelstelling betreft, zien we momenteel een algemene positieve tendens in het aantal verplaatsingen met de fiets. Maar die keuze voor de fiets heeft waarschijnlijk ook te maken met de gezondheidscrisis.

BKG-impact

Door de fiets te promoten, wil de routekaart op lange termijn een invloed hebben op de manier waarop de Belgen zich verplaatsen, met het oog op de vermindering van de CO_2-uitstoot. Die impact wordt niet geëvalueerd, maar verschillende pistes worden overwogen, waaronder een enquête waaruit zou blijken hoeveel Belgen de overstap van auto naar fiets hebben gemaakt.

Energie-impact

Andere nagestreefde effecten

De maatregel is ook bedoeld om fietsdiefstal te verminderen en teruggevonden fietsen gemakkelijker terug te bezorgen aan de eigenaar. Een evaluatie van die effecten zal pas mogelijk zijn nadat de maatregel in werking is getreden en op langere termijn.

Indirecte gevolgen (op sociaal, milieu- en economisch vlak)

Aangezien fietsen mensen langer gezond houdt, zal de maatregel naar verwachting positieve effecten hebben op gezondheid en welzijn (SDG 3).

Ook zou dit een gunstige invloed moeten hebben op gendergelijkheid en empowerment van vrouwen (SDG 5), aangezien fietsen regelmatig wordt gezien als een instrument voor vrijheid voor iedereen. Bovendien voorziet het plan in specifieke acties om het gebruik van de fiets door vrouwen te bevorderen.

Door het vervoer van mensen en goederen duurzamer te maken (SDG 9), moet de maatregel leiden tot een vermindering van geluidsoverlast en luchtvervuiling, en er zo toe bijdragen dat de stedelijke ruimte aangenamer wordt voor iedereen (SDG 11).

Hinderpalen

De noodzakelijke samenwerking tussen de gewesten en de federale overheid om een interfederaal technisch systeem op te zetten om de strijd tegen fietsdiefstal te organiseren, vergt veel overleg en is bijzonder tijdrovend.

Vooruitzichten

3.E Hervorming van de wegcode

Voorstelling van de roadmap

Verantwoordelijke minister(s)

Georges Gilkinet

Context en referenties

- **Regeerakkoord:** Herziening van de wegcode met het oog op een vereenvoudiging en aandacht voor actieve weggebruikers

Doelstellingen

Doel is een modal shift naar een actieve (lopen, fietsen) en duurzamere mobiliteit (openbaar vervoer, lichte voertuigen, enz.) te stimuleren.

Beschrijving

De routekaart heeft tot doel het verkeersreglement bij te werken en te verbeteren teneinde de verkeersregels aan te passen om een actieve (lopen, fietsen) en duurzamere mobiliteit (openbaar vervoer, lichte voertuigen enz.) aan te moedigen.

Uitvoering

Tijdschema

- **Fase 1:** Toezending van de enquête aan de leden van de Federale Commissie voor Verkeersveiligheid (FCVV) (25/6/2021)
- **Fase 2:** Analyse van de antwoorden op de enquête (15/12/2021)
- **Fase 3:** Aanpassingen aan het verkeersreglement voorstellen (30/09/2022)
- **Fase 4:** Advies vragen aan de gewesten (01/11/2022)
- **Fase 5:** Aanpassing aan de opmerkingen van de gewesten en het nieuwe ontwerp-KB voorleggen aan de MR en het OCC (09/11/2022)
- **Fase 6:** Verzoek om advies aan de Raad van State (09/01/2023)
- **Fase 7:** Publicatie (01/02/2023) van het koninklijk besluit en communicatiecampagne (1/06/2024)

Uitvoering

Voortgang van de uitvoering

Bij partners en burgers zijn ideeën verzameld om actieve vervoerswijzen aan te moedigen en, meer algemeen, het verkeersreglement te verbeteren. De enquête over de verbeterpunten is toegezonden aan de leden van de Federale Commissie voor Verkeersveiligheid.

De antwoorden op de enquête werden door de FOD Mobiliteit en Vervoer geanalyseerd en de verschillende voorstellen werden in een Excel-tabel opgenomen.

De analyse met de regionale partners is goed gevorderd, met uitzondering van enkele specifieke kwesties betreffende de fietsoversteekmarkeringen en de voorrangsregels die daarop van toepassing zijn en ook betreffende de fietspadmarkeringen. Voor die punten werd een specifieke interregionale werkgroep in het leven geroepen.

Voorts moeten kwesties in verband met de bevoegdheden nog worden besproken.

Momenteel worden voorstellen opgesteld om het verkeersreglement te wijzigen ten gunste van de duurzame vervoerswijzen - maar niet alleen daarvoor want de hervorming is veel uitgebreider dan dat.

De geplande termijnen waren te krap in verhouding tot de feitelijke werklast en het tijdschema werd niet gehaald. Er is echter niet veel vertraging (ongeveer 4 maanden) en de gestelde doelen zijn bereikt.

Merk ook op dat de wijziging van het verkeersreglement ten gunste van actieve en duurzame vervoerswijzen momenteel wordt afgerond via twee besluiten (een daarvan is opgenomen in een amendement op een wetsvoorstel). Enerzijds gaat het om een koninklijk besluit dat maatregelen invoert om het gebruik van (lig)fietsen en het concept van een centrale rijweg aan te moedigen, en dat het gebruik van oplaadpunten voor elektrische voertuigen beter regelt. Anderzijds organiseert het wetsvoorstel het gebruik en het parkeren van deelvoertuigen. Beide wetsvoorstellen zullen in de nabije toekomst worden gepubliceerd.

BKG-impact Door de modal shift naar de fiets en naar duurzame vervoerswijzen te stimuleren, wordt met de hervorming van het verkeersreglement beoogd de uitstoot van broeikasgassen te verminderen. Die impact kan echter niet worden geraamd.

Energie-impact

Andere nagestreefde effecten

De hervorming van het verkeersreglement heeft tot doel actieve vervoerswijzen aan te moedigen en tegelijk de verkeersveiligheid te waarborgen.

Indirecte gevolgen (op sociaal, milieu- en economisch vlak)

Deze hervorming kan leiden tot lagere verplaatsingskosten, een betere mobiliteit door de modal shift (SDG 11), gezondheidseffecten (SDG 3) en de oprichting van nieuwe bedrijven (SDG 8 en 9).

Hinderpalen In het kader van de hervorming van het verkeersreglement wordt de FOD voortdurend geconfronteerd met problemen door uiteenlopende interpretaties van de bevoegdheidsverdeling tussen de federale en de gewestelijke overheden. Binnen de werkgroep die de hervorming van het verkeersreglement opvolgt werd een innovatieve werkmethode aangenomen om te trachten die problemen op te lossen. Intussen worden kleinere aanpassingen doorgevoerd door middel van ad hoc koninklijke besluiten, waarvoor het gemakkelijker is overeenstemming te bereiken met de gewestelijke overheden.

Vooruitzichten Momenteel niet.

3.F Optimalisatie van het spoorvervoer: goederen

Voorstelling van de roadmap

Verantwoordelijke minister(s)

Georges Gilkinet

Context en referenties

- **NEKP/FEKP:** Optimalisatie van het spoorvervoer door middel van investeringen

  Regeerakkoord: Een verdubbeling van het goederenvervoer per spoor tegen 2030
- **Nationaal plan voor herstel en veerkracht:** Openbaar vervoer Spoorinfrastructuur
- **Beslissing van de ministerraad van 18/03/2022:** Versnelling van de energietransitie met het oog op een grotere energieonafhankelijkheid

Doelstellingen

Die routekaart bundelt de acties die moeten leiden tot een verbetering van de kwaliteit van het goederenvervoer per spoor. Doel is de modal shift van het goederenvervoer over de weg naar het spoor te stimuleren en het goederenvervoer per spoor tegen 2030 te verdubbelen. Dit zou de energieafhankelijkheid (vooral van fossiele brandstoffen) en de uitstoot van broeikasgassen verminderen, maar ook het aantal vrachtwagens op de weg doen afnemen. In de komende maanden zullen de hieronder vermelde acties worden aangevuld met extra acties uit het "goederenplan" van de regering dat momenteel wordt opgesteld.

Beschrijving

Om de kwaliteit van het goederenvervoer per spoor in België te verbeteren, zullen in de periode 2021-2030 de volgende 2 acties worden uitgevoerd:

1. Investeringen van Infrabel in het goederenvervoer per spoor (Infrabel en federale overheid):
2. Maatregelen met betrekking tot de werking van het spoorwegnet en de regelgeving, met name voor het goederenvervoer (FOD MV)

Uitvoering

De hierboven beschreven acties zullen worden uitgevoerd door Infrabel (actie 1) en de FOD MV (actie 2). Om toe te zien op de uitvoering van deze maatregelen zal een werkgroep "NEKP-Spoor" worden opgericht, waarin vertegenwoordigers van de FOD MV, de strategische cel van de minister van Mobiliteit, Infrabel en de NMBS zullen zetelen.

Die werkgroep, die zal worden voorgezeten door de FOD MV, zal ten minste tweemaal per jaar bijeenkomen. Bovendien zal met de hierboven beschreven acties rekening worden gehouden bij de voorbereiding van het beheerscontract van Infrabel en de bijbehorende meerjarenplannen.

Tijdschema

- **Fase 1:** Opstelling van meerjareninvesteringsplannen (MIP), rekening houdend met de in het NEKP geplande investeringen in goederenvervoer (december 2022)
- **Fase 2:** Implementatie van de in de meerjareninvesteringsplannen en het NEKP geplande investeringen in goederenvervoer (2030)
- **Fase 3:** Maatregelen ter stimulering van het goederenvervoer opnemen in het prestatiecontract van Infrabel (december 2022)
- **Fase 4:** Uitvoering van de maatregelen ter stimulering van het goederenvervoer die zijn opgenomen in de beheersovereenkomst met Infrabel (termijn vast te stellen in fase 3)
- **Fase 5:** Aanpassing van de subsidies voor het goederenvervoer per spoor na 2020 (2025)
- **Fase 6:** Uitwerking van een voorstel om de toewijzing van treinpaden voor goederenvervoer te optimaliseren (voorrangsregels voor de toewijzing van treinpaden), op verzoek van de spoorwegsector (termijn nog te bepalen)
- **Fase 7:** Uitvoering van proefprojecten voor de toepassing van alternatieve brandstoffen en tractieoplossingen in het goederenvervoer (proefproject met treinen op waterstof voor goederenvervoer) (termijn nog vast te stellen)

Uitvoering

Voortgang van de uitvoering

De uitvoering verloopt volgens schema en sommige doelstellingen zijn bereikt.

Tussen Infrabel en de strategische cel van de minister van Mobiliteit zijn de onderhandelingen aan de gang om het prestatiecontract (fase 3) en de meerjareninvesteringsplannen (MIP) (fase 1) op te stellen. De in het NEKP opgenomen acties zullen in aanmerking worden genomen. Na de goedkeuring van het prestatiecontract zullen de daarin opgenomen maatregelen ter stimulering van het goederenvervoer ten uitvoer worden gelegd, en dat voor de duur van het contract (fase 4). Op basis van de goedgekeurde meerjareninvesteringsplannen (MIP) zal Infrabel de investeringen voor het goederenvervoer uitvoeren (fase 2). Die fase kan pas starten als er meer duidelijkheid is over de prioriteiten voor het goederenvervoer en over het budget dat beschikbaar zal worden gesteld voor infrastructuur ter verbetering van het goederenvervoer.

Wat de aanpassing van de subsidies voor het goederenvervoer per spoor na 2020 (fase 5) betreft, is een wetsvoorstel voor de toekenning van aanpassingssubsidies door de Europese Commissie goedgekeurd en ter stemming aan het Parlement voorgelegd. De wettekst is gepubliceerd in het staatsblad. Het ondersteuningssysteem is gelanceerd. Bovendien is de verlaging van de treinpadheffing ter goedkeuring aan de Europese Commissie voorgelegd. Er is ook in een budget voorzien voor nieuwe steun voor het goederenvervoer voor 2023. Zodra de methodologie is vastgesteld en de wet is opgesteld en door de Europese Commissie is goedgekeurd, zal de wet in het Belgisch Staatsblad worden gepubliceerd.

Het project voor de optimalisatie van de toewijzing van treinpaden voor goederenvervoer (fase 6) bevindt zich nog in een zeer pril stadium en er zijn verkennende besprekingen gestart met Infrabel en de strategische cel van de minister van Mobiliteit.

De ministerraad heeft op 1/4/2022 een subsidie toegekend (begrotingsnotificaties 2022) voor de start van een proefproject met treinen op waterstof (fase 7). Dit project bevindt zich in een zeer pril stadium; de details moeten nog worden vastgesteld.

BKG-impact

Door een modale verschuiving van minder duurzame vervoerswijzen (hoog specifiek energieverbruik, hoge specifieke CO_2-uitstoot, ...) naar het spoor aan te moedigen, beoogt de routekaart een vermindering van de uitstoot van broeikasgassen. Spoorvervoer wordt immers beschouwd als een vervoerswijze die weinig broeikasgassen uitstoot. Een raming van de uitstootvermindering die met deze routekaart gepaard gaat, is opgenomen in het vorige deel van het verslag.

Energie-impact

De routekaart wil ook het energieverbruik van het goederenvervoer verminderen. Door zijn lagere wrijving kan het spoor inderdaad goederen, in het bijzonder zware goederen, vervoeren met minder energie (laag specifiek verbruik). Bovendien beschikt Infrabel, dat instaat voor het transport van de elektrische energie die nodig is voor de tractie van de treinen, nu al over installaties op hernieuwbare energie en bereidt het projecten voor om die verder te ontwikkelen.

Andere nagestreefde effecten

De routekaart heeft ook tot doel verstoringen in het economisch evenwicht te corrigeren (SDG 8) en de infrastructuur te vernieuwen (SDG 9).

Indirecte gevolgen (op sociaal, milieu- en economisch vlak)

De ontwikkeling van het spoorvervoer zal waarschijnlijk verschillende positieve effecten hebben op steden en woonkernen (SDG 11), zoals een verbetering van de luchtkwaliteit (vooral wanneer elektrische tractie wordt gebruikt), minder ongevallen en minder files.

De in deze routekaart opgenomen acties moeten er ook voor zorgen dat het spoorvervoer beter kan concurreren met andere, minder duurzame vervoerswijzen. Dit positieve effect op de mobiliteit is belangrijk voor de Belgische economie (SDG 8), en met name voor zijn zeehavens en stedelijke gebieden waar files een grote negatieve impact op de economie hebben.

De sector creëert ook niet-verplaatsbare banen met uiteenlopende expertiseniveaus (SDG 8).

Volgens de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) is geluidshinder, na een slechte luchtkwaliteit (zwevende deeltjes), het tweede belangrijkste gezondheidsprobleem (SDG 3) dat door de omgeving wordt veroorzaakt. Het wegverkeer is de belangrijkste bron van omgevingslawaai in Europa, gevolgd door het spoorvervoer. Geluidsemissies kunnen worden beschouwd als de achilleshiel van het spoorvervoer voor het milieu. De geplande steunregeling om de aanpassing van goederenwagons ter vermindering van hun geluidsemissies financieel te ondersteunen, moet bijdragen tot een vermindering van die geluidsemissies.

Hinderpalen

Op basis van de feedback van projecten op het terrein stelt Infrabel vast dat de kostprijs van bouwmaterialen aanzienlijk is gestegen. Er zal dus een financiële impact zijn voor de contracten die een prijsherziening toelaten. Dit punt wordt besproken in het kader van de onderhandelingen over het meerjareninvesteringsplan en het prestatiecontract van Infrabel.

Vooruitzichten

De huidige internationale context van stijgende energieprijzen maakt steunmaatregelen voor het goederenvervoer, zoals degene die in deze routekaart zijn opgenomen, des te relevanter, in het bijzonder voor wat betreft een vermindering van de energieafhankelijkheid van fossiele brandstoffen, waaronder diesel voor het wegverkeer.

Op 6 mei 2022 heeft de ministerraad het project Spoorvisie 2040 goedgekeurd. In die visie worden de hefbomen geïdentificeerd die de voorwaarden zullen scheppen voor een modal shift, waarbij het spoor zijn rol kan spelen als ruggengraat van een duurzamer mobiliteitssysteem. De uitvoering van de volgende stappen in Visie 2040 zal de acties in deze routekaart versterken.

In een "goederenplan" van de federale regering, dat momenteel wordt opgesteld, zullen de uit te voeren acties worden gespecificeerd. Er kunnen nog bijkomende acties worden toegevoegd. Het gaat om een reeks concrete acties om de ambitie van Spoorvisie 2040 en de ambitie om het volume van het goederenvervoer per spoor te verdubbelen, te verwezenlijken.

3.G Optimalisatie van het spoorvervoer: passagiers

Voorstelling van de roadmap

Verantwoordelijke minister(s)

Georges Gilkinet

Context en referenties

- **NEKP/FEKP:** Optimalisatie van het spoorvervoer door middel van investeringen
- **Regeerakkoord:** Aanvullende investeringen (rollend materieel, renovatie en onderhoud van spoorweginfrastructuur enz.) en visie op de dienstverlening en het aanbod van het spoor op middellange termijn (2040)- **Nationaal plan voor herstel en veerkracht**: "Openbaar vervoer Spoorinfrastructuur"
- **Beslissing van de ministerraad van 18 maart 2022 :** "Versnelling van energietransitie en bevoorradingszekerheid"

Doelstellingen

Die routekaart bundelt de acties die moeten leiden tot een kwaliteitsverbetering van het aanbod voor het reizigersvervoer per spoor. Doel is de modal shift van de weg naar het spoor in het personenvervoer te stimuleren om de energieafhankelijkheid, met name van fossiele brandstoffen, de uitstoot van broeikasgassen en het aantal auto's op de weg te verminderen.

Beschrijving

Om de kwaliteit en het aanbod van het reizigersvervoer per spoor in België te verbeteren, zullen in de periode 2021-2030 de volgende 3 acties worden uitgevoerd:

Actie 1: Investeringen in de spoorinfrastructuur (Infrabel en federale overheid)

Actie 2: Maatregelen ter verbetering van de intermodaliteit, de multimodaliteit en de kwaliteit van het onthaal van reizigers (NMBS)

- Modernisering van de stations
- Autonome toegankelijkheid van de stations

– Rollend materieel
– Intermodaliteit en multimodaliteit

Actie 3: Meewerken aan de ontwikkeling van een visie op het spoor tegen 2040. (FOD MV)
Actie 4: De trein financieel aantrekkelijker maken (FOD MV)

Uitvoering

De hierboven beschreven acties zullen worden uitgevoerd door Infrabel (actie 1), de NMBS (actie 2) en de FOD MV (acties 3 en 4).

Om toe te zien op de uitvoering van deze maatregelen zal een werkgroep "NEKP-Spoor" worden opgericht, waarin vertegenwoordigers van de FOD MV, de strategische cel van de minister van Mobiliteit, Infrabel en de NMBS zullen zetelen.

Die werkgroep, die zal worden voorgezeten door de FOD MV, zal ten minste tweemaal per jaar bijeenkomen.

Bovendien zal met de hieronder beschreven acties rekening worden gehouden bij de voorbereiding van de beheerscontracten (Infrabel en NMBS) en de bijbehorende meerjarenplannen.

Tijdschema

– **Fase 1**: Een visie voor het spoor tegen 2040, die samen met de partners is bepaald, werd goedgekeurd (5/6/2022)
– **Fase 2**: Opstelling van een meerjareninvesteringsplan, rekening houdend met de in het NEKP geplande investeringen (december 2022)
– **Fase 3**: Implementatie van de in de meerjareninvesteringsplannen en het NEKP geplande investeringen (2030)
– **Fase 4**: Het prestatiecontract met Infrabel en het openbaredienstcontract (NMBS) houden rekening met een verbetering van de multimodaliteit, de intermodaliteit en een verbetering van de kwaliteit van het treinaanbod op korte en middellange termijn (december 2022)
– **Fase 5**: Uitvoering van maatregelen ter verbetering van de multimodaliteit, de intermodaliteit en het onthaal van reizigers (NMBS) (2030)
– **Fase 6**: Vastleggen en uitvoeren van maatregelen ter verbetering van het treinaanbod op korte, middellange en lange termijn, rekening houdend met de bepalingen van het beheerscontract en de aanbevelingen van de studie (2030)
– **Fase 7**: Neutralisatie van de voor 2022 geplande tariefverhoging van de NMBS en compensatie gestort aan de NMBS (FOD MV)

Uitvoering

Voortgang van de uitvoering

Zoals gepland werd de Spoorvisie 2040 (fase 1) opgesteld in samenwerking tussen de FOD Mobiliteit, de strategische cel van de minister van Mobiliteit en de verschillende spelers op het terrein (onder meer de NMBS en Infrabel). De visie werd voorgesteld en goedgekeurd op de ministerraad van 6 mei 2022.

De doelstellingen in de Visie 2040 kunnen als inspiratiebron dienen voor het openbaredienstcontract van de NMBS en het prestatiecontract van Infrabel.

De andere fasen zijn nog niet voltooid, maar het tijdschema wordt nageleefd.

De fasen 2 tot 6 betreffen de onderhandelingen over het openbaredienstcontract met de NMBS en het prestatiecontract met Infrabel en de bijbehorende meerjareninvesteringsplannen en daaropvolgende uitvoering.

Rekening houdend met het NEKP stellen zowel Infrabel als de NMBS een meerjareninvesteringsplan op. De besprekingen met de twee overheidsbedrijven over de investeringsplannen zijn aan de gang en verlopen parallel met de contractbesprekingen. De investeringsplannen zullen gespreid zijn over tien jaar.

Na de goedkeuring van de meerjareninvesteringsplannen van Infrabel en de NMBS zullen de twee overheidsbedrijven de investeringen voor het reizigersvervoer uitvoeren. Hiermee kan pas worden gestart nadat overeenstemming is bereikt over de investeringen en het budget dat ter beschikking zal worden gesteld.

De onderhandelingen over het openbaredienstcontract met de NMBS zijn aan de gang. De onderhandelingen over het prestatiecontract met Infrabel zijn eveneens aan de gang.

Tijdens die onderhandelingen worden ook de in het NEKP voorgestelde maatregelen in aanmerking genomen.

De goedkeuring en ondertekening van het openbaredienstcontract (NMBS) en het prestatiecontract (Infrabel), alsook de goedkeuring van de meerjareninvesteringsplannen zullen het mogelijk maken de multimodaliteit, de intermodaliteit en het onthaal van de reizigers te verbeteren en het reizigersvervoer vlotter te laten verlopen.

Ten slotte is het de bedoeling dat het treinaanbod tegen 2040 een modaal aandeel van 15% voor het reizigersvervoer haalt, terwijl dat momenteel 8% is.

Om de trein financieel aantrekkelijk te houden (fase 7), heeft de regering de indexering van de tarieven bij de NMBS niet toegestaan en biedt zij compenserende steun voor de stijgende kosten voor 2022. Bovendien is de evolutie van de NMBS-tarieven een van de punten die in het openbaredienstcontract van de NMBS worden behandeld.

BKG-impact

Door een modale verschuiving van de weg naar het spoor aan te moedigen, wil de routekaart op indirecte wijze de uitstoot van broeikasgassen verminderen. Spoorvervoer wordt beschouwd als een duurzame vervoerswijze omdat het weinig broeikasgassen en fijn stof uitstoot. Het spoorvervoer neemt dan ook een centrale plaats in binnen de federale en regionale strategieën voor de ontwikkeling van een duurzamere mobiliteit.

Energie-impact

Door een modale verschuiving van de weg naar het spoor aan te moedigen, wil de routekaart ook het transportgerelateerde energieverbruik verminderen. Door een geringere wrijving en de mogelijkheid om een groot aantal mensen tegelijk te vervoeren, heeft het spoor immers een laag specifiek energieverbruik (verbruik per reiziger). Bovendien beschikt Infrabel, dat instaat voor het transport van de elektrische energie die nodig is voor de tractie van de treinen, nu al over installaties op hernieuwbare energie en bereidt het projecten voor om die verder te ontwikkelen.

Andere nagestreefde effecten

De routekaart heeft ook tot doel een proces van co-creatie met de belangrijkste stakeholders te ontwikkelen (SDG 17) (in het kader van de ontwikkeling van de Visie 2040).

Ook wordt gestreefd naar verbetering van het stedelijk weefsel via een modernisering van de stations en een vernieuwing van de infrastructuur (SDG 9).

Indirecte gevolgen (op sociaal, milieu- en economisch vlak)

De ontwikkeling van het spoorvervoer kan verschillende positieve effecten hebben, zoals een betere luchtkwaliteit, minder ongevallen en minder files (SDG 3, 11).

Een kwalitatief spoorwegsysteem is ook een belangrijk element in de ondersteuning van de economische ontwikkeling van het land (SDG 8), met name door het verkeer van werknemers naar en van het werk te vergemakkelijken.

De instandhouding en ontwikkeling van een efficiënt spoorwegsysteem dat het hele land bestrijkt, speelt ook een belangrijke rol in de strijd tegen armoede en sociale uitsluiting (SDG 1 en 10). Voor bepaalde bevolkingsgroepen, zoals scholieren, bejaarden of mensen in een economisch kwetsbare situatie, is de trein immers het enige beschikbare vervoermiddel voor verplaatsingen over middellange en lange afstand. De in deze routekaart opgenomen acties zullen ertoe bijdragen dat die sociale groepen in optimale omstandigheden gebruik kunnen maken van het spoorwegnet.

Hinderpalen

Op basis van de feedback van projecten op het terrein stelt Infrabel vast dat de kostprijs van bouwmaterialen aanzienlijk is gestegen. Er zal dus een financiële impact zijn voor de contracten die een prijsherziening toelaten. De stijging van de prijzen van bouwmaterialen wordt besproken in het kader van de onderhandelingen over de meerjareninvesteringsplannen van Infrabel en de NMBS, het prestatiecontract van Infrabel en het openbaredienstcontract van de NMBS.

Vooruitzichten

De huidige internationale crisissituatie, in het bijzonder de noodzaak om de energieafhankelijkheid van België (voor de olie- en gasbevoorrading) snel af te bouwen, maakt maatregelen ter ondersteuning van het personenvervoer per spoor, dat al grotendeels geëlektrificeerd is, nog zinvoller.

Op 6 mei 2022 heeft de ministerraad het project Spoorvisie 2040 goedgekeurd. Die Visie identificeert de hefbomen om de voorwaarden te creëren voor een echte modal shift, waarbij het spoor zijn rol van ruggengraat zal kunnen spelen in een systeem van duurzamere mobiliteit dat strookt met de internationale, nationale en gewestelijke doelstellingen inzake daling van de CO_2-uitstoot, betere mobiliteit, minder files, minder verkeersongevallen en ondersteuning van de economie.

Voor het reizigersvervoer hangt een succesvolle modal shift samen met een verbetering van de algehele klantervaring door middel van de volgende ingrediënten:

- Stations en treinen die voor iedereen toegankelijk zijn
- Levendige stations die geïntegreerd zijn in hun omgeving
- Aantrekkelijke en vereenvoudigde prijsstelling
- Volledige en actuele informatie voor de reizigers
- Comfortabele reisomstandigheden die beantwoorden aan de verwachtingen van de passagiers
- Vlotter internationaal reizen vanaf het moment van reservering en aankoop van het vervoerbewijs
- Integrale en geïntegreerde veiligheid voor reizigers, publiek en personeel

Om de doeltreffendheid van die maatregel te versterken, beveelt Visie 2040 in het bijzonder aan om het principe van op elkaar afgestemde dienstregelingen rond overstapknooppunten geleidelijk in te voeren. De technische en financiële haalbaarheid van dit principe moet worden bestudeerd om te zien hoe het geheel of gedeeltelijk kan worden toegepast op het Belgische spoorwegsysteem.

Een evaluatie van Visie 2040 zal jaarlijks door de bevoegde minister worden gepresenteerd in het kader van zijn algemene beleidsnota.

3.H Vermindering van het verbruik van tractie-energie voor het spoor en van de daarmee gepaard gaande CO_2-uitstoot

Voorstelling van de roadmap

Verantwoordelijke minister(s)

Georges Gilkinet

Context en referenties

- **Nationaal plan voor herstel en veerkracht:** Energie-efficiëntie en openbare infrastructuur; vermindering van het energieverbruik in het openbaar spoorvervoer en de spoorweginfrastructuur

Doelstellingen

Deze routekaart heeft tot doel het energieverbruik van de tractie in het reizigersvervoer per spoor en de daarmee gepaard gaande broeikasgasuitstoot te verminderen.

Beschrijving

Om het verbruik van tractie-energie in het spoorvervoer en de bijbehorende CO_2-uitstoot te verminderen, zullen in de periode 2021-2030 de volgende 3 acties worden uitgevoerd:

1. Uitvoering van een kosten-batenanalyse (financieel, energie, milieu) over de volledige elektrificatie van het Belgische spoorwegnet of het gebruik van andere duurzamere vervoermiddelen ter vervanging van de dieseltractie (treinen op waterstof, batterijaangedreven treinen, ...) (FOD MV)
2. Uitvoering van een studie om na te gaan hoe de kosten van het gebruik van elektriciteit voor het spoorvervoer kunnen worden verlaagd (FOD MV)
3. Implementatie van maatregelen om het verbruik van tractie-energie van de NMBS tussen 2021 en 2030 te verminderen (Verantwoordelijk: NMBS)

Uitvoering

De hierboven beschreven acties zullen worden uitgevoerd door de FOD MV (acties 1 en 2) en de NMBS (actie 3). De spoorwegbeheerder, Infrabel, zal nauw worden betrokken bij de uitvoering van die acties.

Om toe te zien op de uitvoering van deze maatregelen zal een werkgroep "NEKP-Spoor" worden opgericht, waarin vertegenwoordigers van de FOD MV, de strategische cel van de minister van Mobiliteit, Infrabel en de NMBS zullen zetelen. Die werkgroep, die zal worden voorgezeten door de FOD MV, zal ten minste tweemaal per jaar bijeenkomen.

Bovendien zal met de hieronder beschreven acties rekening worden gehouden bij de voorbereiding van de beheerscontracten (Infrabel en NMBS) en de bijbehorende meerjarenplannen.

Tijdschema

- **Fase 1**: Uitvoeren van een kosten-batenanalyse van de volledige elektrificatie van het spoorwegnet of een andere alternatieve oplossing (11/12/2020)
- **Fase 2**: Uitvoering van een studie om na te gaan hoe de kosten van het gebruik van elektriciteit voor het spoorvervoer kunnen worden verlaagd (2023)
- **Fase 3**: Sluiting van het openbaredienstcontract voor de NMBS en het prestatiecontract voor Infrabel en de meerjareninvesteringsplannen voor de NMBS en Infrabel (december 2022)
- **Fase 4**: Implementatie van de maatregelen om het verbruik van tractie-energie door de NMBS te verminderen (2030)

Uitvoering

Voortgang van de uitvoering

Het tijdschema wordt nageleefd.

De kosten-batenanalyse over de volledige elektrificatie van het spoorwegnet (fase 1) werd op 11/12/2020 voltooid en is openbaar.

Het tijdschema voor de studie om na te gaan hoe de kosten van het elektriciteitsverbruik door het spoorvervoer kunnen worden verminderd (fase 2), is nog niet vastgesteld.

De vorderingen in het afsluiten van het openbaredienstcontract voor de NMBS, het prestatiecontract voor Infrabel en de meerjareninvesteringsplannen voor de NMBS en Infrabel staan beschreven in de routekaarten 3.F en 3.G. Bij de onderhandelingen wordt rekening gehouden met maatregelen om het energieverbruik van de tractie te verminderen.

Maatregelen om het energieverbruik van de NMBS voor tractie te verminderen (fase 3) worden momenteel uitgevoerd en de effecten hiervan zullen in de periode 2021-2030 geleidelijk te merken zijn. Het gaat om beheersmaatregelen om het energieverbruik van treinen te verminderen, zowel bij stilstand (eco-stabling) als tijdens het rijden (eco-driving), en energiebesparende investeringen (relighting van bestaand rollend materieel en ingebruikneming van energie-efficienter rollend materieel).

BKG-impact

De routekaart heeft tot doel de uitstoot van broeikasgassen te verminderen. Een raming van de CO_2-impact is opgenomen in het vorige deel van het verslag.

Energie-impact

De routekaart bevat maatregelen om het energieverbruik van het spoorvervoer direct te verminderen. Dit zal worden verrekend in de eindenergie.

Het is belangrijk op te merken dat het specifieke energieverbruik per reiziger (en dus de daarmee samenhangende broeikasgasuitstoot) afhangt van de gemiddelde bezettingsgraad.

Door haar energieverbruik te verminderen en haar bevoorradingsbronnen te diversifiëren, wil de NMBS haar verbruik en vooral haar aankoopprijzen stabiliseren, want de geopolitieke crisis heeft aangetoond hoe kwetsbaar de NMBS is voor de volatiliteit van de energieprijzen.

Andere nagestreefde effecten

De routekaart is ook gericht op innovatie en herziening van interne procedures en werkmethoden.

Indirecte gevolgen (op sociaal, milieu- en economisch vlak)

Door meer dubbeldekstreinen in te zetten, verhoogt de NMBS de vervoerscapaciteit (SDG 9), zonder dat de capaciteit van de spoorweginfrastructuur moet worden verhoogd.

Voor haar toekomstige bestellingen heeft de NMBS besloten het ontwerp van de wagons aan te passen zodat ze beter aangepast zijn aan de behoeften van personen met beperkte mobiliteit (SDG 10).

Hinderpalen

Wat de temperatuur betreft, was 2021 een jaar met een hoog aantal graaddagen, en dat heeft ook een negatief effect op het verbruik.

De overstromingen in de zomer van 2021 hebben aanzienlijke gevolgen gehad voor het spoornet en -verkeer. Dankzij de acties die in samenwerking met spoorbeheerder Infrabel zijn ondernomen, was het treinverkeer begin oktober hersteld.

Door de gezondheidscrisis daalde het aantal reizigers drastisch, en dus ook de gemiddelde bezettingsgraad van de treinen, en dat heeft geleid tot een forse stijging van het specifieke energieverbruik (Wh/pkm) en had een grote invloed op de omzet. Ondanks de crisis heeft de NMBS in 2021 bijna 700 miljoen euro geïnvesteerd in reizigersonthaal, rollend materieel, werkplaatsen, digitalisering enz. Om haar opdracht van openbare dienst te kunnen blijven vervullen, heeft de NMBS een compensatie gekregen van de regering. Die overheidssteun, gecombineerd met interne kostenbesparende maatregelen, hielp het exploitatieverlies te beperken.

Vooruitzichten

De huidige geopolitieke crisis jaagt de energieprijzen omhoog en zet de kwestie van energieafhankelijkheid centraal in de discussies. In die context lijkt de vermindering van het tractie-energieverbruik van de NMBS meer dan ooit noodzakelijk.

De hoge inflatie en de stijgende energiekosten als gevolg van deze crisis, in combinatie met de impact van de coronamaatregelen, wegen zwaar op de rekeningen van de NMBS, de grootste elektriciteitsverbruiker van het land, en zullen naar verwachting van 2022 een financieel moeilijk jaar maken.

3.I Naar een luchtvaart met netto-nulemissie in 2050

Voorstelling van de roadmap

Verantwoordelijke minister(s)

Georges Gilkinet , Thomas Dermine en Pierre-Yves Dermagne (Fase 6)

Context en referenties

- **NEKP:** Erop aandringen dat de luchtvaartsector concrete engagementen aangaat en een routekaart uitwerkt om de uitstoot van broeikasgassen waarvoor zij verantwoordelijk is substantieel te verminderen. Komen tot een luchtvaart met nuluitstoot tegen 2050 zou de ambitie van alle landen moeten zijn.
- **Regeerakkoord:**
  - het principe ‹de vervuiler betaalt› beter toepassen in de luchtvaartsector
  - herziening van de huidige belastingvrijstelling op kerosine
  - de regering zal op Europees niveau pleiten tegen hele korteafstandsvluchten.
- **Strategie voor duurzame en slimme mobiliteit**
- **Het Europees vervoer op het juiste spoor naar de toekomst** (COM(2020) 789 final)
- **Algemene beleidsnota Mobiliteit** (doc. 54 1580/ (2020/2021))
- **Destination 2050 - A route to net zero European Aviation** (NLR-CR-2020-510)
- **Waypoint 2050** (Air Transport Action Group, 2020)
- **Beslissing van de ministerraad van 18 maart 2022:** "Versnelling van de energietransitie"

Doelstellingen

De broeikasgasuitstoot van de luchtvaart terugdringen overeenkomstig de doelstellingen van het Akkoord van Parijs, de Europese Unie en de Belgische Staat.

Beschrijving

Vandaag geven de internationale programma's en doelstellingen om het effect van de luchtvaart op onze ecosystemen te verminderen een duidelijke richting aan.

Opdat de luchtvaart vooruit zou kunnen kijken naar een duurzame toekomst in België, is het essentieel dat de reflectie verder gaat dan vandaag en dat proactief beslissingen worden genomen die bijdragen tot een vermindering van de milieugevolgen (lawaai, vervuiling, Energie-impact, ...) die de activiteiten van deze sector kunnen hebben op onze leefomgeving.

Uitvoering

De ecologische impact van de luchtvaart zal worden bestudeerd en er zullen overlegde acties worden opgestart om die impact substantieel te beperken. Verschillende te implementeren oplossingen en de uitwerking van een actieplan zullen worden geïdentificeerd. De ontwikkeling van een alternatief vervoersaanbod, in het bijzonder met sneltreinen en internationale nachttreinen, is tegelijk een voorwaarde en een kans.

Tijdschema

- **Fase 1.** Opname van de Belgische milieuvoorstellen in de herziening van de verordening betreffende het gemeenschappelijk Europees luchtruim. (31/12/22)
- **Fase 2.** Effectieve deelname van de Belgische luchtvaartmaatschappijen aan het ecolabel-programma van EASA. (31/12/2022)
- **Fase 3.** Opname van clausules die de mogelijkheid garanderen om duurzame vliegtuigbrandstof te tanken in het nieuwe tankcontract van Brussels Airport. (30/06/2030)
- **Fase 4.** Nieuwe maatregelen om in de luchthavens de uitstoot van vliegtuigen op de grond te verminderen. (01/06/2026)
- **Fase 5.** Toepassing van geoptimaliseerde procedures voor CCO ("continuous climb operation"), CDO ("continuous descent operation") en nadering / herziening van de differentiëring van de luchtvaartnavigatieheffingen
- **Fase 6.** Schone luchtvaart - Staatssteun voor onderzoek, ontwikkeling en innovatie in het kader van de Airbus-programma's (lancering van de oproep / financiering van O&O-projecten)
- **Fase 7.** Ontwikkeling van een toekomstgerichte visie

Uitvoering

Voortgang van de uitvoering

Fase 1: Bevorderen van de Belgische klimaatdoelstellingen en broeikasgasreductiemaatregelen voor het luchtvervoer in het kader van de herziening van het gemeenschappelijk Europees luchtruim.

België is voorstander van die herziening en is zijn standpunt hoofdstuk per hoofdstuk gaan verdedigen. Het wetgevingsproces wordt voortgezet op Europees niveau. Het Franse voorzitterschap van de Europese Raad heeft sinds het begin van dit jaar geen vooruitgang geboekt in dit dossier. De standpunten van de lidstaten en het Europees Parlement staan nog steeds lijnrecht tegenover elkaar.

Fase 2: Bevorderen van een milieueffectlabel voor luchtvaartmaatschappijen.

In het kader van de EU-strategie voor duurzame en slimme mobiliteit heeft het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) een mandaat gekregen om een milieulabelsysteem voor de luchtvaart te ontwikkelen. Dit jaar is de fase van ontwikkeling van de eerste producten van start gegaan. Het betreft een project voor een milieulabel voor vluchten, vliegtuigen en luchtvaartmaatschappijen. Het verst gevorderde project betreft de milieuprestaties van vluchten waarvoor reeds een demonstratielabel is ingevoerd. Het EASA werkt ook aan de levenscyclusanalyse van vliegtuigen. Het agentschap heeft op 29 april een openbare raadpleging gelanceerd over de "Product Environmental Footprint Category Rules - Aircraft" betreffende de methodologie die de ontwikkeling van het label voor vliegtuigen zal ondersteunen. Het EASA hoopt zijn werkzaamheden tegen het einde van dit jaar openbaar te maken.

Het Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV) promoot dit project bij de Belgische luchtvaartmaatschappijen en zal hen ondersteunen bij de uitvoering ervan. Twee Belgische luchtvaartmaatschappijen hebben al te kennen gegeven dat zij aan de proeffase van het programma wensen deel te nemen.

Fase 3: Bevorderen van duurzame vliegtuigbrandstoffen.

Als onderdeel van de EU-strategie voor duurzame en slimme mobiliteit overweegt de Europese Commissie wetgevingsmogelijkheden om de productie en het gebruik van duurzame vliegtuigbrandstoffen (SAF, Sustainable Aviation Fuels) te stimuleren via het initiatief ReFuelEU Aviation. Het dossier werd gedragen door het Sloveense en het Franse voorzitterschap van de Europese Raad. De werkzaamheden werden voltooid onder het Franse voorzitterschap. De algemene strekking is aangenomen tijdens de Raad Vervoer van 2 juni 2022. België, dat een evenwichtig compromisvoorstel had ingediend, verzette zich tegen de tekst, die veel minder ambitieus was en een te ruime definitie van duurzame brandstoffen bevatte in vergelijking met het oorspronkelijke voorstel van de Commissie. De coördinatie gebeurt nog steeds door de FOD MV via het platform BE4MOVE om het Belgische standpunt in de tweede fase van de onderhandelingen van het Europese wetgevingsproces te coördineren.

Anderzijds loopt het bestaande tankcontract voor Brussels Airport af in april 2023. Er moet een nieuwe aanbesteding worden uitgeschreven. Als toezichthoudende autoriteit zag het DGLV erop toe dat alle nodige clausules in de aanbesteding werden opgenomen, zodat de overschakeling op duurzame vliegtuigbrandstoffen onmiddellijk kan gebeuren. Dit moet ons in staat stellen snel te reageren op toekomstige Europese wetgeving op dit gebied en een early adopter van die nieuwe technologie te worden.

De bijgewerkte gunningsprocedure van Brussels Airport Company voor de beperkte categorie van gronddiensten voor brandstof- en olielevering werd op 21 december 2021 goedgekeurd door de directeur-generaal na onderzoek door zijn diensten.

Daarnaast wordt een subsidie van 2.000.000 euro toegekend aan Brussels Airport Company voor de financiering van de uitvoering van proefprojecten voor de levering van SAF op de luchthaven. Het doel is luchtvaartmaatschappijen aan te moedigen die brandstoffen te gebruiken door de huidige meerprijs ten opzichte van fossiele brandstoffen te neutraliseren om het gebruik ervan te versnellen.

Fase 4: Vermindering van het kerosinegebruik op de luchthavens.

Het taxiën van vliegtuigen op luchthavens is momenteel verantwoordelijk voor een aanzienlijk deel van het totale brandstofverbruik van vluchten. Het concept groen taxiën bestaat erin vliegtuigen te laten taxiën met uitgeschakelde motor. Er worden ook andere maatregelen overwogen, zoals het gebruik van een vloot elektrische voertuigen op luchthavens of het beperken van het gebruik van APU - Auxiliary Power Unit of hulpaandrijvingseenheid - dat zijn kleine turbinemotoren die werken op de kerosine van het vliegtuig om stroom te leveren aan het vliegtuig, dat die elektriciteit nodig heeft voor de airconditioning in de cabine en om de motoren te starten.

Het DGLV zal op zijn niveau steun verlenen aan de maatregelen van het "Stargate"-project van Brussels Airport voor de elektrificatie van het taxiën en van de grondafhandeling van vliegtuigen.

België steunt ook de Europese ontwerpverordening betreffende de uitrol van een infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (AFIR). Die omvat een bepaling om de levering van elektriciteit uit hernieuwbare bronnen verplicht te stellen voor commerciële vliegtuigen die geparkeerd staan op luchthavens van het trans-Europese vervoersnetwerk.

Het geplande tijdschema wordt nageleefd en de in fase 3 vastgestelde kortetermijndoelstelling is bereikt, namelijk de goedkeuring van het bestek voor de vernieuwing van de opdracht voor brandstofbevoorrading op Brussels Airport.

Er zijn echter drie nieuwe fases toegevoegd.

Fase 5: Duurzamere luchtvaartnavigatiediensten.

Een subsidie van 2.745.000 euro werd toegekend aan Skeyes voor de financiering van projecten die gericht zijn op de verduurzaming van de luchtvaartsector. Concreet betekent dit in de eerste plaats het bevorderen van de concepten continu klimmen (CCO, continuous climb operation), continu dalen (CDO, continuous descent operation) en naderen met grotere helling (HERON-project); in de tweede plaats het invoeren van een "groener" systeem voor de luchtvaartnavigatieheffingen die worden betaald door de gebruikers van de luchtverkeersleiding door die heffingen te differentiëren volgens milieuparameters.

Fase 6: Schone luchtvaart - Staatssteun voor onderzoek, ontwikkeling en innovatie in het kader van de Airbus-programma's.

Het Federaal Luchtvaartplatform ondersteunt de Belgische luchtvaartindustrie bij haar deelname aan de verschillende Airbus-programma's.

De ontwikkelingskosten of "Non Recurring Costs" (NRC) die met dergelijke Airbus-projecten gepaard gaan, kunnen hoe dan ook zeer hoog zijn. Het Federaal Luchtvaartplatform (samenwerking tussen de POD Wetenschapsbeleid en de FOD Economie) financiert deze eenmalige kosten (NRC) door middel van terugbetaalbare voorschotten, in overeenstemming met de Europese regelgeving inzake overheidssteun. Binnen dit platform is het Directoraat-generaal Onderzoek en Ruimtevaart van de POD Wetenschapsbeleid verantwoordelijk voor de technische en wetenschappelijke aspecten van overheidssteun. Het in 2017 gestarte Airbus-programma had een budget van 45 miljoen euro. Na twee oproepen tot het indienen van voorstellen in 2018 en 2019 is besloten de resterende 9.856.935 euro te gebruiken voor een oproep rond het thema "schone luchtvaart" (als aanvulling op het RRF-project I-5.09: oproep ter ondersteuning van de lucht- en ruimtevaartsector).

Fase 7: Ontwikkeling van een toekomstgerichte visie

1. Het DGLV zal een witboek opstellen
2. De in juni 2021 opgerichte technische groep opdracht geven om milieuvriendelijker naderingstechnieken te evalueren.
3. Een toekomstgerichte missie opnemen in het nieuwe beheerscontract van Skeyes.

BKG-impact Deze routekaart wil bijdragen aan het halen van de doelstelling om tegen 2050 netto nul-uitstoot in de luchtvaartsector te bereiken. De methodologie voor de beoordeling van de broeikasgaseffecten bestaat en is ontwikkeld in het kader van de ICAO-actieplannen.

Energie-impact In dit stadium is nog geen analyse verricht.

Andere nagestreefde effecten

De maatregel is gericht op de bevordering van duurzame vliegtuigbrandstoffen met de steun voor het voorstel ReFuelEU Aviation en een project voor de levering van duurzame vliegtuigbrandstoffen in Brussels Airport (SDG 7).

Indirecte gevolgen (op sociaal, milieu- en economisch vlak)

De maatregel wil de luchtvaartinfrastructuur milieuvriendelijker maken (steun voor de herziening van het gemeenschappelijk Europees luchtruim, facilitering van de bouw van een menginstallatie voor duurzame vliegtuigbrandstoffen in Brussels Airport, vermindering van het kerosinegebruik op de grond, optimalisering van de luchtvaartnavigatieprocedures, onderzoek en ontwikkeling in het kader van het programma voor schone luchtvaart) (SDG 9). De vermindering van de uitstoot van broeikasgassen kan in sommige gevallen, zoals het gebruik van geavanceerde operationele procedures of vliegtuigen van de nieuwe generatie, gepaard gaan met een vermindering van de uitstoot van verontreinigende stoffen en van lawaai, en bijdragen tot de verwezenlijking van SDG 11 van de Verenigde Naties (duurzame steden en gemeenschappen).

Hinderpalen Er zijn nog geen bijzondere hinderpalen geweest.

Vooruitzichten Moet worden herzien in het licht van de voortgang van het Fit for 55-pakket en de besluiten van de eerstvolgende algemene vergadering van de ICAO dit najaar.

3.J Voertuigen met nuluitstoot

Voorstelling van de roadmap

Verantwoordelijke minister(s)

Zakia Khattabi en Pierre-Yves Dermagne

Context en referenties

- **Regeerakkoord:** geleidelijke uitfasering van de verkoop van niet zero-emissie auto's, op voorwaarde dat er voldoende betaalbare auto's op de markt zijn en er analyses over de levenscyclus voorhanden zijn. In dit kader zal de regering ook rekening houden met de impact van deze transitie op de overheidsfinanciën (o.a. impact op de accijnzen).
- **Nationaal plan voor herstel en veerkracht:** mobiliteitsbudget (dit project maakt deel uit van een grotere hervorming van de autofiscaliteit); emissievrije bedrijfsauto's; oplaadinfrastructuur
- **Beslissing van de ministerraad van 18 maart 2022:** "Versnelling van de energietransitie"

Doelstellingen Deze routekaart streeft naar een geleidelijke afschaffing van voertuigen met verbrandingsmotor.

Beschrijving Voor de uitvoering van deze maatregel moet in de eerste plaats het toepassingsgebied worden bepaald: de voertuigen met nuluitstoot, de voertuigklassen waarop de maatregel van toepassing is, moeten mogelijke maatregelen worden geïdentificeerd, de juridische en technische haalbaarheid daarvan moet worden beoordeeld, alsmede hun sociale gevolgen en fiscale impact. Daarna zal het actieplan worden vastgesteld, na overleg met de stakeholders.

Na de beslissing van de kern in maart 2022 zal de routekaart worden uitgebreid tot bromfietsen en kleine bedrijfsvoertuigen.

Een verbod op reclame voor voertuigen met verbrandingsmotor is een van de mogelijke maatregelen.

Uitvoering

Daartoe moeten drie voorbereidende fasen worden doorlopen:

1. een haalbaarheidsstudie,
2. rondetafelgesprekken tussen het federaal niveau en de gewesten,
3. opstelling van een routekaart
4. acties vastleggen
5. acties uitvoeren en opvolgen

Tijdschema

- **Fase 0** Samen met de andere bevoegde ministers de administratie(s) opdragen een (juridische) analyse te maken van de mogelijkheden om in België alleen nog maar voertuigen met nuluitstoot te verkopen of in te schrijven (1/4/2022)
- **Fase 1**: Uitvoering van een haalbaarheidsstudie (31/3/2023)
- **Fase 2**: Rondetafelgesprekken organiseren met de nationale administraties en beleidsmakers enerzijds en de stakeholders anderzijds (december 2022)
- **Fase 3**: Een strategische routekaart opstellen (januari 2023)
- **Fase 4**: Een actieplan ontwikkelen (april 2023)
- **Fase 5**: Acties uitvoeren en opvolgen (januari 2030)

Uitvoering

Voortgang van de uitvoering

Er zijn vertragingen ten opzichte van het oorspronkelijke tijdschema. Voor die vertragingen zijn er twee redenen. Enerzijds zijn de studies niet gestart omdat het wenselijk werd geacht de voortgang van de onderhandelingen op Europees niveau af te wachten en in te schatten of de Europese ambitie voor uitfasering zou worden gewijzigd van 2035 in 2030. Intussen lijkt die mogelijkheid niet langer realistisch. Anderzijds had ook een personeelstekort invloed op de vertraging. Momenteel wordt gewerkt aan een oplossing hiervoor.

Om de voorwaarden voor de uitvoering van de maatregel te verduidelijken, zal in oktober 2022 een studie worden opgestart om alle mogelijke maatregelen te identificeren om in België de geleidelijke afschaffing van lichte voertuigen met verbrandingsmotor tegen 2030 te bevorderen. Het eerste deel van de studie zal de juridische haalbaarheid bepalen van een verbod op het op de markt brengen van voertuigen met verbrandingsmotor op nationaal niveau in 2030, rekening houdend met de Europese wettelijke beperkingen. In het tweede deel van de studie zullen de sociaal-economische gevolgen van de voorgestelde maatregelen worden beoordeeld.

BKG-impact

De geleidelijke afschaffing van verbrandingsmotoren zal een gunstige invloed hebben op de uitstoot van broeikasgassen en maakt deel uit van het bredere EU-pakket "Fit for 55" om de broeikasgasuitstoot met 55% te verminderen tegen 2030.

Energie-impact

Door de overschakeling van verbrandingsmotoren op elektrische voertuigen neemt het elektriciteitsverbruik aanzienlijk toe. Daarom is het belangrijk de nadruk te leggen op energie-efficiënte en "lichte" voertuigen.

Andere nagestreefde effecten

De afschaffing van voertuigen met verbrandingsmotor heeft ook tot doel de plaatselijke luchtverontreiniging (Nox, kleine deeltjes enz.) te verminderen.

Indirecte gevolgen (op sociaal, milieu- en economisch vlak)

Het geleidelijk uitbannen van voertuigen met verbrandingsmotor zal leiden tot een vermindering van de uitstoot van broeikasgassen (SDG 13), minder waterverontreiniging (SDG 6) en luchtverontreiniging (SDG 11), en ook minder geluidshinder (SDG 11). Een betere luchtkwaliteit zal een positief effect hebben op de gezondheid (SDG 3). De verlaging van de verontreinigingsniveaus door koolwaterstoffen zal bijdragen tot het behoud van de mariene (SDG 14) en terrestrische (SDG 15) biodiversiteit.

De overstap naar elektrische voertuigen zal leiden tot het creëren van netto banen (SDG 8). Hiervoor zijn nieuwe vaardigheden nodig, die via opleidingen kunnen worden aangeleerd (SDG 4).

De geleidelijke afschaffing van voertuigen met verbrandingsmotor vergt een wijziging en uitbreiding van de oplaadinfrastructuur en zal op lange termijn innovatie stimuleren (SDG 9).

De uitvoering van dit beleid zal echter waarschijnlijk een negatief effect hebben op de armoede (SDG 1) en de sociale ongelijkheid vergroten (SDG 10), aangezien de kosten van elektrische voertuigen momenteel zeer hoog zijn. Die kosten zouden echter moeten dalen naarmate de volumes toenemen.

Hinderpalen

De uitstap uit voertuigen met verbrandingsmotor stuit op diverse obstakels: de versnippering van bevoegdheden op Belgisch en op federaal niveau, de geringe beschikbaarheid van grondstoffen, de hoge kostprijs van elektrische voertuigen, het gebrek aan oplaadinfrastructuur voor elektrische voertuigen.

Vooruitzichten

De normen voor de uitstoot van CO_2 en luchtverontreinigende stoffen die op Europees niveau zijn vastgesteld, worden momenteel herzien. De toekomstige Europese regelgeving inzake CO_2-normen zal er naar verwachting toe leiden dat voertuigen met verbrandingsmotor tegen 2035 geleidelijk zullen verdwijnen. Momenteel worden opties overwogen om die ambitie te verhogen, zodat elke lidstaat individueel ervoor kan kiezen om al eerder voertuigen met verbrandingsmotor geleidelijk af te schaffen.

4. ECONOMIE

4.A Federaal actieplan Circulaire Economie

Voorstelling van de roadmap

Verantwoordelijke minister(s)

Zakia Khattabi en Pierre-Yves Dermagne

Context en referenties

- **Regeerakkoord:** "Om de klimaatverandering tegen te gaan, is het nodig naar een slimmer, efficiënter en duurzamer gebruik van materialen en grondstoffen te evolueren. Samen met de deelstaten en het bedrijfsleven streven we zo naar een volledig circulaire economie. De regering zal in afstemming met de deelstaten een federaal actieplan circulaire economie uitwerken om het grondstoffenverbruik en de materialenvoetafdruk in productie en consumptie sterk te verminderen".
- **Nationaal plan voor herstel en veerkracht:** project 5.3 "Belgium Builds Back Circular"

Doelstellingen

Het federaal actieplan voor circulaire economie heeft tot doel het verbruik van hulpbronnen te verminderen, de klimaatverandering en het verlies aan biodiversiteit tegen te gaan, het concurrentievermogen en de werkgelegenheid te ondersteunen en te stimuleren, en onze afhankelijkheid van in het buitenland geproduceerde hulpbronnen te verminderen.

Beschrijving

Het ontwerp van het federaal actieplan voor circulaire economie bestaat uit vier delen: (1) Definitie, uitdagingen en kansen; (2) Federale bijdrage aan het Europese programma; (3) Maatregelen ter bevordering van de circulaire economie in het kader van het herstelplan; en (4) Aanvullende federale maatregelen voor een circulaire economie. Deel 4 (federale maatregel) is opgesplitst in 5 doelstellingen: "Stimuleren van het op de markt brengen van circulaire producten en diensten"; "Bevorderen van meer circulariteit in de productiemethoden", "Ondersteunen van de rol van de consumenten en aanbestedende diensten", "Zorgen voor de nodige stimulansen en instrumenten", en "Evalueren van de vorderingen". De maatregelen in het kader van die doelstellingen bestrijken verschillende gebieden (bijv. productnormen, ecodesign, consumentenbescherming, financiering enz.)

Het **federaal actieplan circulaire economie** werd op 21 december 2021 goedgekeurd. De geplande maatregelen worden momenteel uitgevoerd:

- Belgium Builds Back Circular, met oproepen voor projecten rond ecodesign en de vervanging van chemische stoffen.
- De uitvoering van aanvullende maatregelen:
  - Maatregel 8. Ontwikkeling en verspreiding van een methodologie voor bedrijven die een bedrijfsmodel van het type Product/Performance As A Service willen invoeren.
  - Maatregel 11. De ontwikkeling van een doeltreffend digitaal systeem voor het traceren van materiaalstromen op Europees niveau ondersteunen.
  - Maatregel 12. Versterking van de regels van de wettelijke garantie op consumptiegoederen
  - Maatregel 14. Circulaire overheidsopdrachten aanmoedigen
  - Maatregel 15. Een communicatiecampagne opzetten om de Belgische consument bewust te maken van duurzame consumptie en circulaire economie.
  - Maatregel 16. De financiering van projecten van de circulaire economie vergemakkelijken
  - Maatregel 17. Fiscale instrumenten voorstellen om de circulaire economie te bevorderen

Het actieplan omvat ook maatregelen in verband met productnormen. Deze maatregelen zijn opgenomen in blad 4B.

Uitvoering

Het plan werd ter raadpleging voorgelegd aan de gewesten en belanghebbenden (FRDO en CRB) en werd op 17 december 2021 op federaal niveau goedgekeurd. Er is een tijdschema opgesteld voor de uitvoering van de maatregelen van het federaal actieplan circulaire economie:

- Maatregel 8 (Q2 2023, FOD Volksgezondheid)
- Maatregel 11 (tijdschema gebaseerd op de EU, FOD Volksgezondheid)
- Maatregel 12 (tijdschema nog te bepalen, FOD Volksgezondheid)
- Maatregel 14 (Q4 2022, FOD Volksgezondheid)
- Maatregel 15 (2022 - Q4 2022, FOD Volksgezondheid)
- Maatregel 16 (2022 - Q4 2022, FOD Volksgezondheid)
- Maatregel 17 (Q2 2022 - Q4 2022, FOD Volksgezondheid)

Er zal een begeleidingscomité voor het project "Belgium Builds Back Circular" (BBBC) worden opgericht.

Tijdschema

- **Fase 1:** ontwikkeling van het federaal actieplan circulaire economie (januari tot juni 2021)
- **Fase 2:** raadplegingsfase (juni tot oktober 2021)
- **Fase 3:** voltooiing en publicatie van het plan (oktober tot december 2021)
- **Fase 4:** de eerste BBBC-projecten kunnen eind 2022/begin 2023 van start gaan en lopen tot uiterlijk 31 juli 2026
- **Fase 5:** ad hoc formulering van aanvullende maatregelen in het kader van het federaal actieplan circulaire economie (oktober 2021 tot juni 2022)
- **Fase 6:** de uitvoering van de maatregelen van het federaal actieplan circulaire economie wordt halfjaarlijks opgevolgd (vanaf 2022)

Uitvoering

Voortgang van de uitvoering

Fase 1 tot en met 3 van de routekaart werd voltooid volgens plan en dit heeft geleid tot de goedkeuring van het federaal plan voor circulaire economie op 17 december 2021.

Sinds de goedkeuring van het plan is vooruitgang geboekt in alle vier de delen ervan:

– Deel 1: Bestuur

Voor het eerste onderdeel van het actieplan (bestuur) werd in de Interministeriele Conferentie Leefmilieu (ICL) uitgebreid met Economie op 22 maart 2022 een werknota voorgesteld die een duidelijke omschrijving van de langetermijnvisie, doelstellingen en prioritaire thema's van het intra-Belgisch platform voor circulaire economie uiteenzet en het platform een duidelijk mandaat geeft.

– Deel 2: Federale bijdrage aan het Europese programma

Een eerste pakket strategische maatregelen werd voorgesteld op 30 maart 2022 en wordt op Belgisch niveau opgevolgd door verschillende betrokken werkgroepen waar experten van zowel de economische als milieu-administraties vertegenwoordigd zijn. De prioritaire sectoren in dit pakket zijn constructie en textiel. In juli 2022 wordt een tweede pakket maatregelen verwacht.

– Deel 3: Maatregelen ter bevordering van de circulaire economie in het kader van het Plan voor Herstel en Veerkracht (4B)

Als derde werd er in het kader van het Europees herstelplan ook het "Belgium Builds Back Circular" project opgestart. De eerste pijler van dit project omvat twee projectoproepen rond ecodesign en substitutie van chemische stoffen. Het bestuur en de uitwerking van dit project werd op 17 februari 2022 goedgekeurd door het Steering Committee. Overleg over de praktische zaken omtrent de lancering is nog gaande op politiek niveau. De eerste projecten zouden eind 2022/begin 2023 van start kunnen gaan. De tweede pijler omvat een sensibiliserings- en informatiecampagne voor KMO's om de transitie naar een circulair, duurzaam businessmodel te versnellen. De voor-

bereidende werken zijn gestart en worden door de betrokken stakeholders opgevolgd in een opvolgingscomité.

– **Deel 4: Aanvullende federale maatregelen voor een circulaire economie (4A)**

Als laatste bevat het actieplan ook enkele specifieke maatregelen voor de federale instellingen met mogelijke impact op klimaatdoelstellingen. De maatregelen zullen tijdens deze legislatuur geïmplementeerd worden. Het werk voor een aantal maatregelen is al van start gegaan, zo werden recent verschillende wegwerpproducten verbannen van de Belgische markt (maatregel 6). Daarnaast is ook de continue monitoring van het plan opgenomen als een specifieke maatregel. Indien er zich problemen dreigen voor te doen bij de uitvoering van de plannen, zal dit tijdig gesignaleerd worden aan de verantwoordelijke voogdijminister. Daarnaast werd ook overeengekomen dat er halfjaarlijks een evaluatievergadering zal plaatsvinden waarop de leden van de regering geïnformeerd worden over de voortgang van het actieplan. Tegen 30 juni kunnen eenmalig nieuwe maatregelen worden voorgesteld om opgenomen te worden in het actieplan. Deze kunnen besproken worden op de eerstvolgende vergadering in september

BKG-impact

Het effect op broeikasgasemissies zal voor een deel betrekking hebben op BKG's die buiten de Belgische grenzen worden gegenereerd. Een groot deel van onze consumptie betreft immers geïmporteerde goederen waarvan de BKG's niet in de Belgische data terug te vinden is. Geschat wordt dat meer dan de helft van de wereldwijde CO_2-uitstoot afkomstig is van de winning en verwerking van grondstoffen. Vermindering van grondstoffenverbruik in België zal dus op wereldwijd niveau bijdragen aan de vermindering van BKG's maar de impact op Belgisch niveau is niet eenduidig in kaart te brengen.

Energie-impact

Zie hierboven

Andere nagestreefde effecten

De maatregelen in het federaal actieplan circulaire economie beogen voornamelijk een vermindering van de consumptievoetafdruk enerzijds en verhoogde materiaalefficiëntie anderzijds. Daarnaast mikt het beleid op het verbeteren van de herstelbaarheid en duurzaamheid van de producten en diensten op de markt wat kan zorgen voor verhoogde tewerkstelling en omzet in verschillende sectoren die circulaire business modellen voorop zetten. Voor wat betreft afval en het hergebruik van materiaalstromen zijn er verschillende indicatoren opgenomen in de SDG's (met name verminderen van watervervuiling, verhoogde materiaalefficiëntie…). Daarnaast wordt op Europees niveau de vooruitgang richting circulaire economie gemonitord via het Europees Framework voor Circulaire economie (maatregel 22). Ook wordt er binnen het actieplan onderzocht welke bijkomende monitoring nodig is om de transitie naar een circulaire economie in kaart te brengen (maatregel 23).

Indirecte gevolgen (op sociaal, milieu- en economisch vlak)

Zie analyse in tabel 4

Belangrijk hierbij is dat ook hier de effecten in België mogelijks indirect zullen zijn, daar waar de directe impact van materiaalefficiëntie voornamelijk in de producerende landen voelbaar zal zijn. Het is dus ook belangrijk om bij het heroriënteren van materiaalstromen rekening te houden met de welvaartsverdeling op globaal niveau en de impact op de SDG's op de belangrijkste handelspartners.

De maatregelen zullen ook positieve sociale effecten hebben. Meer circulaire producten en diensten kunnen ertoe leiden dat de toegang tot producten en diensten goedkoper wordt. Bijvoorbeeld, producten met een langere levensduur kunnen zorgen voor een groter aanbod aan goedkopere tweedehandsproducten.

Andere indirecte effecten zullen sterk afhankelijk zijn van de sectorspecifieke actieplannen. Deze kunnen dus sterk variëren maar zullen vermoedelijk het meest merkbaar zijn in de prioritaire sectoren: constructie, textiel en consumentenelektronica. Het plan zorgt er daarnaast ook voor dat België minder afhankelijk wordt van de invoer van primaire grondstoffen

Hinderpalen

Zowel op Belgisch als op federaal niveau zijn de bevoegdheden enorm versnipperd, dit terwijl duurzaamheid en circulariteit een transversaal thema is dat in elk deel van de maatschappij gemonitord en geprioriteerd zou moeten worden. Vooralsnog ontbreken er gemeenschappelijke doelstellingen en een consensus over hoe deze te bereiken. De complexiteit van de staatsstructuur bemoeilijkt het proces om de doelstellingen die er wel zijn te behalen.

Voor wat betreft het actieplan circulaire economie is er veel overleg met de regionale overheden omwille van de gedeelde competenties. Er wordt getracht zoveel mogelijk complementair te werken en kennis te delen.

Vooruitzichten

In juli 2022 zal de Europese Commissie een nieuw pakket maatregelen omtrent Circulaire Economie publiceren. Indien er belangrijke richtlijnen of initiatieven zijn zal binnen de bestaande netwerken gekeken worden wie deze zal opnemen en op Belgisch niveau implementeren. De mogelijkheid bestaat om bijkomende maatregelen voor te stellen en op te nemen in het Federaal actieplan Circulaire Economie ten laatste tegen 30 juni 2022.

De doeltreffendheid van de plannen is sterk afhankelijk van de betrokkenheid van de stakeholders, er is echter nog weinig kennis over de doeltreffendheid van de maatregelen aangezien de circulaire economie nog een vrij recente ontwikkeling is. Indien deze inzichten beschikbaar zouden zijn, zal het beleid hier zeker aan aangepast kunnen worden.

4.B Uitbreiding / versterking van het productbeleid op nationaal en Europees niveau

Voorstelling van de roadmap

Verantwoordelijke minister(s)

Zakia Khattabi

Context en referenties

- **NEKP/FEKP**: "Uitbreiding / versterking van het productbeleid op nationaal en Europees niveau"
- **Regeerakkoord**: "Federaal actieplan circulaire economie om het grondstoffenverbruik en de materialenvoetafdruk in productie en consumptie sterk te verminderen". België zal actief deelnemen aan de debatten over het "productpaspoort" op Europees niveau. Doel is dat producten van bij de oorsprong duurzaam en correct gemaakt worden."

Doelstellingen

De milieu-impact van producten verminderen door minimumvoorschriften en informatie-eisen (waaronder etikettering) op te leggen via wetgeving inzake energie- en materiaalefficiëntie.

Beschrijving

- Ontwikkelen en verdedigen van ambitieuze Belgische standpunten voor specifieke productgroepen die onderworpen zijn aan regulering (of herziening), o.m. batterijen, verpakkingen en textiel.
- Het federaal actieplan circulaire economie dat in december 2021 is goedgekeurd, omvat de volgende productbeleidsmaatregelen die direct of indirect zullen leiden tot een vermindering van de uitstoot van broeikasgassen:
  - wijziging van productnormen om hergebruik en/of recycling te vergemakkelijken
  - invoering van een reparatie-index voor bepaalde productgroepen

- verplichting om informatie te verstrekken over de gevolgen van software-updates voor de levensduur van het toestel
- een certificeringssysteem voor gerecycleerde inhoud ontwikkelen
- bepaalde wegwerpproducten verbieden om hergebruik aan te moedigen
- een juridisch kader ontwikkelen voor circulaire diensten
- een kader ontwikkelen voor groene claims in het kader van de wetgeving inzake productnormen
- de mogelijkheid onderzoeken voor bijkomende productnormen die leiden tot minder uitstoot van broeikasgassen tijdens de productie- of gebruiksfase van het product, zoals het geleidelijk afschaffen van turf in potgrond

Uitvoering

Op Europees niveau zijn de volgende ontwikkelingen gepland:

– Vervanging van de batterijrichtlijn door een batterijverordening
– Vervanging van de ecodesign-richtlijn door een verordening over duurzame producten
– Een herziening van de verpakkingsrichtlijn
– De ontwikkeling van een textielstrategie

Elk initiatief begint met een openbare raadpleging, gevolgd - in het geval van een verordening of richtlijn - door een wetsvoorstel van de Europese Commissie, dat uiteindelijk wordt goedgekeurd door het Europees Parlement en de Europese Raad.

Op nationaal niveau en op niveau van het federaal plan circulaire economie:

– Voorbereiding en goedkeuring van het plan
– Uitvoering van de maatregelen rond productbeleid in dat plan

Tijdschema

– **Fase 1 (Q1 2022 - Q4 2022)**
  - voorbereiding en goedkeuring door de regering van een wetsontwerp en koninklijke besluiten voor de invoering van een reparatie-index en regels voor software-updates
  - voorbereiding van een ontwerp-KB voor de geleidelijke afschaffing van wegwerpverpakkingen
  - lancering van een studie over de certificering van gerecycleerde inhoud
  - lancering van een studie voor een juridisch kader voor circulaire diensten
  - beginnen na te gaan of er wetgevende initiatieven nodig zijn in verband met de strijd tegen ongerechtvaardigde groene claims
  - een standpunt innemen in Europese besluitvormingsprocessen (herziening van de verpakkingsrichtlijn, textielstrategie, aanpak van duurzame producten, ecodesign-verordening)

– **Fase 2 (Q1 2023 - Q2 2023)**
  - publicatie van de wet en de koninklijke besluiten voor de invoering van een reparatie-index en regels voor software-updates
  - goedkeuring van een KB voor de afschaffing van wegwerpverpakkingen
  - identificatie van groene claims die wettelijke maatregelen vereisen
  - een standpunt innemen in Europese besluitvormingsprocessen (herziening van de verpakkingsrichtlijn, textielstrategie, aanpak van duurzame producten, ecodesign-verordening)

– **Fase 3 (Q3 2023 - Q4 2023)**
  - publicatie van een KB voor de afschaffing van wegwerp-verpakkingen
  - starten met de voorbereiding van een KB betreffende groene claims
  - het certificeringssysteem voor gerecycleerde inhoud is klaar
  - de studie rond het juridisch kader voor circulaire diensten is voltooid
  - een standpunt innemen in Europese besluitvormingsprocessen (herziening van de verpakkingsrichtlijn, textielstrategie, aanpak van duurzame producten, ecodesign-verordening)
  - voorbereiding van het Europees voorzitterschap
– **Fase 4 (Q1 2024 - Q2 2024)**
  - start van de voorbereiding van een wetgevend initiatief inzake circulaire diensten
  - Europees voorzitterschap
  - een begin maken met de omzetting/uitvoering van de Europese verordening
– **Fase 5 (Q3 2024 - Q4 2024)**
  - omzetting/uitvoering van de Europese verordening

Uitvoering

Voortgang van de uitvoering

Op Europees niveau:

België heeft ambitieuze standpunten ingenomen tijdens de bespreking van de voorgestelde batterijverordening in de Europese Raad. Er is gepleit voor meer maatregelen om het verbruik van primaire grondstoffen gedurende de hele levenscyclus van een batterij te verminderen.

In het eerste kwartaal van 2022 heeft de Europese Commissie een voorstel geformuleerd voor een verordening inzake duurzame producten ter vervanging van de ecodesign-richtlijn. Dat voorstel zal worden onderzocht door de Europese Raad in het derde of vierde kwartaal van 2022. Een voorstel voor het Belgische standpunt wordt momenteel voorbereid.

De Europese Commissie heeft een openbare raadpleging georganiseerd over de herziening van de verpakkingsrichtlijn in 2020. Die taak is voltooid. Het wachten is nu op een eerste voorstel van de Europese Commissie voor een herziening van de richtlijn.

De Europese Commissie heeft de Europese strategie voor textiel gepubliceerd in het eerste kwartaal van 2022. België betoogde dat de strategie erop gericht moet zijn uitsluitend duurzame, herstelbare en recyclebare kleding met een lange levensduur op de Europese markt te brengen.

Op federaal niveau:

Het federaal actieplan circulaire economie werd op 17 december 2021 goedgekeurd door de federale regering. Er is gestart met de uitvoering van de daarin vervatte maatregelen.

Momenteel wordt een wettelijk kader ontwikkeld voor de invoering van een reparatie-index en voor de verplichte verstrekking van informatie over de levensduur van elektronische apparaten, waarbij rekening wordt gehouden met software-updates. Een eerste raadpleging van de stakeholders vond plaats in mei 2022.

In januari 2022 is een koninklijk besluit in werking getreden om een aantal plastic wegwerpproducten te verbieden met het oog op de tenuitvoerlegging van de SUP-richtlijn. De voorbereidingen zijn begonnen voor een tweede koninklijk besluit dat een aantal andere plastic wegwerpproducten zal verbieden. In mei 2022 is het overleg met de stakeholders hierover van start gegaan.

In juni 2022 is de laatste hand gelegd aan het bestek voor de lancering van een studie voor de ontwikkeling van een certificeringssysteem voor gerecycleerde inhoud.

BKG-impact

De minimum efficiëntie eisen van de producten in het ecodesign en energy label kader worden stapsgewijs steeds hoger gebracht. Dit zorgt ervoor dat met elke vervanging van oude toestellen door meer recentere een daling gepaard gaat van de gebruikte energie in de verbruiksfase. Een gestage en continue daling van het energieverbruik heeft onmiskenbaar een positief effect op de BKG-emissies in België.

De batterijenverordening, verpakkingsrichtlijn, verordening duurzame producten, de Europese textielstrategie en de acties uit het federaal plan circulaire economie zullen bijdragen tot beter recycleerbare producten en/of met een langere levensduur. Dit zorgt voor een vermindering van de CO_2-uitstoot ten gevolge van een lager energieverbruik voor de winning en verwerking van primaire grondstoffen.

Energie-impact

Zie hierboven

Andere nagestreefde effecten

De voorziene maatregelen zorgen voor een vermindering van onze afhankelijkheid van primaire grondstoffen. De daling van het verbruik van primaire grondstoffen zorgt ook voor een lagere milieudruk bij de winning van deze grondstoffen.

Indirecte gevolgen (op sociaal, milieu- en economisch vlak)

De maatregelen stimuleren onze bedrijven om te innoveren door meer circulaire producten te fabriceren. De besparing die dit oplevert zorgt ook voor een hogere competitiviteit.

Volgehouden inspanningen om producten op de markt te brengen met een langere levensduur zullen de beschikbaarheid verhogen van goedkope tweedehandsgoederen wat bijdraagt tot een verhoging van de koopkracht.

Hinderpalen

De gesplitste bevoegdheden (productbeleid federaal en afvalbeleid gewestelijk) bemoeilijkt de totstandkoming van een coherent Belgisch beleid ter bevordering van meer circulaire producten en diensten op de markt.

Vooruitzichten

Tegen eind 2022 verwachten we op Europees niveau stappen vooruit te hebben gezet met de bespreking van de Europese verordening duurzame producten. Op federaal niveau streven we naar een bespreking van een wettelijk kader voor de invoering van een repair index en voor de beperking van het gebruik van eenmalige plastics.

5. OVERHEIDSGEBOUWEN

5.A Defensie: Energetische renovatie

Presentatie van de routekaart

Bevoegde minister(s)

Ludivine Dedonder

Achtergrond en referenties

- **NEKP/FEKP:** Energierenovatie van de federale overheidsgebouwen
- **Regeerakkoord:** In het kader van het interfederale investeringsplan zal de regering onderzoeken hoe we de ambitie van een klimaatneutrale overheid eerder dan in 2040 kunnen realiseren. Hierbij wordt prioritair een meerjarig investeringsplan opgesteld om de energie-efficiëntie van de gebouwen te verbeteren, de uitstoot van broeikasgassen te verminderen en over te schakelen op hernieuwbare energiebronnen.
- **Nationaal Plan voor Herstel en Veerkracht:** Energie-efficiëntie en openbare infrastructuren

Doelstellingen

Wat het beheer van haar infrastructuur betreft, voegt Defensie zich naar de wetgeving over de energieprestaties van gebouwen (EPB) en de energie-efficiëntie (EE). In het bijzonder, en binnen de budgettaire beperkingen, past Defensie vanaf 1 januari 2019 het principe *Near Zero Energy Building* (NZEB) toe op alle nieuwe of daarmee gelijkgestelde gebouwen en op alle 'grote' renovaties.

De routekaart streeft ernaar om tegen 2032 (in vergelijking met 2018):

- het primaire energieverbruik van de volledige infrastructuur met minstens 23% te verlagen;
- minstens 25% van het resterende primaire energieverbruik op te wekken uit hernieuwbare energiebronnen;
- de totale CO_2-uitstoot met 30% te verminderen;
- het waterverbruik met 20% te verminderen.

Beschrijving

Defensie probeert haar patrimonium in overeenstemming te brengen met de wetgeving door middel van een beleid van renovatie van haar gebouwen rond drie krachtlijnen:

1. gegevensbeheer: verbetering en vergemakkelijking van de follow-up van het verbruik;
2. energieprestaties: verbetering van het energieverbruik van de bestaande en de toekomstige activa;
3. hernieuwbare energie: gebruik van hernieuwbare energiebronnen om het verbruik van fossiele brandstoffen terug te dringen.

Uitvoering

De uitvoering van deze drie krachtlijnen gebeurt als volgt:

1. Gegevensbeheer: Er is reeds een nationaal contract dat het ministerie van Defensie gebruikt om het verbruik te monitoren. Er is echter nog nood aan heel wat extra **slimme meters** om deze monitoring te verbeteren.
2. Energieprestaties: De implementatie van een **energiebeheersysteem (EnMS**) zal worden uitgevoerd met een ambitieniveau (LOA: *level of ambition*) van 1 kwartier/jaar; de uitvoering van **energieprestatiecontracten (EPC)** zal op haar beurt worden uitgevoerd met een LOA van 3 kwartieren/jaar. Er zullen ook acties worden uitgevoerd om de andere infrastructuren en de nieuwe infrastructuren in overeenstemming te brengen met het **NZEB**-principe. De oudere gebouwen zullen worden gerenoveerd met het oog op comfort en het energieverbruik en der toekomstige investeringen ter ondersteuning van grote projecten (F35, A400M) zullen worden ontwikkeld in een geest van energiebesparing en -efficiëntie.
3. Hernieuwbare energie: Defensie wil een deel van haar energieverbruik uit hernieuwbare bronnen halen om het gebruik van fossiele brandstoffen af te bouwen. Er zullen verschillende projecten worden ontwikkeld, waaronder de ontwikkeling van zonneparken via

financiering door derden (TPF), aansluitingen op bestaande warmtenetten en studies over het gebruik van waterstof.

Tijdschema

Krachtlijn 1: Gegevensbeheer (2030)

Krachtlijn 2: Energieprestaties (2040)

Krachtlijn 3: Hernieuwbare energie (2030)

Uitvoering

Voortgang van de uitvoering

Er is vooruitgang geboekt bij de uitvoering van dit stappenplan, maar het tempo moet worden opgevoerd om de gestelde doelen te bereiken, waaronder de klimaatneutraliteit van de portefeuille van infrastructuren van Defensie tegen 2040.

Krachtlijn 1: Gegevensbeheer

Het ministerie van Defensie beschikt over nationale energiemonitoringsoftware waarmee de verschillende verbruiksstromen (inclusief water) worden gevisualiseerd, geanalyseerd en meegedeeld. Het automatisch aanmaken van week- en maandverslagen zorgt voor een gerichte follow-up per kwartier, zodat potentiële manieren om energie te besparen kunnen worden opgespoord. Deze mogelijkheden voor energiebesparing worden echter niet ten volle benut, aangezien er een gebrek is aan gekwalificeerd personeel om het verbruik te monitoren, de gegevens te analyseren en maatregelen op niveau van de kwartieren te ontwikkelen. Het potentieel aan besparingen wordt dus niet volledig benut. Bovendien leidt het gebrek aan financiële middelen in combinatie met de extreem lange leveringstermijnen die inherent zijn aan de huidige socio-economische situatie, tot vertragingen bij de installatie van slimme meters.

Krachtlijn 2: Energieprestaties

- De uitrol van systemen voor energiebeheer (EnMS) volgt het ambitieniveau van 1 kwartier/jaar. Er zijn werkzaamheden aan de gang om deze uitrol te versnellen en te versterken.
- De implementatie van energieprestatiecontracten (EPC) volgt het geplande tempo van 3 kwartieren/jaar.
- Bij de renovatie van bestaande gebouwen en de verwezenlijking van nieuwbouwprojecten wordt bijzondere aandacht besteed aan energie-efficiëntie, overeenkomstig de interne technische richtlijnen van Defensie.
- Het project *Design Renovate Finance and Maintain* (DRFM) onder leiding van de Federale Participatie- en Investeringsmaatschappij (FPIM) biedt een extra mogelijkheid om de energieprestaties van de gebouwen van Defensie te verbeteren. Volgens de FPIM zijn voor de uitvoering van het project 2 VTE's nodig voor elke gebouwenbeheerder (met inbegrip van het ministerie van Defensie). Het vermogen om deze specialisten aan te werven, zal van invloed zijn op de snelheid waarmee het project wordt uitgevoerd.

Krachtlijn 3: Hernieuwbare energie

- Defensie boekt vooruitgang bij het voorzien in haar energiebehoeften via hernieuwbare bronnen. Onlangs werden twee belangrijke projecten gelanceerd, namelijk de installatie van een fotovoltaïsch systeem van 315 kWp in Burcht en de aansluiting van het hele militaire kwartier van Oostende op een nabijgelegen warmtenet dat de restwarmte transporteert.
- Er werd ook een haalbaarheidsstudie opgestart met de Vlaamse Energiemaatschappij om haar raamovereenkomsten te gebruiken voor een versnelde uitrol van extra zonneparken op het terrein van Defensie.

BKG-impact

Dit project beoogt de vermindering van de uitstoot van broeikasgassen. Om reden van diverse obstakels (zie hierna) wordt voorrang gegeven aan de uitvoering van de projecten, en niet aan de beoordeling van hun BKG-impact.

Energie-impact

Dit project is gericht op het terugdringen van het energieverbruik. Om reden van diverse obstakels (zie hierna) wordt voorrang gegeven aan de uitvoering van de projecten, en niet aan de beoordeling van hun Energie-impact.

Andere beoogde effecten

Er is geen enkel ander effect vastgelegd in de routekaart.

Indirecte impact (op sociaal, milieu- en economisch vlak)

De energierenovatie van de gebouwen van Defensie maakt het mogelijk de uitstoot van BKG (SDG 13) en de uitstoot van fijne deeltjes (SDG 11) te verminderen.

De installatie van zonnepanelen wordt zoveel mogelijk op bestaande gebouwen uitgevoerd. Nieuwbouwprojecten worden uitgevoerd in de geest van de NWOW, die tot doel heeft de voetafdruk van gebouwen te verkleinen (SDG 15).

De uitvoering van krachtlijn 3 van de routekaart draagt rechtstreeks bij tot de ontwikkeling van hernieuwbare energie (SDG 7).

De werkzaamheden voor energierenovatie die in het kader van de uitvoering van de krachtlijnen 2 en 3 worden verricht, zijn goed voor de werkgelegenheid (SDG 8). De studies over het mogelijke gebruik van waterstof in de gebouwen zijn een stimulans voor de innovatie (SDG 9).

De uitvoering van de routekaart impliceert partnerschappen met energiecoöperaties, maar ook de uitwisseling van goede praktijken door deelname aan internationale fora (SDG 17).

Ondervonden moeilijkheden

De belangrijkste belemmering voor de uitvoering van de routekaart is het **gebrek aan gekwalificeerd personeel**, op het vlak van zowel de aankoopafdeling, de beheerders van het infrastructuurmateriaal als de technische deskundigheid van het kenniscentrum voor infrastructuur. Een uitbreiding van het personeelsbestand zou het mogelijk maken verschillende projecten te ontwikkelen en de vastgestelde doelstellingen te bereiken.

De tweede belemmering is het **gebrek aan financiële middelen**. Zonder een geraamd aanvullend budget van 150 miljoen euro per jaar (exclusief inflatie) voor de komende 20 jaar (in vergelijking met het huidige bedrag van 130-140 miljoen euro per jaar) zal het ministerie van Defensie niet alle projecten kunnen uitvoeren waarmee het zijn doelstellingen op het gebied van energierenovatie kan verwezenlijken.

Een derde obstakel is het ontbreken van heldere richtlijnen over de methode voor het kwantificeren van de CO_2-uitstoot van de verschillende energiestromen.

Een laatste obstakel betreft het verlies van de vrijstelling van de grondbelasting die het ministerie van Defensie geniet wanneer op zijn terreinen in het Waalse en Brusselse Gewest installaties voor de productie van hernieuwbare energie worden geïnstalleerd waarvoor een injectietarief wordt ontvangen. In beide gewesten wordt immers bepaald dat er geen winstgevende activiteiten mogen worden uitgeoefend op sites die zijn vrijgesteld van de grondbelasting. In het Vlaamse Gewest bestaat deze voorwaarde ook, maar wordt zij aangevuld met een bepaling volgens welke activiteiten die deel uitmaken van hernieuwbare energie, niet kunnen leiden tot het verlies van deze vrijstelling.

Vooruitzichten

De opstart van het DRFM-project zal worden vertaald in een nieuwe aanpak, waarvoor momenteel de nodige studies worden uitgevoerd in samenwerking met de andere gebouwenbeheerders en de FPIM. De resultaten van deze analyses kunnen leiden tot een aanpassing van de krachtlijnen 2 en 3.

5.B Vermindering van het energieverbruik exclusief tractie voor het spoorvervoer

Presentatie van de routekaart

Bevoegde minister(s)

Georges Gilkinet

Achtergrond en referenties

- **NEKP/FEKP:** Klimaatneutrale federale gebouwen tegen 2040 (waarvan 50% tegen 2030)
- **Regeerakkoord:** De openbare gebouwen zorgen zelf voor hun duurzame energievoorziening in hun streven naar klimaatneutraliteit.
- **Nationaal Plan voor Herstel en Veerkracht:** Energie-efficiëntie en openbare infrastructuur; terugdringing van het energieverbruik in de sector van het openbaar vervoer per spoor en van de spoorweginfrastructuur.

Doelstellingen

Het doel van deze routekaart is bij te dragen tot klimaatneutrale openbare gebouwen, waarbij zowel de NMBS als Infrabel en andere partners betrokken worden, met name op het vlak van innovatie en financiering.

Beschrijving

Om het verbruik van openbare gebouwen die verband houden met de spoorwegsector in België te verminderen, zullen in de periode 2021-2030 de volgende 3 acties worden uitgevoerd:

1) Opstelling van een energiekadaster van de gebouwen van de NMBS en Infrabel ter ondersteuning van de aansturing van de doelstelling van koolstofneutraliteit tegen 2040 (NMBS/Infrabel).
2) Opstelling van een actieplan op basis van de eerste resultaten van het energiekadaster.
3) Uitvoering van het actieplan via de renovatie van de gebouwen van de NMBS (NMBS), de renovatie van de gebouwen van Infrabel (Infrabel, onder voorbehoud van financiële en personele middelen), het *demand side management* (bv. installatie van in twee richtingen bedienbare oplaadpalen in de stationparkings) en het zoeken naar financieringsmogelijkheden door privé-investeerders erbij te betrekken.

Om het risico van lock-in (ogenschijnlijk rendabele investeringen die op lange termijn evenwel negatieve gevolgen hebben) te vermijden, is het van fundamenteel belang te komen tot een performante gebouwschil, zowel wat betreft het vermijden van warmteverlies in de winter als van oververhitting in de zomer.

Hierdoor zullen de andere investeringen op een meer efficiënte wijze en tegen lagere kosten kunnen worden gedaan. De verwarmingsketels en de warmtepompen kunnen kleinere afmetingen hebben (wat goedkoper is) en hun verbruik moet ook aanzienlijk lager zijn tijdens de rest van hun levenscyclus.

Uitvoering

De hierboven beschreven acties moeten door de NMBS en Infrabel worden uitgevoerd.

Om toe te zien op de implementatie van deze maatregelen zal een werkgroep 'NEKP-Rail' worden opgericht, met vertegenwoordigers van de FOD Mobiliteit en Transport, de strategische cel van de minister van Mobiliteit, Infrabel en de NMBS.

Deze werkgroep, die zal worden voorgezeten door de FOD MT, zal minstens tweemaal per jaar bijeenkomen.

Bovendien moet rekening worden gehouden met de hierboven beschreven acties bij de voorbereiding van de beheersovereenkomsten (Infrabel en NMBS) en de bijbehorende meerjarenplannen.

Tijdschema

- **Stap 1**: Opstelling van een energiekadaster van de gebouwen van de NMBS (2024), gevolgd door energieaudits en actieplannen (2030).
- **Stap 2**: Opstelling van een energiekadaster van de gebouwen van Infrabel (2025), gevolgd door energieaudits en actieplannen (2030).
- **Stap 3**: Sluiting van een prestatieovereenkomst (Infrabel), een overeenkomst voor openbare dienstverlening (NMBS) en meerjarige investeringsplannen (december 2022).
- **Stap 4**: Uitvoering van de renovatieprojecten van de gebouwen van de NMBS (2030).
- **Stap 5**: Uitvoering van de renovatieprojecten van de gebouwen van Infrabel (2030).
- **Stap 6**: Vaststelling van het *Demand Side Management*-project met steun van de ondernemingen die actief zijn in de transmissie (Elia, Infrabel) en de distributie van elektriciteit. (Deadline nog te bepalen)
- **Stap 7**: Zoeken naar partnerschappen met de private sector voor de financiering van maatregelen op het gebied van productie van duurzame energie, energie-efficiëntie en *demand side management*, met inschakeling van de sectorverenigingen. (Deadline nog te bepalen)

Merk op dat de stappen 6 en 7 zijn toegevoegd naar aanleiding van de beslissing van de ministerraad van 1.4.2022 (Private investeringen in zonnepanelen, laadpalen en ledverlichting), waarin sterk de nadruk wordt gelegd op energie-onafhankelijkheid en innovatieve oplossingen.

Uitvoering

Voortgang van de uitvoering

Wat de NMBS betreft, is het verwarmingskadaster momenteel beschikbaar en is 30% van het elektriciteitskadaster voltooid.

Het energie-auditprogramma vordert gestaag. De NMBS heeft dit jaar al 10 audits laten uitvoeren in haar gebouwen (de resultaten worden verwacht in juni 2022).

De NMBS werkt ook aan een project voor de renovatie van het Fonsny-gebouw. Er zijn ook andere renovatieprojecten aan de gang, zoals een relighting en de installatie van telemetrische meters.

De NMBS is ook betrokken bij burgerprojecten. Zo is met name de aansluiting op een warmtenet in de tractiewerkplaats van Oostende aan de gang (de werkplaats ligt net naast het gedeelte in het rood, 'warmtenet in uitvoering'):



Zie de website: https://www.warmtenetoostende.be/trace

De energie-efficiëntie krijgt ook veel aandacht in de nieuwe projecten, ontwikkeld volgens de huidige EPB-normen, zoals het nieuwe station in Nijvel, dat is uitgerust met een warmtepomp.

Net zo zal Infrabel in de komende jaren een energieregister opstellen, en zal een aantal audits worden uitgevoerd van de gebouwen. Er zullen ook actieplannen worden opgesteld.

Voor 2021 zijn dat bijvoorbeeld:

- de productie van 1,42 MWp groene stroom dankzij zonnepanelen op de gebouwen (eigen verbruik);
- de afschaffing van verwarmingsinstallaties die mazout als brandstof gebruiken in het kader van de vernieuwing van de verwarmingssystemen;
- de vernieuwing van 4 installaties voor gecentraliseerd technisch beheer (GTB), een audit van het GTB (gecentraliseerd technisch beheer) ter vervanging en verbetering van de installaties met het oog op het latere beheer ervan op afstand;
- het opstellen van overheidsopdrachten voor de installatie van digitale meters en systemen voor beheer op afstand.

Meerdere acties zijn in uitvoering in 2022.

In eerste instantie worden acties ondernomen in het kader van de opstelling van het energiekadaster.

Het actieplan voor de plaatsing van digitale meters is geïmplementeerd voor 2022. Er staan 25 sites op de planning, waarvan 6 sites momenteel al zijn uitgerust. 5 andere sites zijn binnenkort aan de beurt. De 14 overige worden tegen het einde van het jaar uitgerust.

De vernieuwing van het systeem voor het gecentraliseerd technisch beheer (GTB) is sinds het begin van het jaar voltooid in 2 gebouwen. 3 andere sites zijn binnenkort aan de beurt. 8 sites worden nu op afstand gemonitord, waardoor storingen optimaal kunnen worden opgevolgd en overmatig energieverbruik kan worden vermeden.

Infrabel werkt ook aan het project Bluelines-HQ. Dit gebouw zal op termijn alle werknemers van Infrabel met werkplek in Brussel Zuid huisvesten, evenals installaties die als KNI (kritieke nationale infrastructuren) worden beschouwd, zoals een datacenter, de verkeerscontrolezaal van Brussel en een controlezaal voor nationaal toezicht[8].

De onderhandelingen over het contract voor openbare dienstverlening met de NMBS en voor het prestatiecontract met Infrabel zijn aan de gang. In de loop van de onderhandelingen zullen maatregelen voor het terugdringen van het energieverbruik (buiten het tractie-energieverbruik) in overweging worden genomen en zal worden bepaald hoe de gebouwen in de toekomst op de meest efficiënte wijze zullen worden beheerd.

Het geplande tijdschema wordt nageleefd. Het tijdschema voor de renovatie en de verbetering van de energie-efficiëntie van de gebouwen van Infrabel en de NMBS hangt af van de investeringen die erin zullen worden gedaan, maar het vervolg hangt ook af van de investeringen die in de toekomst zullen worden goedgekeurd.

BKG-impact

De routekaart beoogt de vermindering van de uitstoot van CO_2. De vermindering van de CO_2-uitstoot moet worden berekend op basis van de energiebesparingen die met behulp van de energiekadasters worden vastgesteld. Deze ramingen zijn nog niet beschikbaar.

Energie-impact

De routekaart heeft tot doel het energieverbruik te verminderen, de energie-efficiëntie te verbeteren en het gebruik van hernieuwbare energiebronnen in de gebouwen te bevorderen.

Er wordt veel belang gehecht aan de stabilisering van de energiekosten, in het licht van de blootstelling aan prijsvolatiliteit die gepaard gaat met de recente geopolitieke crisis.

Andere beoogde effecten

De routekaart heeft tot doel het comfortniveau van de stations en de gebouwen van de NMBS en Infrabel te verbeteren. Het bevordert de vernieuwing van de infrastructuren en de technologische innovatie.

[8] Zie : https://crisiscentrum.be/nl/wat-doen-overheden/preventie/kritieke-infrastructuren

Indirecte impact (op sociaal, milieu- en economisch vlak)

De uitvoering van de routekaart zal naar verwachting banen scheppen die niet kunnen worden verplaatst (SDG 8), maar ook de luchtverontreiniging in de stedelijke omgeving verminderen (SDG 11) en de stad nieuw leven inblazen.

Ondervonden moeilijkheden

Een eerste obstakel bij de uitvoering houdt verband met rekruteringsproblemen om vertrekkende medewerkers te vervangen op een arbeidsmarkt met een enorme vraag naar technische profielen.

Een tweede obstakel is de toename van het aantal shifts in nagenoeg alle werkplaatsen van de NMBS, aangezien nachtshifts een impact hebben op het elektriciteits- en verwarmingsverbruik.

Ten derde is de verhoging van de prijzen van bouwmaterialen nadelig voor de uitvoering van de geplande investeringen.

Vooruitzichten

De huidige geopolitieke crisis drijft de energieprijzen op en zet de kwestie van energieafhankelijkheid opnieuw op de agenda.

In deze context lijkt de vermindering van het niet-tractiegebonden energieverbruik van de NMBS meer dan ooit noodzakelijk.

In de beslissing van de ministerraad van 18 maart 2022 werd sterk de nadruk gelegd op energie-onafhankelijkheid en innovatieve oplossingen. Er zijn twee stappen toegevoegd aan de routekaart : de stap inzake het *demand side management* en de stap inzake het zoeken naar financiering.

5.C Regie: Vermindering van de oppervlakten

Presentatie van de routekaart

Bevoegde minister(s)

Mathieu Michel

Achtergrond en referenties

- **NEKP/FEKP:** koolstofneutrale federale gebouwen in 2040 (50% in 2030)
- **Regeerakkoord:** *"De regering zal binnen het kader van het interfederaal investeringsplan bekijken hoe we de ambitie van een klimaatneutrale overheid kunnen realiseren tegen 2040. Hierbij wordt prioritair een meerjarig investeringsplan opgesteld voor het energiezuinig maken van de eigendomsgebouwen van de Federale Staat."*
- **Nationaal Plan voor Herstel en Veerkracht:** Energie-efficiëntie van openbare infrastructuur

Doelstellingen

Vermindering van de vloeroppervlakte: de doelstelling omvat de vrijgave van 1.000.000 m^2 bruto vloeroppervlakte gedurende de periode 01.01.2015 - 31.12.2025.

Beschrijving

Meer toewerken naar:

1. verkopen/onteigeningen door derden/het bezwaarde zakelijk recht ten gunste van derden via het Federaal Comité tot Aankoop van onroerende goederen (FCA);
2. verkopen/onteigeningen door derden/het bezwaarde zakelijk recht ten gunste van derden door de Regie der Gebouwen (in samenwerking met schatters voor de schattingen en met een externe notaris voor de akten);
3. (onder)verhuur aan derden (openbare en particuliere organisaties);
4. Meer toewerken naar de opstelling en uitvoering van masterplannen (MP) (doorgaans van geografische aard) om meer ruimte vrij te maken;

5. bewustmaking van de klant: minder oppervlakte innemen (ten minste tot de norm van 13,5 m^2 OA + LSA per gVTE), de 'New Way of Working' (NWOW) bevorderen.

Uitvoering

Om de bovengenoemde acties te kunnen uitvoeren is een actieplan per deelproject nodig, dat vervolgens moet worden uitgevoerd:

- door de 'lokale' werknemers (voor (1), (2), (3) en (4)) onder leiding van de betrokken Project Manager Immo;
- door de medewerkers die instaan voor de uitwerking van de masterplannen (voor (4)), onder leiding van de AD Strategie en Vastgoedbeheer;
- (met de steun van het Directiecomité en de strategische cel) in samenwerking met de Project Managers Immo (voor (5)) onder leiding van de AD Klantenbeheer.

Deze routekaart spitst zich voorlopig toe op de tot dusver geïdentificeerde en becijferde Brusselse masterplannen. Andere masterplannen moeten nog worden uitgewerkt in Wallonië (Bergen, Namen, Charleroi, ...) en in Vlaanderen (Antwerpen, Gent, Brugge, ...). In de komende jaren zullen ook andere Brusselse masterplannen worden ontwikkeld.

Tijdschema

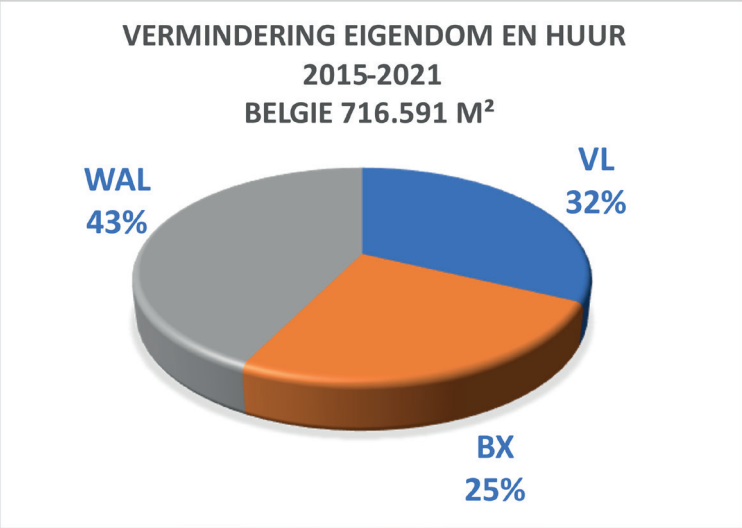
De geplande stappen zijn als volgt:

- het masterplan FinTo - NoGa (1.1.2022-31.12.2028)
- Unia-Mirya (1.1.2022-31.12.2022)
- Justitie - Waterloolaan 76 (1.1.2021-31.12.2021)
- MP FOD Justitie (1.6.2022-31.12.2026)
- De Munt (1.1.2021-31.12.2022)
- De Raad van State (1.1.2021-31.12.2021)
- Sciensano (31.03.2021-14.09.2022)

Uitvoering

Voortgang van de uitvoering

De oorspronkelijke doelstelling was een vermindering met 1.000.000 m^2 aan oppervlakte tussen 2015 en 2025. De evaluatie begin 2022 vertoont een daling van de totale portefeuille met 716.591 m^2, geografisch als volgt verdeeld:



Op het eerste gezicht lijkt het oorspronkelijke tijdschema te worden nageleefd, aangezien we nu iets meer dan 70% van de periode achter de rug hebben en iets meer dan 70% van het streefcijfer is gehaald. Dit resultaat moet echter worden genuanceerd, omdat de eerste resultaten op het gebied van vermindering het gemakkelijkst zijn. Bovendien is een belangrijk deel van deze oppervlaktevermindering afkomstig van gebouwen die aan de gemeenschappen en gewesten worden overgedragen.

De routekaart '5.C Regie: Vermindering van de oppervlakten ' spitst zich toe op de Brusselse masterplannen. De inspanningen van de laatste

jaren waren immers vooral gericht op de twee andere gewesten. Bij de actie van het NEKP in verband met de vermindering van de oppervlakten lag de nadruk op een oppervlaktevermindering van 204.008 m^2. Het gaat hier om de bekende masterplannen die tot eind 2028 lopen. In het kader van het spending review werd een potentiële vermindering met 351.155 m^2 vastgesteld (met inbegrip van de hierboven reeds vermelde 204.008 m^2). Dit betreft uitsluitend het potentieel in Brussel. Het potentieel in de andere provincies moet nog worden bestudeerd.

Hoewel het aanvankelijk de bedoeling was het gemeten effect van deze verminderingen in termen van energieverbruik te kwantificeren, was dit nog niet mogelijk om twee redenen: de analyse van de eigendommen is nog maar net voltooid en elk gebouw (zowel geschrapt als toegevoegd) moet afzonderlijk worden onderzocht, wat analysetijd vergt. Wij hopen deze analyse in de tweede helft van dit jaar te kunnen uitvoeren. We wijzen er meteen al op dat niet alle bovenvermelde oppervlakten noodzakelijkerwijs verwarmd zijn en dat het om bruto oppervlaktegegevens gaat.

Het is mogelijk om nu al een vastgesteld masterplan dat wordt uitgevoerd en aan de routekaart is toegevoegd, toe te voegen. Dit bevat ook de evoluties van de verschillende dossiers en de potentiële risico's. Drie projecten zijn reeds voltooid, aan twee projecten wordt momenteel gewerkt en het grootste risico is dus gelegen in de uitvoering van deze projecten. De einddata van de huurovereenkomsten zijn reeds vastgesteld. Voor de andere (en grootste) projecten zijn de dossiers in voorbereiding (hetzij op technisch hetzij op administratief vlak). Een van de grootste vastgestelde risico's heeft te maken met de vereisten van de brandweer (voor North Galaxy en het masterplan Financiën en Federale Politie).

BKG-impact

De cijfers in de routekaart hebben betrekking op de doelstellingen inzake BKG (ton CO_2-equivalent).

Deze cijfers blijven globale vooruitzichten die gebaseerd zijn op veronderstellingen, die zullen worden gecorrigeerd zodra voldoende feedback van reële projecten beschikbaar is en een aantal methodologische kwesties zijn opgelost (met name met betrekking tot de koolstofvoetafdruk van de Belgische energiemix, die essentieel is voor het ramen van de emissiereducties). Het is dus nog niet mogelijk om vandaag al te bevestigen of de impact in overeenstemming is met de doelstelling.

Energie-impact

Wordt vermeld in de verschillende routekaarten, maar er is nooit een kwalitatieve noch kwantitatieve evaluatie van verricht.

Andere beoogde effecten

Wordt vermeld in de verschillende routekaarten, maar er is nooit een kwalitatieve noch kwantitatieve evaluatie van verricht.

Indirecte impact (op sociaal, milieu- en economisch vlak)

Binnen het korte tijdsbestek dat ons wordt gegund, kan geen gedetailleerde analyse worden verricht. We kunnen wel verwijzen naar de algemene beleidsnota van de staatssecretaris voor de Regie der Gebouwen die op 23 november 2021 werd voorgesteld aan de Commissie voor Mobiliteit, Overheidsbedrijven en Federale Instellingen van de Kamer van Volksvertegenwoordigers.

Ondervonden moeilijkheden

Een algemene en transversale opmerking voor alle routekaarten is en blijft het gebrek aan budgettaire en personele middelen (intern en extern) voor de verwezenlijking van de vastgestelde doelen. Die doelen werden vastgesteld door de Regie der Gebouwen. Met uitzondering van de budgettaire middelen voor de gevangenissen en – deels – voor de vermindering van de oppervlakten, en voor de uitvoering van energieaudits, werd de rest van de middelen echter niet toegekend aan de Regie der Gebouwen.

Vooruitzichten

Wij hebben twee grote projecten geïdentificeerd: de uitvoering van de beslissing van de ministerraad van 23 juli 2021 betreffende de energierenovatie van de openbare gebouwen, onder leiding van de FPIM, en de beslissing van de ministerraad van 18 maart 2022 betreffende de nieuwe impuls voor de energietransitie om onze energieonafhankelijkheid te vergroten.

5.D Regie: Installatie van zonnepanelen

Presentatie van de routekaart

Bevoegde minister(s)

Mathieu Michel

Achtergrond en referenties

- **NEKP/FEKP:** koolstofneutrale federale gebouwen in 2040 (50% in 2030)
- **Regeerakkoord:** *"De regering zal binnen het kader van het interfederaal investeringsplan bekijken hoe we de ambitie van een klimaatneutrale overheid kunnen realiseren tegen 2040. Hierbij wordt prioritair een meerjarig investeringsplan opgesteld voor het energiezuinig maken van de eigendomsgebouwen van de Federale Staat."*
- **Nationaal Plan voor Herstel en Veerkracht:** Energie-efficiëntie van openbare infrastructuur

Doelstellingen

Het project bestaat uit de installatie van fotovoltaïsche panelen voor plaatselijk verbruik.

Plaatsing van een overheidsopdracht van het type raamovereenkomst voor de studie en de plaatsing van fotovoltaïsche installaties. Het betreft een van de projecten die bedoeld zijn ter ondersteuning van het NEKP.

Beschrijving

De concrete acties worden uitgevoerd in verschillende belangrijke gebouwen van het patrimonium van de Regie, verspreid over het hele grondgebied. Ze bestaan in het plaatsen van fotovoltaïsche panelen op de sites waar dat mogelijk is (gelet op de blootstelling, de staat van het dak, het mogelijke plaatselijke verbruik, enz.). Tot dusver bestaat er geen kadaster van beschikbare daken voor dergelijke installaties, maar er zijn reeds meerdere potentiële sites geïdentificeerd.

De raming is opgesteld op basis van een gemiddelde realisatie per operationele dienst van 6.000 m^2 (te vermenigvuldigen met 7 operationele diensten) met een geraamde gemiddelde productie van 900 MWh per externe dienst.

Uitvoering

De projecten zullen worden uitgevoerd op basis van een raamovereenkomst voor de studie en plaatsing van fotovoltaïsche installaties, die nog moet worden uitgevoerd, of op basis van specifieke studies en klassieke overheidsopdrachten.

Naast deze verwezenlijkingen in bestaande gebouwen bepaalt de Regie der Gebouwen dat elk nieuw gebouw, ongeacht het type beoogde overheidsopdracht of partnerschap, moet voorzien in een minimale hoeveelheid lokaal geproduceerde hernieuwbare energie. Er is geen exclusieve productiewijze voor de hernieuwbare energie, maar een groot deel van deze hernieuwbare energie zou zeker moeten worden opgewekt door fotovoltaïsche panelen.

De minimumhoeveelheid is vastgesteld op 20 kWh/m^2 bouwlaagoppervlakte voor alle projecten en 60 kWh/m^2 vloeroppervlakte voor projecten die moeten voldoen aan de norm 'passief plus' (tenzij de hoeveelheid van 20 kWh/m^2 strenger is). De nodige budgetten voor de plaatsing van deze zonnepanelen of voor de installaties voor de opwekking van hernieuwbare energie moeten worden opgenomen in het totaalbudget van het project. Vervolgens moeten haalbaarheidsstudies worden uitgevoerd overeenkomstig de gewestelijke voorschriften.

Tijdschema

- **Voorbereiding van de lopende projecten en van de instrumenten voor het vervolg** (1.1.21-31.12.22):
  - Uitvoering van de opgestarte projecten (technische beschrijvingen zijn reeds beschikbaar bij het Expertisecentrum voor technische expertise en innovatie).
  - Aanwerving van extra personen voor de uitvoering van de projecten.

- Voorbereiding van (een of meerdere, met meerdere financieringstypes) raamovereenkomsten die het mogelijk maken studies op te starten en de werkzaamheden te doen uitvoeren.

– **Voortzetting van de werkzaamheden** (1.1.23-31.12.23)

- Studie van nieuwe projecten (intern en extern).
- Opleiding van nieuw aangeworven personeel voor de verwezenlijking van de projecten.
- Lancering van nieuwe projecten via de raamovereenkomst(en).

– **Studie van nieuwe projecten** (1.1.24-31.12.26)

- Verwezenlijking van eerder gelanceerde projecten.
- Voorbereiding van nieuwe raamovereenkomsten (op basis van de feedback van de reeds uitgevoerde projecten waarvoor voldoende feedback beschikbaar is).

Uitvoering

Voortgang van de uitvoering

Een belangrijk element bij de verwezenlijking van de eerste stap is de aanwerving van extra personeel. Sinds 1 december 2021 is een medewerker in dienst genomen en begonnen met de werkzaamheden om de maatregel te coördineren binnen ons Expertisecentrum voor technische expertise en innovatie. Deze versterking volstaat uiteraard niet, gelet op het aantal op te volgen projecten, maar heeft het wel mogelijk gemaakt om een begin te maken met de ontwikkeling van instrumenten.

Indien de in het investeringsprogramma van de Regie der Gebouwen opgenomen projecten tijdig worden uitgevoerd (wat met name afhangt van de overheidsopdrachten in verband met deze projecten, maar ook van de beschikbaarheid van personeel), zouden de geplande verwezenlijkingen in 2022 moeten worden nageleefd.

Gelet op de voortgang van de raamovereenkomsten, het feit dat de teams nog moeten worden versterkt en het feit dat de budgetten voor de komende jaren niet beschikbaar zijn, moeten wij vaststellen dat de uitvoering van de maatregel een jaar vertraging oploopt. Het bijgewerkte tijdschema kan enkel worden nageleefd als extra middelen ter beschikking worden gesteld, maar ook op voorwaarde dat de raamovereenkomsten en de uitgeschreven overheidsopdrachten goed worden ontvangen.

Wat de gunstige ontwikkeling betreft, moeten we erop wijzen dat het bestek bijna is afgerond, dat er procedures zijn opgesteld, die weldra intern zullen worden verspreid. In de komende maanden zullen we werken aan een inventaris van de potentiële daken.

Aan het eind van het jaar zal een bijgewerkte routekaart worden ingediend.

BKG-impact Zie Uitvoering 5C

Energie-impact Zie Uitvoering

Andere beoogde effecten

Zie Uitvoering 5C

Indirecte impact (op sociaal, milieu- en economisch vlak)

Zie Uitvoering 5C

Ondervonden moeilijkheden

Zie Uitvoering 5C

Vooruitzichten Zie Uitvoering 5C

5.E Regie: Renovatie van de opsluitingsinfrastructuur in de gevangenissen

Presentatie van de routekaart

Bevoegde minister(s)

Mathieu Michel

Achtergrond en referenties

- **NEKP/FEKP:** koolstofneutrale federale gebouwen in 2040 (50% in 2030)
- **Regeerakkoord:** *"De regering zal binnen het kader van het interfederaal investeringsplan bekijken hoe we de ambitie van een klimaatneutrale overheid kunnen realiseren tegen 2040. Hierbij wordt prioritair een meerjarig investeringsplan opgesteld voor het energiezuinig maken van de eigendomsgebouwen van de Federale Staat."*
- **Nationaal Plan voor Herstel en Veerkracht:** Energie-efficiëntie van openbare infrastructuur

Doelstellingen

Deze routekaart, dat is opgenomen in het masterplan (een plan dat in de loop der jaren herhaaldelijk is bijgewerkt), heeft tot doel een gevangenisinfrastructuur te creëren voor detentie in menswaardige omstandigheden. Het eerste masterplan (MP1) dateert van 2008 en was opgebouwd rond een eerste voorstel om de aftandse infrastructuur te vervangen en te renoveren en om een aantal nieuwe gevangenissen te bouwen: in Beveren, Dendermonde, Marche-en-Famenne en Leuze-en-Hainaut. Het MP2 dateert van 2010 en gaat ook vergezeld van voorstellen die werden geformuleerd en zelfs uitgevoerd voor het gevangeniscomplex van Haren en de penitentiaire inrichting (PI) in Antwerpen. Het MP3 stamt uit 2016 en omvat naast de nieuwe gevangenissen in Bourg-Léopold, Vresse-sur-Semois, Verviers en nog een andere in de regio Luik, ook een onderdeel dat gericht is op internering. Er wordt gewerkt aan een update van het laatste MP3.

Beschrijving

Vervanging van meerdere bijzonder aftandse gevangenissen door penitentiaire inrichtingen die aan de (huidige) standaard inzake energieprestaties beantwoorden: het is de bedoeling om in de periode 2015-2025 (en daarna) ongeveer 12% van de bruto verouderde oppervlakte vrij te maken (d.w.z. ongeveer 97.000 m^2 in vergelijking met een totale gevangenisoppervlakte van ongeveer 86.500 m^2 bruto), teneinde besparingen op het totale energieverbruik te realiseren. De gebouwen die in dit verband in aanmerking moeten worden genomen, zijn die welke zijn opgenomen in het masterplan met betrekking tot detentie in humane omstandigheden, dat voorziet in het vrijmaken van oppervlakten in meerdere verouderde sites en de vervanging ervan door andere sites of nieuwe complexen.

Hoewel de veiligheidseisen geavanceerder zijn in de nieuwe gevangenissen dan in oude inrichtingen en deze nieuwe gevangenissen bijgevolg met veel nieuwe technieken zijn uitgerust, en hoewel dit leidt tot een toename van het elektriciteitsverbruik, is het door de hogere eisen aan de energieprestaties toch mogelijk de juiste werking te bereiken en daarbij tegelijk rekening te houden met het globale verbruik.

Uitvoering

Tijdschema

- Dendermonde (28.10.2022)
- Antwerpen (mei 2025)
- Haren (Q4 2022)
- Vresse sur Semois en Leopoldsburg (april 2027)
- Verviers (2023-2029)
- Vervanging Lantin (site nog te bepalen) (2024-2031)

Uitvoering

Voortgang van de uitvoering

De voorgelegde routekaart omvat verscheidene projecten om nieuwe gevangenissen te bouwen die aan hogere normen voldoen dan de huidige, ter vervanging van energieverslindende gevangenissen. In de routekaart worden de verschillende projecten nader toegelicht.

Wat de timing betreft, ligt de gevangenis van Dendermonde (die voorlopig operationeel zou blijven, wat uiteraard gevolgen zal hebben voor de besparing – of liever de niet-besparing – op het vlak van BKG en energie) nog steeds op schema. Voor de andere gevangenissen kan de vertraging variëren van enkele maanden (Antwerpen) tot enkele jaren (Lantin).

Voor de gevangenis van Antwerpen is de vertraging van een half jaar te wijten aan een verzoek om vrijstelling bij de brandweer en aan verzoeken om wijzigingen.

Wat de gevangenis van Haren betreft, zou de terbeschikkingstelling moeten plaatsvinden in Q4 2022. De afronding van de bouwplaats en de *'commissionning'* zijn nog steeds lopend.

De planning van de gevangenis van Vresse-Sur-Semois en van Leopoldsburg moet worden uitgesteld tot medio 2027 in plaats van eind 2026, met name vanwege de inflatie en het effect daarvan op de totale budgetten, waarvoor extra rechtvaardigingen en extra tijd voor de goedkeuring vereist zijn.

Wat de gevangenis van Verviers betreft, is de planning uitgesteld tot eind 2029 in plaats van 2028 wegens personeelsgebrek en de prioriteit die wordt gegeven aan de forensische psychiatrische centra. De lancering van de procedure wordt op haar beurt uitgesteld tot het tweede kwartaal van 2023 in plaats van tot eind 2022-begin 2023.

Tot slot is ook het tijdschema voor de vervanging van de gevangenis van Lantin verschoven: deze zal naar verwachting begin 2031 beschikbaar zijn in plaats van in 2028, en de procedure zal eind 2024 worden opgestart in plaats van eind 2022-begin 2023. De vertraging is te wijten aan het feit dat het aanvankelijk voorgestelde terrein niet geschikt is en dat er een nieuw akkoord van de ministerraad nodig zal zijn.

Voor de laatste drie projecten moet ook worden opgemerkt dat de toekomstige risico's gelegen zijn in de vele stappen die nog moeten worden gezet. Tot slot is bij de eerder aangekondigde doelstellingen rekening gehouden met een sluiting van de oude sites. In geval van een beleidswijziging (en het behoud van bepaalde sites), zullen de doelstellingen moeten worden aangepast om ervoor te zorgen dat de Energie-impact wordt verminderd.

BKG-impact Zie Uitvoering 5C

Energie-impact Zie Uitvoering 5C

Andere beoogde effecten

Zie Uitvoering 5C

Indirecte impact (op sociaal, milieu- en economisch vlak)

Zie Uitvoering 5C

Ondervonden moeilijkheden

Zie Uitvoering 5C

Vooruitzichten Zie Uitvoering 5C

5.F Regie: Relighting

Presentatie van de routekaart

Bevoegde minister(s)

Mathieu Michel

Achtergrond en referenties

- **NEKP/FEKP:** koolstofneutrale federale gebouwen in 2040 (50% in 2030)
- **Regeerakkoord:** *"De regering zal binnen het kader van het interfederaal investeringsplan bekijken hoe we de ambitie van een klimaatneutrale overheid kunnen realiseren tegen 2040. Hierbij wordt prioritair een meerjarig investeringsplan opgesteld voor het energiezuinig maken van de eigendomsgebouwen van de Federale Staat."*
- **Nationaal Plan voor Herstel en Veerkracht:** Energie-efficiëntie van openbare infrastructuur

Doelstellingen

Vervanging van lichtbronnen met fluorescentie- of halogeenlampen door ledlampen, eventueel met toevoeging van aanwezigheidsdetectoren en/of fotocellen voor automatische regeling van de lichtstroom. Dit resulteert in minstens de helft van het geïnstalleerde vermogen en verbruik in vergelijking met de uitgangssituatie, en dus in een vermindering van de CO_2-uitstoot. Het betreft een van de projecten die bedoeld zijn ter ondersteuning van het NEKP.

Beschrijving

De concrete acties worden uitgevoerd in verschillende belangrijke gebouwen van het patrimonium van de Regie, verspreid over het hele grondgebied, waarvan de activiteit op korte en middellange termijn zal worden gehandhaafd en waarvan de verlichtingsinstallaties verouderd en energieverslindend zijn (tl-buizen, enz.).

Ze bestaan uit de vervanging van hetzij de binnenverlichting, hetzij de buiten- of perimeterverlichting in gevangenissen, eventueel met de installatie van aanwezigheidsdetectiecellen waardoor de verlichting automatisch kan worden uitgeschakeld wanneer ze niet langer nodig is.

Uitvoering

De projecten zullen worden uitgevoerd op basis van de raamovereenkomst betreffende de elektrische installaties van de gebouwen, die op 1 oktober 2020 in werking is getreden, en die een volledig gamma van de nieuwste generatie ledverlichting omvat.

Aangezien er geen specifieke energieboekhouding voor de verlichting is, zal een raming van de besparingen per project worden gemaakt op basis van het vermogen en het aantal vervangen apparaten.

Tijdschema

- Verwezenlijking van de opgestarte projecten en aanwerving van extra personen voor de uitvoering van de projecten (01.01.2021-31.12.2021).
- Studie van nieuwe projecten, opleiding van nieuw aangeworven personeel voor de verwezenlijking van de projecten en lancering van nieuwe projecten (01.01.2022-31.12.2022).
- Uitvoering van de eerder bestudeerde projecten, studie van nieuwe projecten, opleiding van nieuw aangeworven personeel voor de verwezenlijking van de projecten en lancering van nieuwe projecten (01.01.2023-31.12.2023).
- Studie van nieuwe projecten en verwezenlijking van eerder gelanceerde projecten, evenals voorbereiding van nieuwe raamovereenkomsten (op basis van de feedback van de reeds uitgevoerde projecten waarvoor voldoende feedback beschikbaar is) (01.01.2024-01.01.2030).

Uitvoering

Voortgang van de uitvoering

Voor de periode 2020-2021 zijn verscheidene projecten opgestart of voltooid. Als we ons uitsluitend richten op de verwezenlijkingen in het kader van het raamcontract 'elektrische installaties', zijn 15 projecten voltooid en lopen er 31 projecten voor een totaal vastgelegd bedrag van 2.423K EUR. Uit de eerste projecten blijkt dat het elektriciteitsverbruik minstens gehalveerd wordt, maar de projectteams hebben het al erg druk, wat het erg moeilijk maakt om feedback te krijgen over de werkelijk waargenomen verminderingen van het vermogen (en dus ook van het verbruik). Er is geen specifieke energieboekhouding voor de verlichting in onze oudere gebouwen (die staat wel op de planning voor de toekomstige projecten).

In de actie waarin het NEKP voorziet, was voor 2021 een bedrag van 1.210K EUR uitgetrokken, wat overeenkomt met de helft van de hierboven vermelde vastleggingen.

Voor 2022 vermeldde de actie in het NEKP een bedrag van 2.400K EUR. Als we rekening houden met de projecten die zijn opgenomen in het klassieke investeringsprogramma, maar ook via de aanvullende budgetten die in het kader van het begrotingsconclaaf zijn verkregen, komt de totale enveloppe, op enkele tienduizenden euro na, neer op: 2.368K EUR aan aldus geplande investeringen.

We kunnen er dus van uitgaan dat het beoogde tempo voor de jaren 2021 en 2022 zal worden aangehouden. Voor de jaren daarop zal dit waarschijnlijk minder het geval zijn om budgettaire redenen (extra bedragen ten belope van 4.840K EUR in 2023 en 7.260K EUR per jaar voor de jaren 2024 tot en met 2026 werden noodzakelijk geacht maar niet volledig toegewezen; het grootste deel van de verkregen extra middelen wordt gebruikt voor de uitvoering van energie-audits) en wegens gebrek aan personele middelen (er werd geschat dat een versterking van de teams nodig was voor de follow-up en de uitvoering van deze projecten, maar die is nog niet verkregen).

BKG-impact Zie Uitvoering 5C

Energie-impact Zie Uitvoering 5C

Andere beoogde effecten

Zie Uitvoering 5C

Indirecte impact (op sociaal, milieu- en economisch vlak)

Ondervonden moeilijkheden

Zie Uitvoering 5C

Vooruitzichten Zie Uitvoering 5C

5.G Regie: Energetische renovatie

Presentatie van de routekaart

Bevoegde minister(s)

Mathieu Michel

Achtergrond en referenties

- **NEKP/FEKP:** koolstofneutrale federale gebouwen in 2040 (50% in 2030)
- **Regeerakkoord:** *"De regering zal binnen het kader van het interfederaal investeringsplan bekijken hoe we de ambitie van een klimaatneutrale overheid kunnen realiseren tegen 2040. Hierbij wordt prioritair een meerjarig investeringsplan opgesteld voor het energiezuinig maken van de eigendomsgebouwen van de Federale Staat."*
- **Nationaal Plan voor Herstel en Veerkracht:** Energie-efficiëntie van openbare infrastructuur

Doelstellingen

Een deel van het gebouwenpark dat door de Regie der Gebouwen wordt beheerd, is verouderd en voldoet niet meer aan de huidige eisen inzake energieprestaties. De belangrijkste uitdaging bestaat er dus in de energetische voetafdruk van de gebouwen die eigendom zijn van de Regie der Gebouwen te verkleinen, rekening houdend met de diversiteit van haar portefeuille, de eisen inzake de continuiteit van de diensten voor de erin ondergebrachte diensten, alsook met aandachtspunten op het vlak van techniek, architectuur en erfgoed (sommige gebouwen zijn beschermd).

Beschrijving

Optimalisering van de energieprestaties van de gebouwen die eigendom zijn van de Regie der Gebouwen. Vanwege de grote diversiteit worden voor elk type gebouw verschillende doelstellingen gedefinieerd:

- kantoorgebouwen: bereiken van een bijna neutraal energieverbruik en halvering van het energieverbruik van de HVAC-installaties (ventilatie en airconditioning) tegen 2040;
- beschermde gebouwen: verlaging van het energieverbruik van de HVAC-installaties met 1/8 tegen 2040;
- 'special purpose'-gebouwen (gebouwen met specifieke functies, zoals kazernes of gevangenissen): verlaging van het energieverbruik van de HVAC-installaties met 1/4 tegen 2040.

Het project voorziet in audits (die zullen helpen bij het prioriteren van de investeringen en acties), alsmede in de uitvoering van gevel- en dakisolatie en in de optimalisering van de stookruimten.

Uitvoering

Er zijn verschillende pilootprojecten voor nieuwe gebouwen of ingrijpende renovaties, die momenteel worden bestudeerd, en die onder meer betrekking hebben op de isolatie van de bouwschil en op zeer hoge prestaties van de HVAC-installaties.

Elk project voor een nieuw gebouw moet minstens voldoen aan de gewestelijke eisen inzake energieprestaties. De Regie der Gebouwen is van plan om strengere specifieke eisen in te voeren voor een hele reeks projecten, om te voldoen aan haar verplichtingen inzake het geven van het goede voorbeeld. Dit geldt bijgevolg voor de nieuwe gebouwen die worden opgetrokken ter vervanging van bestaande gebouwen die moeten worden gesloopt, of voor gebouwen die zijn gepland om in nieuwe behoeften te voorzien.

Naast deze verplichting voor de nieuwe projecten en om te voldoen aan de Europese richtlijnen, maar ook om het comfort en de energieprestaties van haar gebouwenbestand te verbeteren, zal de Regie der Gebouwen de isolatie van de gebouwen die zij in eigendom heeft, verbeteren. Dit zal in eerste instantie gebeuren via pilootprojecten en de uitvoering van energieaudits, maar vervolgens ook op grotere schaal, waarbij rekening wordt gehouden met de huidige personeelscapaciteit van de Regie der Gebouwen.

In een eerste fase werd intern een projectoproep gelanceerd om de in aanmerking komende pilootprojecten te identificeren. Tegelijkertijd zal een raamovereenkomst voor de uitvoering van audits worden uitgeschreven, om een reeks prioritaire acties vast te stellen en zo nieuwe projecten op te zetten en te werken aan het volledige gebouwenpark.

Dankzij de pilootprojecten, klassieke projecten en renovaties en vervangingen die in het meerjarige investeringsplan zijn voorzien, boekt de Regie der Gebouwen reeds vooruitgang op het gebied van energieverbeteringsprojecten voor gebouwen.

Voor dit enorme plan zou een aanzienlijke versterking van de teams op het werkveld vereist zijn om deze verschillende werkzaamheden op te starten, op te volgen en er toezicht op te houden, omdat de huidige teams ontoereikend zijn, zelfs bij outsourcing van de werkzaamheden. De interne behoeften worden aldus geraamd op 22 VTE's en de externe behoeften op 43 VTE's.

Deze maatregelen maken deel uit van een breder actieplan, dat ook betrekking heeft op verlichtingsinstallaties, fotovoltaïsche installaties en de inkrimping van het gebouwenbestand, dat over 20 jaar (tot 2040) zal worden gespreid (zie andere routekaarten).

Tijdschema

- Voorbereiding van de pilootprojecten en van de instrumenten voor het vervolg (01.01.2021-31.12.2021)
- Kadastrering van het gebouwenpark (01.01.2022-30.09.2022)
- Continue uitvoering van audits, projecten, verbeteringen en feedback uit het werkveld (01.01.2022-01.01.2030)

Uitvoering

Voortgang van de uitvoering

Als we focussen op de eerste stap, kunnen we nu al stellen dat de voorbereidende fase in volle gang is. Er werden tien pilootprojecten geïdentificeerd, waar nog twee projecten aan werden toegevoegd. Aan een van de projecten wordt momenteel de laatste hand gelegd. De werkzaamheden aan twee van de pilootprojecten zijn net begonnen. De andere projecten bevinden zich in verschillende voortgangsstadia: overheidsopdracht uitgeschreven, in de fase van de analyse, de vergunningsaanvraag, de mobiliteitsstudie, enz. Al deze projecten vorderen, maar in een verschillend tempo, rekening houdend met zowel de werklast van de projectleiders als de verzoeken om goedkeuring (ministerraad, vergunningen, ...).

De twee eraan toegevoegde projecten bevinden zich nog in de voorbereidende fase. Tot slot wordt voor een laatste project een strategische beslissing afgewacht. Het is nog te vroeg om over voldoende feedback te beschikken, maar dit blijft wel de bedoeling.

Begin 2021 heeft de Regie der Gebouwen een interne richtlijn opgesteld met een reeks minimumeisen en aanbevelingen voor alle nieuwe bouwwerken. Er wordt verzocht zich bij renovaties zoveel mogelijk daaraan te houden, rekening houdend met andere vereisten (op het vlak van tijd, budget, techniek, enz.). Deze eisen zijn omgezet in het bestek voor de prestaties, dat als basisdocument dient voor heel wat toekomstige overheidsopdrachten. Eind 2021 werd een analyseschema van de niet-financiële aspecten (waaronder energie- en duurzaamheidsaspecten) opgesteld ter ondersteuning van de strategische besluitvorming. Een van de kritieke punten voor deze fase – en nog meer voor de volgende fasen – blijft de extra behoefte aan mensen en middelen.

De kadastrering van de gebouwen omvatte twee onderdelen: de EPB-certificering en de energieaudits. De EPB-certificering betreft slechts een deel van het gebouwenbestand en valt onder de verantwoordelijkheid van de diensten die gebruikmaken van de gebouwen. De Regie der Gebouwen heeft de voor deze certificering nuttige raamovereenkomsten ter beschikking gesteld van de gebruikmakende diensten en de bestellingen worden gaandeweg geplaatst. Het is echter mogelijk dat de termijn niet wordt gehaald, aangezien het aantal af te geven certificaten aanzienlijk is en dit een grote administratieve werklast voor de opdrachtgevers met zich meebrengt. Wij hopen dat alle certificaten voor het eind van het jaar zullen zijn afgegeven, maar wij zijn volledig afhankelijk van de diensten die de gebouwen gebruiken.

Wat de raamovereenkomst voor de uitvoering van energie-audits voor de helft van ons park betreft, is de overheidsopdracht gepubliceerd, hebben wij offertes ontvangen en zijn wij deze momenteel aan het analyseren. Wij hopen kennis te kunnen geven van de opdracht in de komende maanden, op voorwaarde dat de offertes aanvaardbaar zijn. De budgetten zijn dan wel grotendeels verkregen, maar de teams voor de follow-up van die energie-audits zullen moe-

ten worden versterkt, anders kan het geplande tempo niet worden aangehouden.

De opstelling van een modelovereenkomst voor studies is nog niet opgestart wegens een gebrek aan tijd en middelen. Het is nog te vroeg om een nieuwe opdracht voor audits voor te bereiden. Wij zullen eerst de gepubliceerde raamovereenkomst benutten om feedback te krijgen.

Tot slot is de uitvoering van de audits een belangrijke stap voor het verdere proces, met name de uitvoering van de werkzaamheden zelf. Dit vereist een aanzienlijke versterking van de huidige teams van de Regie der Gebouwen en het verkrijgen van de nodige budgetten voor de werkzaamheden. Momenteel is er nog geen enkel budget uitgetrokken tot 2026, zodat de werkzaamheden niet vóór die tijd kunnen worden uitgevoerd, wat uiteraard gevolgen zal hebben voor de verwezenlijkingen. Merk wel op dat wij onze inspanningen voortzetten door de verwezenlijking van de projecten die in ons klassieke investeringsprogramma en in ons meerjarige investeringsplan zijn opgenomen.

BKG-impact Zie Uitvoering 5C

Energie-impact Zie Uitvoering 5C

Andere beoogde effecten

Indirecte impact (op sociaal, milieu- en economisch vlak)

Zie Uitvoering 5C

Ondervonden moeilijkheden

Zie Uitvoering 5C

Vooruitzichten Zie Uitvoering 5C

5.H DRFM: Financiering van de energierenovatie van federale overheidsgebouwen

Presentatie van de routekaart

Bevoegde minister(s)

Vincent Van Peteghem, Georges Gilkinet, Ludivine Dedonder en Mathieu Michel

Achtergrond en referenties

- **NEKP/FEKP:** Koolstofneutrale federale gebouwen in 2040 (50% in 2030)
- **Regeerakkoord:** "De regering zal binnen het kader van het interfederaal investeringsplan bekijken hoe we de ambitie van een klimaatneutrale overheid kunnen realiseren tegen 2040."
- **Beleidsverklaring van minister Van Peteghem:** " In 2021 werd het DRFM-project (Design, Renovate, Finance and Maintain) goedgekeurd. Het doel van dit project is de energierenovatie van de gebouwen van de Regie der Gebouwen, Defensie en de NMBS/Infrabel te versnellen met het oog op de klimaatdoelstellingen van 2030 en 2040. Het komt erop aan om via clusters van telkens een tiental gebouwen renovaties uit te voeren en de FPIM de kans te bieden ze mee te financieren via een gestructureerd platform (de DRFM-feeder). Deze feeder zal ook financiering van institutionele beleggers aantrekken om het nodige hefboomeffect te kunnen creëren. In het komende jaar zal ik de DRFM-entiteit ontwikkelen en de proefprojecten opstarten op basis van onder meer de resultaten van de DRFM-audits en de kosten-batenanalyse."

Doelstellingen Het energieverbruik terugdringen en dus ook de productie van broeikasgassen van de overheidsgebouwen via een gemeenschappelijke renovatiecampagne. Het gaat om de vier belangrijkste federale eigenaars, namelijk de Regie der Gebouwen, Defensie, de NMBS en Infrabel. De geplande renovaties zijn aanzienlijk. Het gaat zowel om lichte, middelzware en zware ingrepen, om voldoende impact te hebben.

Beschrijving

Om bij te dragen tot de ambitie van de federale regering inzake een drastische vermindering van de uitstoot van broeikasgassen, en rekening houdend met het feit dat het gebouwenbestand alleen al verantwoordelijk is voor een aanzienlijk deel van deze uitstoot, zijn massale investeringen in de renovatie van openbare gebouwen nodig. Om deze doelstellingen te bereiken, moeten de investeringen in dit decennium dan ook aanzienlijk worden versneld en verhoogd. Ze hebben betrekking op de voornaamste openbare eigenaars, met name allereerst de Regie der Gebouwen, maar ook de NMBS, Infrabel en Defensie.

De federale regering wil deze renovatiewerkzaamheden versnellen en coördineren en wenst dit onder meer te bereiken door een aanpak van publiek-private partnerschappen (PPP's), waardoor meer en tegelijkertijd sneller kan worden geïnvesteerd in de energierenovatie van federale overheidsgebouwen, waarbij ook wordt gestreefd naar een zo groot mogelijke budgettaire neutraliteit en een zo gering mogelijke impact op de overheidsfinanciën. Voor deze DRFM-operaties heeft ze de FPIM en de eigenaars van gebouwen belast met de invoering van dit programma.

Uitvoering

De structuur zal worden ontwikkeld door een werkgroep, de 'implementation unit', die tijdelijk zal worden opgericht om de DRFM-structuur uit te werken. Deze implementation unit zal bestaan uit een externe expert en een projectmanager van elk van de rechtstreeks betrokken partijen: de FPIM, de Regie der Gebouwen, de NMBS/Infrabel en Defensie.

De implementation unit zal de DRFM-structuur in twee fasen ontwikkelen. Deze fasen zijn vastgelegd in een eerste routekaart.

Fase 1: Ontwerpfase (6 maanden): In de ontwerpfase zal een antwoord worden gegeven op de belangrijkste vragen die in dit stadium nog bestaan. Aan het einde van deze fase zullen de nadere regels voor de creatie van de DRFM-entiteit en de DRFM-feeder zijn vastgesteld, net als de nadere regels voor de samenwerking en de cofinanciering tussen de DRFM-structuur en de gebouwenbeheerder (Regie der Gebouwen, NMBS, Infrabel en Defensie).

Fase 2: Implementatiefase (6-12 maanden): Op basis van de gedetailleerde routekaart voor de implementatie zal de FPIM, in samenwerking met de belanghebbenden, leidinggeven aan de implementatiefase van het DRFM-plan. Aan het einde van deze fase zullen de DRFM-entiteit en de feeder tot stand zijn gekomen en zal de portefeuille van DRFM-activa zijn samengesteld ter voorbereiding van het op de markt brengen ervan.

Tijdschema

- **Stap 1:** Voorbereiding van de opdracht na de ministerraad (juli-oktober 2021)
- **Stap 2:** Gunning van het bestek (oktober 2021-februari 2022)
- **Stap 3:** Fase I DRFM (februari-december 2022)
- **Stap 4:** Fase II DRFM (december 2022-december 2023)

Uitvoering

Voortgang van de uitvoering

Niet van toepassing (nieuwe routekaart)

BKG-impact

Energie-impact

Andere beoogde effecten

Indirecte impact (op sociaal, milieu- en economisch vlak)

Ondervonden moeilijkheden

Vooruitzichten

6. WERKING VAN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

6.A Ecologisch rijden

Presentatie van de routekaart

Bevoegde minister(s)

Ludivine Dedonder

Achtergrond en referenties

- **NEKP, FEKP:** Vergroening van de besturen en de overheidsbedrijven
- **Nationaal Plan voor Herstel en Veerkracht:** Energie-efficiëntie

Doelstellingen

Deze routekaart streeft een tweevoudig doel na:

1. De bestuurders van Defensie opleiden inzake ecodriving opdat ze een rijstijl toepassen die gericht is op het verlagen van het brandstofverbruik met 3 tot 8%.
2. Toezicht houden op het gedrag van de bestuurders door middel van telematica die is geïnstalleerd in de 1.000 commerciële voertuigen die momenteel geleased worden. De gegevens worden voor de onderneming ter beschikking gesteld via een boordtabel.

Het uiteindelijke doel is het verlagen van het brandstofverbruik. Uitgaande van een totaal van 10.491.083 km en een verbruik van 820.207 liter brandstof (benzine en diesel) in 2020 (de coronaperiode), zou ecologisch verantwoord rijden een besparing van 25 tot 65 ton brandstof kunnen opleveren.

Beschrijving

De routekaart bevat twee acties:

1. Opleiding van de bestuurders van Defensie op het vlak van ecodriving
2. Follow-up van het rijgedrag van de bestuurders van Defensie.

In 2016-2017 werd een testcase op het gebied van militaire verkeersveiligheid uitgevoerd door de dienst Military Initiative on Road Safety (MIRS) binnen het Movement en Transport Control Center (MTCC) van de ondersteuningsdivisie van het departement Staf Operaties en Opleiding. Dit initiatief heeft aangetoond dat een aangepaste rijstijl (ecodriving) kan bijdragen aan een verlaging van het energieverbruik en aan een afname van het aantal verkeersongevallen.

Uitvoering

Bij gebrek aan personeel bestaat er geen overeenkomstige dienst binnen het Movement en Transport Control Center (MTCC).

Defensie is van plan deze taak uit te besteden. Het verhoopte uitvoeringsschema zal niet vóór 2023 van start gaan.

Follow-up van het rijgedrag is momenteel al mogelijk via de boordtabel, die in 2019 is geïntroduceerd via de overeenkomst voor commerciële leasing. De gegevens worden niet benut, want aan die opdracht is nog niet het nodige personeel toegewezen.

Tijdschema

- **Stap 1:** Uitvoering van een dienstverleningscontract (2023)
- **Stap 2:** Opleiding inzake ecodriving en follow-up van het rijgedrag (2030)

Uitvoering

Voortgang van de uitvoering

1.000 van de 2.474 voertuigen, d.w.z. 40%, zijn al uitgerust met telematica om het rijgedrag te volgen. Voor 2023 is de sluiting aangekondigd van een dienstverleningsovereenkomst voor de opleiding inzake ecodriving (fase 1) en de monitoring van het rijgedrag (fase 2). Momenteel is deze overeenkomst nog niet gesloten.

De brandstofbesparingsdoelstelling is zeker gedeeltelijk bereikt, aangezien de bestuurders zich ervan bewust zijn dat de telematica aanwezig is en functioneert, wat een positief effect kan hebben op hun rijgedrag. Het ontbreken van een tool om de ingezamelde gegevens te exploiteren, maakt het echter niet mogelijk om te berekenen hoeveel brandstof is bespaard.

BKG-impact Door een vermindering van het brandstofverbruik aan te moedigen, beoogt de routekaart de vermindering van de uitstoot van CO_2.

Energie-impact Volgens een eerste raming zou door ecodriving tussen 25 en 65 ton brandstof kunnen worden bespaard.

Andere beoogde effecten

De andere beoogde effecten moeten later worden geanalyseerd.

Indirecte impact (op sociaal, milieu- en economisch vlak)

De ontwikkeling van het ecologisch verantwoord rijden is gericht op de vermindering van de uitstoot van CO_2 (SDG 13).

Deze routekaart zou ook een positief effect kunnen hebben op de vermindering van fijnstof (SDG 11), en, bij uitbreiding, op de gezondheid en het welzijn (SGD 3).

Ondervonden moeilijkheden

Op dit moment is het voornaamste obstakel het gebrek aan bekwaam personeel. Dit obstakel zou kunnen worden overwonnen door de werkzaamheden uit te besteden, maar tot dusver zijn nog geen stappen in die richting ondernomen.

Niet alleen voor de uitvoering van dit project, maar voor alle maatregelen in verband met de vermindering van BKG door het wagenpark van Defensie zijn budgettaire middelen nodig. Zodra een outsourcingovereenkomst tot stand is gekomen, zal Defensie de jaarlijkse kostprijs hiervoor beter kunnen bepalen. In dit verband zal begrotingssteun van de federale regering worden overwogen. De vergroening (evolutie naar hybride of zelfs elektrische wagens of ecodriving) zal ook een belangrijke impact hebben op de beschikbare infrastructuur (oplaadstations, ...).

Vooruitzichten In het kader van het DRFM-project, dat wordt geleid door de FPIM en waaraan de Regie der Gebouwen deelneemt (net als Defensie, de NMBS en Infrabel), werd begin 2022 een consortium van consultants aangesteld. Hun werkzaamheden staan dus nog in de kinderschoenen en de ins en outs zijn nog niet bekend. Wat het recente besluit van de ministerraad van 18 maart 2022 betreft, wacht de Regie der Gebouwen op verdere verduidelijking van de precieze verwachtingen en eisen. Deze nieuwe initiatieven zullen ook een beroep doen op de inspanningen van onze diensten, naast de huidige werklast (en deze aspecten zijn te laag geschat of niet geraamd).

6.B Duurzame overheidsopdrachten: aanzet tot een koolstofarme omslag van de economie

Presentatie van de routekaart

Bevoegde minister(s)

Petra De Sutter en Alexander De Croo

Achtergrond en referenties

- **NEKP/FEKP:** Via hun duurzame overheidsopdrachten zullen de overheden de markt de nodige stimulansen geven om zich in te zetten voor de overgang naar een koolstofarme economie (vergroening van hun voertuigenpark, aankoop van groene elektriciteit, aankopen volgens de beginselen van de circulaire economie, keuze van gunningscriteria, enz.).
- **Regeerakkoord:** De federale overheid geeft het goede voorbeeld en neemt de principes van een circulaire economie mee in haar openbare aanbestedingen.

Doelstellingen

De algemene bedoeling is dat de federale overheden via duurzame overheidsopdrachten de nodige stimulansen geven aan de markt om zich in te zetten voor de overgang naar een koolstofarme economie (vergroening van hun voertuigenpark, aankoop van groene elektriciteit, aankopen volgens de beginselen van de circulaire economie, keuze van gunningscriteria, enz.).

Beschrijving

Deze algemene doelstelling zal met name worden nagestreefd door in het kader van gecentraliseerde federale overheidsopdrachten op zoek te gaan naar: technische kenmerken (keurmerken, normen), relevante selectie- en gunningscriteria, of door de beginselen van de circulaire economie te integreren in de overheidsopdrachten, of door opdrachten voor te behouden, in het bijzonder voor maatwerkbedrijven.

Deze impuls vereist een analyse van meerdere relevante producten en aankoopsegmenten, waarop de nadruk kan worden gelegd.

Uitvoering

Voor elke federale gemeenschappelijke ontwerpovereenkomst voor leveringen moet de verantwoordelijke organisatie verplicht nagaan, in het kader van het overleg en het opstellen van de technische specificaties, en ongeacht het bedrag van de te plaatsen overheidsopdracht, of de clausules in verband met duurzame ontwikkeling (in een van haar aspecten) kunnen worden opgenomen in het bestek. Het betreft technische clausules (ecologische keurmerken), selectiecriteria of gunningscriteria die bijvoorbeeld betrekking hebben op de totale kostprijs van de levenscyclus of de opwaardering van het gebruikte materiaal.

Wat de circulaire economie betreft, moeten de federale aanbestedende overheden bovendien de principes van de circulaire economie opnemen in hun overheidsopdrachten, met name door de integratie van de herstelling van het materiaal of de terugname ervan voor sociale doeleinden.

Voor de vergroening van het wagenpark wordt bovendien verwezen naar de routekaart 6.C in verband met 'de vergroening van het wagenpark van de overheid (doelstelling zero emissie)'.

Tijdschema

- **Stap 1**: Ontwikkeling van een duurzamer federaal aankoopbeleid (nota aankoopbeleid 2021-2023) (continu).
- **Stap 2**: Totstandbrenging door het Strategisch Federaal Aankoopoverleg (SFA) en de FOD Beleid en Ondersteuning BOSA van samenwerking met het Federaal instituut voor Duurzame Ontwikkeling (FIDO) om de categorieën van aan te kopen producten die voortvloeien uit de meerjarige planning (2022-2025) van de FOD's, de POD's en Defensie te inventariseren en te vergelijken met de aandachtspunten inzake duurzame ontwikkeling. De voornoemde vergelijking zou moeten leiden tot een spoedlijst van duurzame prioritaire producten. (30.6.2022)
- **Stap 3**: actualisering van a) de instrumenten die ter beschikking staan van de federale openbare aankopers op het gebied van duurzame ontwikkeling door het FIDO (in samenhang met stap 1), en van b) de omzendbrief van 16.05.2014 van de FOD Kanselarij in samenwerking met het FIDO (lopend).

– **Stap 4**: Implementatie van professionaliseringstrajecten voor federale overheidsaankopers, aankoopmanagers en projectmanagers die te maken krijgen met overheidsaankopen, met de ontwikkeling en organisatie van een cursusmodule over duurzame ontwikkeling (continu).
– **Stap 5**: Reactivering van de departementale cellen voor duurzame ontwikkeling (continu).
– **Stap 6**: Op basis van de in stap 2 ontwikkelde productenlijst 'standaardclausules' inzake duurzame ontwikkeling opstellen en ter beschikking stellen, zodat federale aankopers in prioritaire productsegmenten gestandaardiseerde clausules kunnen kiezen voor 'prioritaire' aankopen (continu).

Uitvoering

Voortgang van de uitvoering

– **Stap 1** is begonnen in overeenstemming met het vastgestelde tijdschema. Om de leden van deze werkgroepen die belast zijn met het opstellen van de technische specificaties een houvast te bieden, is een formulier opgesteld met instructies voor het Tactisch en Operationeel Federaal Aankoopoverleg (TOFA)/Concertation Tactique et Opérationnelle des Achats Fédéraux (CTOA). In de verschillende projecten rond gezamenlijke overeenkomsten die nu worden geplaatst en waarvoor de FOD BOSA optreedt als aankoopcentrale, is rekening gehouden met een of meer aspecten: levering van pc's, levering van ergonomisch meubilair en bureaustoelen.
– **Stap 2** is begonnen, maar zal niet afgerond zijn binnen de termijn die is vastgesteld in het tijdschema (30 juni 2022). Er wordt gewerkt aan het opstellen van het bestek, en het bestek is overgenomen door de FOD BOSA, die zal optreden als aanbesteder. De specificaties worden opgesteld in partnerschap met het FIDO.
– **Stap 3** kan pas beginnen na de voltooiing van stap 2. Het tijdschema is bijgevolg aangepast. In afwachting van de afronding van stap 2 zijn wel interne vergaderingen van de FOD Kanselarij en het FIDO opgestart met het oog op de intrekking en de herziening van de omzendbrief van 16 mei 2014.

  Door een gebrek aan beschikbare capaciteit kunnen geen specifieke opleidingen voor producten en diensten inzake duurzame aankopen (fase 5) worden georganiseerd.

  Na de afronding van de stappen 2 en 3 zal het FIDO, in samenwerking met de Interdepartementale Commissie voor Duurzame Ontwikkeling (ICDO), een raadpleging van de leden van de ICDO organiseren over de activering van de cellen voor duurzame ontwikkeling (stap 5).
– **Stap 6** kan pas beginnen na de voltooiing van stap 2. Het tijdschema is bijgevolg aangepast.

Het oorspronkelijke tijdschema kan niet worden nageleefd omdat er binnen het FIDO niet voldoende capaciteit is om de opdrachten tegelijkertijd uit te voeren.

BKG-impact

Door de productie en het gebruik van milieuvriendelijkere goederen en diensten te bevorderen, zou de maatregel indirect kunnen bijdragen tot een vermindering van de BKG-emissies.

Energie-impact

De maatregel heeft tot doel het energieverbruik te verminderen, de energie-efficiëntie te verbeteren en het gebruik van hernieuwbare energiebronnen te bevorderen.

Andere beoogde effecten

De maatregel beoogt geen andere effecten.

Indirecte impact (op sociaal, milieu- en economisch vlak)

Door het gebruik van labels, certificaten, levenscyclusanalyses en verlengde garantieperiodes ('reparatie') zullen duurzame overheidsopdrachten bijdragen tot de invoering van duurzame consumptie- en productiepatronen (SDG 12).

Een milieuvriendelijkere productie van goederen en diensten heeft een indirect effect op de klimaatverandering (SDG 13) en de biodiversiteit in het water (SDG 14) en op het land (SDG 15).

Door de integratie van clausules inzake opleidingen of werkhervatting van personen die ver van de arbeidsmarkt af staan, zouden de duurzame overheidsopdrachten ook kunnen bijdragen tot een vermindering van de ongelijkheid (SDG 10) en de inschakeling van maatwerkbedrijven kunnen stimuleren (SDG 8).

Er kan sprake zijn van een impact op het onderwijs in overheidsopdrachten waarbij een beroep wordt gedaan op leerprocessen/opleiding (SDG 4).

Ondervonden moeilijkheden

Meerdere obstakels belemmeren de uitvoering van de acties waarin de routekaart voorziet, te beginnen met het gebrek aan capaciteit in de diensten die belast zijn met het sluiten van overheidsopdrachten, zoals hierboven reeds is vermeld.

Er werd ook vastgesteld dat de federale aanbesteders niet enkel verantwoordelijk zijn voor de gecentraliseerde federale aankopen, maar ook voor een reeks individuele (of specifieke) overheidsopdrachten voor hun respectieve departementen. Wij stellen echter vast dat veel aankopers huiverig staan tegenover sociale, ethische en ecologische clausules (schrik om geen offertes binnen te krijgen, hoge kosten, enz.).

In tegenstelling tot de Belgische gewesten en verschillende lidstaten beschikt het federale niveau niet over (externe) ondersteunende diensten die helpen om duurzaamheidsclausules in overheidsopdrachten te integreren en beschikt het FIDO niet over de capaciteit om dergelijke diensten te ontwikkelen.

Om dit obstakel weg te nemen, moeten maatregelen worden genomen om de aankopers te stimuleren, maar ook om hen te begeleiden. De oprichting van een netwerk van facilitatoren voor duurzame clausules, zoals in het Waals Gewest, of de invoering van een helpdesk voor overheidsopdrachten, zoals in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en in de Vlaamse gemeenten, zijn mogelijkheden die in overweging kunnen worden genomen.

Vooruitzichten De lopende herziening van de Europese wetgeving zou gevolgen kunnen hebben voor de duurzame overheidsopdrachten.

6.C Vergroening van het wagenpark van de overheid (nuluitstootdoelstelling)

Presentatie van de routekaart

Bevoegde minister(s)

Petra De Sutter en Alexander De Croo

Achtergrond en referenties

- **PNEC:** vergroening van het wagenpark van de federale overheid (doelstelling zero emissie)
- **Regeerakkoord:** De overheidsbedrijven zorgen in hun streven naar klimaatneutraliteit voor eigen duurzame energievoorziening
- **Nationaal Plan voor Herstel en Veerkracht:** Energie-efficiëntie publieke infrastructuur

Doelstellingen Deze routekaart is gericht op de vergroening van het wagenpark van de overheid om in 2040 de doelstelling van zero emissie te behalen.

Beschrijving De algemene doelstelling is het 'vergroenen' van het wagenpark van de overheid (de managementfuncties, de strategische cellen en de federale diensten) door een mechanisme in te stellen dat gebaseerd is op regelgevende bepalingen (mobiliteitspakket, koninklijk besluit 'managementfuncties', intrekking van de omzendbrief 307*sexies* van 21 april 2017) alsook op 'aankoopinstrumenten' die nodig zijn om de toepassing van de vergroeningsregels concreet vorm te geven. De door de federale overheid aangekochte voertuigen zouden moeten voldoen aan de criteria voor 'zero emissie' en moeten rekening houden met de technologische ontwikkelingen op de markt voor schone voertuigen.

Uitvoering

De uitvoering van dit beleid berust enerzijds op de aanneming en bekendmaking van een nieuwe omzendbrief 307 en anderzijds op de aanpassing van het koninklijk besluit voor de managementfuncties (KB van 29 oktober 2001 betreffende de managementfuncties) met de invoering van een mobiliteitsbudget en de vaststelling van de voorwaarden voor het gebruik ervan. Het omvat ook het voorstel en het plaatsen van een federale raamovereenkomst in het kader van de gecentraliseerde gezamenlijke federale aankopen (KB 22 december 2017).

Tijdschema

- **Stap 1**: Herziening van de omzendbrief 307*sexies* van 21.04.2017 om de richtlijnen in verband met het federale wagenpark af te stemmen op de ambities van het regeerakkoord. Deze herziening gebeurt tegelijk met de omzetting van de richtlijn 'green vehicles' door de FOD Kanselarij. (30.10.2022)
- **Stap 2**: Aanpassing van het koninklijk besluit voor de managementfuncties (KB van 29 oktober 2001 betreffende de managementfuncties) met de invoering van een mobiliteitsbudget en de vaststelling van de voorwaarden voor het gebruik ervan. (31.12.2021)
- **Stap 3**: Voorbereiding, plaatsing en gunning van een federale raamovereenkomst betreffende de leasing van emissievrije voertuigen, met inbegrip van nog groenere opties, zoals autodelen en fietsleasing (toewijzing) (01.05.2023).
- **Stap 4**: Ontwikkeling van een reglementering voor fietsleasing voor de federale ambtenaren om alternatieven voor de auto te stimuleren. (31.12.2022)
- **Stap 5**: Bevordering en uitvoering van de raamovereenkomst bij de deelnemers (onderdeel uitvoering) (30.04.2027)

Uitvoering

Voortgang van de uitvoering

De ontwerpherziening van omzendbrief 307 (fase 1) werd voorgelegd aan de Inspectie van Financiën, die is geaccrediteerd bij de minister van Ambtenarenzaken, en die meerdere vragen heeft gesteld en technische aanbevelingen heeft gedaan. Het aangepaste ontwerp en de antwoorden zullen door het bestuur worden verstrekt met het oog op de voortzetting van het herzieningsproces. Het ontwerp van de omzendbrief is ook voorgesteld aan het College van de voorzitters op 14.06.2022. Er werden vragen gesteld en opmerkingen geformuleerd. Er is een nieuwe presentatie gepland voor de vergadering van het College in september 2022. Het oorspronkelijke tijdschema, dat voorzag in de voltooiing van deze fase tegen 31.12.2021, moest worden aangepast. De nieuwe deadline is 30.10.2022.

Het ontwerp van de herziening en van de omzendbrief 'Kanselarij' (fase 2) is momenteel in voorbereiding. Het oorspronkelijke tijdschema, dat voorzag in de voltooiing van deze fase tegen 31.12.2021, kon niet worden nageleefd.

Wat de voorbereiding, plaatsing en gunning van een federale raamovereenkomst betreffende de leasing van emissievrije voertuigen (fase 3) betreft, bevindt de opdracht zich momenteel in de verkennende en prospectieve fase. Het tijdschema moest ook worden aangepast omdat de Federale Opdrachtencentrale (FOR) niet over voldoende capaciteit beschikt gezien het aantal te vernieuwen overheidsopdrachten.

De ontwikkeling van een reglementering voor fietsleasing voor de federale ambtenaren (stap 4) is opgestart in overeenstemming met het vastgestelde tijdschema.

BKG-impact

Deze routekaart beoogt de vermindering van de uitstoot van broeikasgassen. In het kader van de omzetting van de Europese voertuigrichtlijn wordt een kwantitatief streefcijfer vastgesteld voor de vermindering van de BKG-emissies in de definitie van schone voertuigen, alsook een streefcijfer voor het aandeel van schone voertuigen dat per type overheidsopdracht moet worden gehaald.

Energie-impact Deze routekaart is eveneens gericht op het terugdringen van het energieverbruik. Voor de Energie-impact van de maatregel is echter geen kwantitatieve doelstelling, noch een evaluatie vastgesteld.

Andere beoogde effecten

De routekaart beoogt geen andere effecten.

Indirecte impact (op sociaal, milieu- en economisch vlak)

De routekaart zou het mogelijk moeten maken de luchtkwaliteit (SDG 11) en, bij uitbreiding, de gezondheid van de luchtwegen (SDG 3) te verbeteren.

Het heeft ook gevolgen voor de infrastructuur (SDG 9), aangezien de verschuiving naar een 'groen' wagenpark zal resulteren in de behoefte om laadpalen te installeren in (of nabij) overheidsgebouwen, wat ook een hefboom is voor de markt, de infrastructuur en de burgers.

De maatregel draagt bij aan de bestrijding van de klimaatverandering (SDG 13).

In de huidige stand van zaken is de recycling van de batterijen van elektrische voertuigen (SDG 12) onzeker en negatief in termen van duurzame ontwikkeling.

Ondervonden moeilijkheden

Een eerste belemmering bestaat in het gebrek aan capaciteit in de diensten die belast zijn met het sluiten van overheidsopdrachten. Er zijn aanwervingsprocedures opgestart, maar zonder succes. Het is immers moeilijk om de gezochte profielen te rekruteren. De rekruteringsacties zijn aangepast om opnieuw te worden gelanceerd.

Een tweede obstakel houdt verband met het feit dat de inspecteur van financiën aanbeveelt dat de ministerraad alle documenten in één keer goedkeurt, en dit in een streven naar samenhang. Het kabinet van de minister van Ambtenarenzaken is in kennis gesteld van de inhoud van het advies van de inspecteur van financiën over de intrekking van omzendbrief 307, zodat de ministerraad zich zou kunnen uitspreken over alle documenten die de grondslag vormen van de "car policy" van de Staat.

Vooruitzichten

7. INTERNATIONALE SAMENWERKING

7.A Kwantitatieve en kwalitatieve bijdrage aan de internationale klimaatfinanciering

Presentatie van de routekaart

Bevoegde minister(s)

Meryame Kitir

Achtergrond en referenties

- **NEKP/FEKP:** *"... voortzetting en verhoging van de budgettaire toezeggingen met het oog op de verwezenlijking van concrete internationale projecten gericht op het vergroten van het aanpassingsvermogen van de ontwikkelingslanden, hetzij door technologische innovatie, waardoor de levensstandaard kan toenemen en tegelijk de uitstoot van broeikasgassen kan worden teruggedrongen, hetzij door energie-efficiëntie, duurzaam beheer van de bodem, de landbouw en de bossen, beheer van watervoorraden enz."*
- **Regeerakkoord:** *"De regering verbindt zich ertoe (via de DGOS) de bijdrage aan de internationale klimaatfinanciering te verhogen, los van het budget van de ontwikkelingssamenwerking. Over de intra-Belgische verdeling van deze inspanning zal zo spoedig mogelijk een beslissing worden genomen." (...) "Ons land zal de verbintenissen in het kader van de Akkoorden van Parijs op het vlak van de klimaatfinanciering nakomen, met inbegrip van het additionaliteitsbeginsel."*
- **UNFCCC / Akkoord van Parijs:** Artikel 9.3 van het Akkoord van Parijs, beslissing 1/CP.21 (§ 53 en § 115)

Doelstellingen

Kwalitatieve doelstellingen:

- Blijvende aandacht voor de minder ontwikkelde landen en adaptatie, met prioritaire aandacht voor landbouw, bossen/bodems en steden (behalve voor BIO (Belgian Investment Company for Developing Countries), waar de meeste aandacht blijft uitgaan naar mitigatie).
- Versterking van de transversale integratie van het klimaat in de ontwikkelingssamenwerking: (i) opneming van klimaat als transversale prioriteit in de nieuwe nationale portefeuilles voor gouvernementele samenwerking en (ii) integratie van het klimaat als transversaal thema in de programma's voor niet-gouvernementele samenwerking (eind 2021-begin 2022).
- Versterking van het BIO-klimaatbeleid:
  - investeringen uitsluitend in kleinschalige projecten voor hernieuwbare energie (onmiddellijk)
  - de grijze gebieden worden verduidelijkt (methaangas, biogas, enz.) (eind 2021)
  - voor andere ‹gedeeltelijke› projecten rond hernieuwbare energie (clean cooking, biomassa, waste-to-energy, enz.) wordt een kader voor de intensiteit van de CO_2-emissie vastgesteld (eind 2021)
  - de diversificatie, onder meer qua adaptatiemaatregelen, wordt onderzocht (eind 2021)
  - de algemene afstemming op het Parijs overeenkomst wordt uitgewerkt (zo snel mogelijk)
- Transversale versterking van het klimaatbeleid van de partnerlanden van de Belgische ontwikkelingssamenwerking: i. versterking van de capaciteit van de partnerlanden om de verbintenissen van het Akkoord van Parijs na te komen; ii. grotere inspanningen van het Belgische beleid om rekening te houden met nationale strategieën en plannen.

Kwantitatieve doelstellingen:

- In het algemeen: (i) groeipad van de internationale federale klimaatfinanciering om te komen tot 150M EUR/jaar in 2025 via de DGOS met bijkomende middelen buiten de begroting van de ontwikkelingssamenwerking (31.12.2025) en (ii) ontwikkeling van de intra-Belgische verdeling van het nieuwe en ambitieuze Belgische groeipad voor de internationale klimaatfinanciering. (31.12.2030)
- Verhoging van de financiering van de multilaterale fondsen voor het klimaat en het milieu, met als vertrekpunt de financiering 2020 (GEF: 15M EUR; GCF: 20M EUR; LDCF: 5M EUR). (31.12.2024)
- Uitrol van bilateraal- en multilateraal projecten (ca. 10M EUR in 2021, te verhogen in het kader van het groeipad). (31.12.2024)
- Uitrol van projecten inzake de bestaande interdepartementale klimaatprovisie (12M EUR/jaar).
- Nieuwe programma's voor niet-gouvernementele samenwerking met een sterkere integratie van het klimaat, zowel transversaal als specifiek (bedrag momenteel onbekend). (31.12.2024)
- Nieuwe programma's voor gouvernementele samenwerking met een sterkere integratie van het klimaat, zowel transversaal als specifiek (bedrag momenteel onbekend), onder meer de thematische vlaggenschipportefeuille 'Klimaat in de Sahel' (50M EUR voor 2022-2025). (31.12.2024)
- Grotere bijdrage aan de klimaatfinanciering via BIO (bedrag momenteel onbekend). (31.12.2024)

Beschrijving Zie hierboven

Uitvoering Zie hierboven

Tijdschema Zie hierboven

Uitvoering

Voortgang van de uitvoering

De verschillende stappen van het implementatieplan werden uitgevoerd tot eind 2021. Momenteel loopt de identificatie van de projecten en programma's die zullen gefinancierd worden met de bijkomende klimaatfinanciering die is voorzien in het budget 2022, rekening houdend met de prioriteiten zoals weergegeven in de routekaart (klimaatadaptatie, LDCs, transversale versterking van het klimaatbeleid). Besprekingen rond het budget voor 2023 zijn lopende.

De samenwerking tussen DGOS en de dienst Klimaat voor de besteding van de bijkomende internationale klimaatfinanciering werd versterkt. Er is regelmatig overleg over de opvolging van de gefinancierde initatieven.

BKG-impact

Energie-impact

Andere beoogde effecten

Indirecte impact (op sociaal, milieu- en economisch vlak)

Ondervonden moeilijkheden

Mogelijke hindernissen blijven de krappe capaciteit op vlak van human resources, zeker met het oog op het BE EU voorzitterschap. Daarnaast is de uitvoering van deze doelstelling afhankelijk van een politiek akkoord over begrotingshandelingen en de middelen die voorzien moeten worden voor zowel het groeipad ontwikkelingssamenwerking als voor de stijgende internationale klimaatfinanciering, in het kader van postCOVID-19 herstel en moeilijke geopolitieke context

Vooruitzichten

Eind 2021 werd door de Bijzondere Evaluator van de Internationale Samenwerking een evaluatie (https://diplomatie.belgium.be/nl/beleid/ontwikkelingssamenwerking-en-humanitaire-hulp/de-dienst-bijzondere-evaluatie/evaluaties/evaluatie-van-de-internationale-klimaatfinanciering) gepubliceerd over de Belgische federale internationale klimaatfinanciering. Op basis van deze evaluatie werd een managementrespons opgesteld. De grote lijnen daarvan kunnen als volgt worden samengevat:

- De DGOS zal een strategie ontwikkelen, in overleg met de dienst Klimaat van de FOD Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu en de andere actoren. Er komt een aanpassing van de menselijke middelen om beter tegemoet te kunnen komen aan de mandaten. Er zullen maatregelen worden genomen om de uitwisseling van kennis en de verspreiding van expertise te verbeteren.
- Er zal een Klimaatplatform worden opgericht om ervaringen en goede praktijken te kunnen uitwisselen.
- België zal ervoor zorgen dat de entiteiten die toezicht houden op de klimaatactie in de partnerlanden worden versterkt en zal vanaf het begrotingsjaar 2021 bijdragen aan instellingen en fondsen die deze doelstelling nastreven, zoals het NDC Partnership, het programma Climate Promise van het UNDP en het UNFCCC-secretariaat.
- De DGOS zal ernaar streven de procedures voor de integratie van klimaataspecten te verbeteren door voort te bouwen op bestaande instrumenten en het gebruik ervan te optimaliseren.
- Verbeteren van opvolgingssystemen om klimaatimpact van programma's en projecten beter in kaart te brengen

Het uitvoeren van deze managementrespons is in lijn met de routekaart en zal de uitvoering van de doelstelling van de federale regering op vlak van klimaatfinanciering, zowel kwantitatief als kwalitatief, faciliteren.

8. KLIMAATGOVERNANCE

8.A Klimaatgovernance: Implementatie, verankering en participatie

Presentatie van de routekaart

Bevoegde minister(s)

Zakia Khattabi

Achtergrond en referenties

- **NEKP FEKP:** Totstandbrenging van een federale beleidscyclus, met inbegrip van een dialoog met meerdere stakeholders en het federale parlement; Nationale dialoog over een billijke transitie; Vaststelling van een gemeenschappelijke visie op middellange en lange termijn en van een traject
- **Regeerakkoord:**
  - De federale regering steunt die Europese ambities resoluut. Zij stelt zichzelf tot doel om de uitstoot van broeikasgassen tegen 2030 met 55% te verminderen en zij neemt met het oog daarop de maatregelen waarvoor zij bevoegd is. De regering engageert zich om haar bijdrage aan het Nationaal Energie- en Klimaatplan (NEKP) in die zin (55% tegen 2030) aan te passen via een actieplan.
  - Voor deze transitie is een breed overleg nodig.
  - De klimaatdoelstellingen zullen in tussentijdse doelstellingen worden gegoten en zullen elk jaar aan een objectieve toetsing worden onderworpen. Daartoe zal er, in samenspraak met de deelstaten, onder andere met klimaatrondetafels worden gewerkt, waarbij het middenveld, onderzoeksinstellingen en de verschillende maatschappelijke sectoren worden betrokken.
- **Nationaal Plan voor Herstel en Veerkracht:**
  - De federale regering steunt die Europese ambities resoluut. Zij stelt zichzelf tot doel om de uitstoot van broeikasgassen tegen 2030 met 55% te verminderen en zij neemt met het oog daarop de maatregelen waarvoor zij bevoegd is.
  - De regering engageert zich om haar bijdrage aan het Nationaal Energie- en Klimaatplan (NEKP) in die zin (55% tegen 2030) aan te passen via een actieplan.
  - Voor deze transitie is een breed overleg nodig.
  - De klimaatdoelstellingen zullen in tussentijdse doelstellingen worden gegoten en zullen elk jaar aan een objectieve toetsing worden onderworpen. Daartoe zal er, in samenspraak met de deelstaten, onder andere met klimaatrondetafels worden gewerkt, waarbij het middenveld, onderzoeksinstellingen en de verschillende maatschappelijke sectoren worden betrokken.
- **EU-Verordening 2018/1999** inzake de governance van de energie-unie en van de klimaatactie
- Transparantiekader van het **Akkoord van Parijs**
- **Aanbevelingen van het Rekenhof, het Parlement, de Senaat, de Europese Commissie over het NEKP 2021-2030**, in het kader van het Europees Semester, de 'Environmental Performance Reviews 2021 Belgium' van de OESO en de IDR van het IEA, adviezen van federale en gewestelijke adviesorganen (FIDO en andere)
- **Academische analyses** (met inbegrip van het interuniversitaire syntheseverslag in het kader van de 'Dialoog over de klimaatgovernance in België', gecoördineerd door de Université Saint-Louis Bruxelles)

Doelstellingen

1. Consolidatie en versterking van het governancekader om de continuïteit en een maximale afstemming op de Europese regelgeving en de internationale akkoorden/aanbevelingen te waarborgen:
   a. Eu (Governance van de energie-unie en van de klimaatactie, Klimaatwet)
   b. Akkoord van Parijs (transparantiekader)

2. Ontwikkeling van doeltreffend, objectief en wetenschappelijk onderbouwd beleid
3. Versterking van de verschillende processen van:
   a. Samenwerking
   b. Planning/ontwikkeling van beleid
   c. Uitvoering
   d. Monitoring, evaluatie
   e. Controle en afstelling
   f. Raadpleging/participatie van het publiek
4. Rekening houden met talrijke aanbevelingen:
   a. op internationaal vlak (OESO EPR, IDR IEA, ...)
   b. op Europees vlak (EU-semester, evaluatie NEKP BE, ...)
   c. op nationaal/federaal vlak (parlementaire resoluties, verslag van de senaat, advies van de FRDO ...)

Beschrijving

- Een stabiel en doeltreffend federaal governancekader operationaliseren en aldus beleidscycli tot stand brengen voor de follow-up van federale beleidslijnen en maatregelen.
- Federale bijdragen aan de tweejaarlijkse voortgangsverslagen aan de Europese Commissie krachtens EU-verordening 2018/1999, alsmede aan verslagen voor de UNFCCC en de OESO.
- Federale bijdragen aan de vijfjaarlijkse bijwerking van het NEKP.

Uitvoering

1. **Versterking van het governancekader:** invoering van een werkmethode voor de uitwerking van het federale klimaatbeleid en de opvolging ervan (o.m. met betrekking tot de verplichtingen in het kader van Europese en internationale verklaringen), volgens een jaarlijkse beleidscyclus, waarbij alle bevoegde departementen, strategische cellen en besturen worden betrokken.
2. **Actualisering van het FEKP:** In het licht van de versterkte klimaatambitie op Europees niveau (55% emissiereductie in 2030 ten opzichte van 1990) zal de federale Staat zijn bijdrage aan het NEKP herzien.
3. **Invoering van een raadpleging van de burgers** (artikel 10 van verordening EU 2018/1999) en van de buurlanden (artikel 12), van een dialoog op meerdere niveaus over klimaat en energie (artikel 11), en van een raadpleging van adviesorganen (wet inzake het plan en de programma's).

Tijdschema

1. Versterking van het governancekader:

- Kennisgeving door de bevoegde ministers van de 'routekaarten' met een beschrijving van de geplande beleidslijnen en maatregelen (inclusief gedetailleerde planning, toewijzing van verantwoordelijkheden voor de uitvoering, follow-upindicatoren, budgettaire gevolgen) (september 2021)
- Ontwikkeling van methodes voor de follow-up en de evaluatie van de impact van de maatregelen (december 2021)
- Kennisgeving van de jaarlijkse follow-uptabellen (januari 2022, en vervolgens elk jaar op dezelfde datum)
- Opstelling van een syntheseverslag over de voortgang van de uitvoering (op basis van de verslagen die elke bevoegde minister doorgeeft) (september 2022, en vervolgens elk jaar op dezelfde datum)
- Mededeling van het syntheseverslag aan het parlement (jaarlijks)
- Onderzoek, eventuele aanpassing, consolidatie en verankering van het governancekader om de duurzaamheid ervan te waarborgen (juli 2024)

2. NEKP/FEKP (rapportage, bijwerking en raadpleging):

- Federale bijdrage aan de tweejaarlijkse voortgangsverslagen uit hoofde van de verordening EU 2018/1999 (maart 2023 en vervolgens om de twee jaar op dezelfde datum)
- Ontwerp van de bijwerking van het FEKP (februari 2023) en definitieve bijwerking (juni 2024)
- Organisatie van raadplegingen (van het publiek, adviesorganen en belanghebbenden via 'klimaatrondetafels') (maart 2024)

Uitvoering

Voortgang van de uitvoering

Jaarlijks mechanisme voor de follow-up van de uitvoering en voor de evaluatie

- De 'routekaarten' zijn ingediend door de bevoegde minister, de regering heeft er akte van genomen in haar beslissing van 8 oktober 2021; zij vormen de basis voor de follow-up van de uitvoering van de federale beleidslijnen en maatregelen, en voor de evaluatie van de impact ervan.
- De 'monitoringtabellen' met betrekking tot elke routekaart zijn begin 2022 ingevuld door de betrokken overheidsdiensten; ze worden gebruikt als instrument voor een systematische en gecoördineerde follow-up van de evaluatie van het beleid door de strategische cellen.
- De impact van de federale beleidslijnen en maatregelen op de vermindering van broeikasgasemissies werd beoordeeld in een studie die in juni 2021 werd gepubliceerd (https://climate.be/doc/2021-pams-finalreport.pdf); in een tweede fase van de studie zijn enkele evaluatiemethoden verfijnd en nieuwe maatregelen geëvalueerd; de resultaten zijn verwerkt in de voortgangsverslagen van de bevoegde ministers en departementen.
- Er is een 'leidraad voor het opstellen van die voortgangsverslagen' ontwikkeld en ter beschikking gesteld van de bevoegde overheidsdiensten, ter ondersteuning van de voorbereiding van de jaarlijkse voortgangsverslagen (april 2022).
- De jaarlijkse voortgangsverslagen zijn geconsolideerd in een 'syntheseverslag' (juli 2022).

Intra-federale samenwerking (federale taskforce energie-klimaat)

- Het bestaande coördinatie- en overlegorgaan uit de verschillende betrokken federale departementen, dat tot taak heeft de federale beleidslijnen en maatregelen inzake energie en klimaat te ontwikkelen, uit te voeren en te evalueren (met inbegrip van de ontwikkeling en herziening van de federale bijdrage aan het NEKP en de opvolging van het overlegproces, met inbegrip van de organisatie van rondetafels over het klimaat) werd versterkt.
- Deze werkgroep diende als platform om de opdracht die voortvloeien uit de beslissingen van de ministerraad van 2 april en van 8 oktober 2021 in de praktijk om te zetten.

Panel van onafhankelijke experts

- Met toepassing van de regeringsbeslissing van 8 oktober 2021 zal een panel van onafhankelijke deskundigen in het najaar van 2022 de methode valideren voor het berekenen van de extra emissiereductie van ten minste 25 miljoen ton CO_2-equivalent in de niet-ETS-sectoren.
- Over de eventuele oprichting van een onafhankelijk comité om toezicht te houden op het federale klimaatbeleid zal in 2023 een beslissing worden genomen, afhankelijk van de opties die door het bestuur worden uitgewerkt.

Transparantie en participatie

- De federale regering heeft de Federale Raad Duurzame Ontwikkeling (FRDO) en de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven (CRB) om advies gevraagd over de actualisering van het FEKP; ze heeft ook verzocht om specifieke aanbevelingen voor een betere harmonisatie van de verschillende onderdelen (NB: de adviesaanvraag die gezamenlijk wordt gericht aan de federale en gewestelijke adviesorganen over de herziene versie van het NEKP volgt in het najaar van 2023, evenals een openbare raadpleging).
- Klimaatrondetafels: In het najaar van 2022 zal een reeks rondetafels over specifieke klimaatthema's worden georganiseerd, om met experts en belanghebbenden een breed debat te voeren over de belangrijkste federale beleidslijnen en maatregelen in de routekaarten en daarna; de vertegenwoordigers van de gefedereerde entiteiten zullen worden uitgenodigd om hun feedback te geven over de gepresenteerde federale beleidslijnen en maatregelen; de resultaten van de rondetafels zullen aan de regering en de Kamer worden meegedeeld als input voor de actualisering van het FEKP, en zullen in december 2022 openbaar worden gemaakt.

BKG-impact De routekaart beoogt op zich niet de emissie van broeikasgassen te verminderen; de geplande acties, die transversaal van aard zijn, zijn erop gericht een adequaat governancekader te scheppen.

Energie-impact Idem

Andere beoogde effecten

De geplande maatregelen hebben positieve gevolgen voor de totstandbrenging van efficiënte instellingen met verantwoordelijkheidszin, die openstaan voor iedereen en op alle strategische niveaus. Een juridische verankering van het governancekader (zie ook de rubriek 'vooruitzichten') zou deze voordelen nog kunnen versterken.

Indirecte impact (op sociaal, milieu- en economisch vlak)

Ondervonden moeilijkheden

De taken die inherent zijn aan de implementatie en de rapportage van het federale beleid rond energie en klimaat komen boven op de terugkerende opdrachten van de betrokken openbare diensten. Veel van die diensten wijzen erop dat de goede uitvoering van dit governancesysteem wordt belemmerd door het gebrek aan middelen en aan personeel en door een verveelvoudiging van de rapportageverplichtingen. Op het niveau van de federale taskforce Energie en Klimaat worden inspanningen geleverd om tot een optimale integratie van de verschillende rapportageverplichtingen te komen.

Wat de ontwikkeling en bijwerking van het NEKP betreft, zijn de voorstellen om de integratie en harmonisatie tussen de federale en de gewestelijke beleidsplannen te verbeteren, niet overgenomen door de Nationale Klimaatcommissie (NKC) en de Overleggroep Energie (ENOVER).

(zie vooruitzichten hierna)

Vooruitzichten

- Juridische verankering: het ingevoerde governancekader zou wettelijk kunnen worden verankerd (bv. in een voorontwerp van wet betreffende het klimaat), zodat het kan worden geconsolideerd en in stand gehouden.
- Formele vastlegging van het mandaat van de federale taskforce Energie en Klimaat, om een stevig kader tot stand te brengen voor de voorbereiding, uitvoering en follow-up van het federale klimaatbeleid.
- Oprichting van een 'panel van onafhankelijke experts' (zoals bepaald in de beslissing van de ministerraad van 8 oktober 2021).
- Voortdurende bijwerking van de routekaarten om rekening te houden met recente en komende ontwikkelingen, waaronder:
  - de beslissingen van de federale regering van 18 maart 2022 op het vlak van de energietransitie
  - de invoering van het nationale herstelplan
  - de onderhandelingen in het kader van het pakket ‹Fit for 55›
  - het akkoord over de verdeling van de lasten en voordelen tussen de federale regering en de gefedereerde entiteiten voor de periode 2021-2030 (‹burden-sharing›)
  - de resultaten van de klimaatrondetafels en de adviezen die de adviesorganen zullen uitbrengen over de herziening van het FEKP
  - de initiatieven en aanbevelingen van tal van instanties en organisaties, onder meer in het kader van de Interparlementaire Klimaatdialoog.

9. ADAPTATIE

9.A Opstellen van een coherente reeks federale adaptatiemaatregelen

Presentatie van de routekaart

Bevoegde minister(s)

Zakia Khattabi

Achtergrond en referenties

- **NEKP/FEKP:**
  Implementatie van de federale bijdrage aan het nationale adaptatieplan, aangenomen op 28 oktober 2016, en de updates ervan
  Implementatie van het nationale adaptatieplan en de updates ervan, met inbegrip van de maatregel om het effect van de klimaatverandering op de bevoorradingszekerheid en de infrastructuur voor energietransmissie en -distributie te beoordelen, teneinde de veerkracht van de energiesector te versterken
- **Nieuwe EU-strategie voor de adaptatie aan de klimaatverandering**
- **EU-verordening 2018/1999** inzake de governance van de energie-unie en van de klimaatactie
- **Beleidsnota 2021 van minister Khattabi** (uitwerking van een nieuw adaptatieplan, in samenwerking met de gewesten, met krachtige maatregelen in de verschillende betrokken sectoren)
- **Beslissing van de Nationale Klimaatcommissie** van 28 juni 2021 om de werkgroep adaptatie de opdracht te geven om tegen het voorjaar van 2022 een voorstel voor een nieuw Nationaal Adaptatieplan uit te werken.

Doelstellingen

Een samenhangend geheel van adaptatiemaatregelen in de verschillende betrokken sectoren ontwikkelen om de samenleving zo goed mogelijk tegen de klimaatverandering te wapenen

Beschrijving

De routekaart bestaat uit de identificatie en ontwikkeling van een samenhangend geheel van maatregelen op de verschillende federale bevoegdheidsdomeinen die op federaal niveau relevant zijn. Deze hebben onder meer betrekking op gezondheid, crisisbeheer, onderzoek en wetenschappelijke waarneming (klimaatdiensten), energie, vervoer, sociale aspecten, economie en financiën, ontwikkelingssamenwerking, milieu, marien milieu. De uitwerking van dit samenhangende geheel aan maatregelen is gebaseerd op een gezamenlijke oefening waarbij de verschillende betrokken federale ministers en departementen betrokken waren, gecoördineerd door de Dienst Klimaatverandering (FOD Volksgezondheid). De maatregelen worden ontwikkeld rekening houdend met de Europese wetgeving, eerdere adaptatieplannen en de resultaten van studies (socio-economische gevolgen van de klimaatverandering in België, gevolgen van de klimaatverandering voor de gezondheidssector in België).

Uitvoering

De implementatie van deze transversale actie gebeurt via de inzet van een federale taskforce, samengesteld uit deskundigen van de verschillende betrokken federale departementen, onder de coördinatie van de Dienst Klimaatverandering (FOD Volksgezondheid). Deze taskforce staat in voor de identificatie en de selectie van acties op de betrokken gebieden, die een samenhangend geheel vormen.

Tijdschema

- **Stap 1**: oprichting van een interdepartementale taskforce (01.07.2021)
- **Stap 2**: opstelling van een voorontwerp op basis van de consolidatie van de door de betrokken departementen voorgestelde acties (met inbegrip van de nadere regels voor de follow-up van de voorgestelde maatregelen) (01.11.2021)
- **Stap 3**: raadpleging van het publiek en de adviesorganen (FRDO), op basis van het voorontwerp (01.05.2022)
- **Stap 4**: goedkeuring van het definitieve ontwerp door de ministerraad (01.06.2022)

- **Stap 5**: uitvoering, met een specifiek tijdschema (inclusief monitoring) voor elke specifieke actie (vanaf 01.07.2022)
- **Stap 6**: mededeling aan de Europese Commissie van inlichtingen over de planning en de nationale strategieën voor de adaptatie aan de klimaatverandering (art. 19 van verordening EU 2018/1999) (maart 2023)

Uitvoering

Voortgang van de uitvoering

De federale taskforce « Adaptatie » werd opgesteld, met als taak maatregelen te identificeren voor de periode 2023-2026 en deze op een coherente manier samen te brengen. Deze verschillende maatregelen werden opgesteld aan de hand van een uniforme template welke inzicht dient te geven in: i. de achterliggende beleidscontext, ii. de huidige situatie, iii. het doel van de maatregel, iv. de verwachte resultaten, v. de maatregel, vi. de verantwoordelijke diensten, vii. de nodige financiële middelen, viii. het uitvoeringsschema en ix. de opvolgingsindicatoren.

De organisatie van een raadpleging van het publiek en de FRDO, op basis van het geavanceerde ontwerp, die gepland was voor april 2022, werd uitgesteld tot juli 2022 omwille van vertragingen bij de ontwikkeling van bepaalde acties en de consolidatie van alle voorstellen in een samenhangend project. De indiening van het definitieve ontwerp ter goedkeuring op de Ministerraad zal in het najaar plaatsvinden, zodat de implementatie van deze set maatregelen kan starten in 2023.

BKG-impact Niet van toepassing

Energie-impact Niet van toepassing

Andere beoogde effecten

Aan de hand van deze set maatregelen wordt ingezet op het beperken van de negatieve effecten van klimaatverandering, om eventuele opportuniteiten maximaal te benutten, en om de kwetsbaarheid voor klimaatverandering te verminderen en onze weerbaarheid te versterken. De effecten van specifieke acties zullen afzonderlijk worden geëvalueerd in 2024 (tussentijdse evaluatie) en in 2026 (eindevaluatie).

Indirecte impact (op sociaal, milieu- en economisch vlak)

Bij de opmaak van adaptatie maatregelen, werd stil gestaan bij het risico op maladaptatie en het "Do No Significant Harm" (DNSH) principe. De deelnemende departementen werden herinnerd aan het Federaal Plan Gender mainstreaming, en het engagement om gender te mainstreamen doorheen de federale adaptatiemaatregelen. Tot slot werd de samenwerking met het Steunpunt tot bestrijding van armoede, bestaansonzekerheid en sociale uitsluiting onderzocht, ten einde bij de uitwerking van een maatregel meteen rekening te houden met de mogelijke impact op personen die in moeilijke socio-economische omstandigheden leven.

In het kader van de voorziene periodieke evaluaties(halfweg de voorzien periode en op het einde) zal mede onderzocht kunnen worden in welke mate deze of andere indirecte effecten hebben plaatsgevonden.

Ondervonden moeilijkheden

Er blijkt nog bijkomende nood aan capaciteitsopbouw teneinde adaptatie ten aanzien van klimaatverandering optimaal en maximaal te transversaliseren in alle relevante beleidsdomeinen

Vooruitzichten Alle maatregelen kunnen worden aangevuld, uitgebreid of herzien, met name in het licht van nieuwe wetenschappelijke inzichten, de ontwikkelingen op nationaal niveau (cf. de lopende werkzaamheden binnen de Nationale Klimaatcommissie met het oog op de opstelling van een nieuw nationaal Adaptatieplan) en/of op Europees niveau (cf. vereisten voor de opstelling van het eerste voortgangsverslag "klimaat-energie" uit hoofde van de Europese verordening 2018/1999).

10. ONDERZOEK

10.A Climate Center

Presentatie van de routekaart

Bevoegde minister(s)

Thomas Dermine

Achtergrond en referenties

- **PNEC/PFEC:** "Vanaf 2020 zal 5-10% van het R&D-budget worden toegewezen aan klimaat- en energieprojecten"
- **Regeringsakkoord:** "Fundamenteel onderzoek is en blijft belangrijk voor ons land; Fundamenteel onderzoek is de motor van innovatie en aanverwante technologische ontwikkelingen. Het laat ons ook toe de wereld beter te begrijpen en onze maatschappelijke keuzes te sturen"
- **Nationaal adaptatieplan:** maatregel 2: "Ontwikkeling van een stappenplan voor een Belgisch excellentiecentrum voor het klimaat"

Doelstellingen

Het Klimaatcentrum is bedoeld om wetenschappelijk onderzoek op het hoogste niveau te leiden naar het klimaat en aanverwante economische en ecologische vraagstukken. Het fungeert eveneens als contactpunt voor organisaties, beleidsmakers en burgers over een brede waaier aan klimaatgerelateerde diensten.

Beschrijving

Op basis van een eerdere studie en besprekingen met de federale wetenschappelijke instellingen (FWI) zijn de volgende mogelijke rollen voor het Klimaatcentrum geïdentificeerd (voorlopige en uitgebreide lijst):

- Het opstellen van onafhankelijk wetenschappelijk advies ter ondersteuning van het klimaatbeleid
- Het verzamelen, samenvatten en verspreiden van informatie over de meest recente stand van de klimaatwetenschap (met inbegrip van de IPCC-bijdragen)
- Het verzekeren van de ontwikkeling en voortdurende verbetering van klimaatmodellen op Belgische schaal en daarbuiten.
- Het oprichten van een datahub om de toegang tot observatie- en onderzoeksgegevens te vereenvoudigen (voor binnenlandse en buitenlandse gebruikers)
- Het fungeren als loket voor vragen inzake klimaatadvies aan bedrijven, sectoren en organisaties over adaptatie en mitigatie
- Het vergemakkelijken van de samenwerking tussen onderzoeksinstellingen en universiteiten op het vlak van klimaatonderzoek
- Het coördineren van een strategische onderzoeksagenda op middellange termijn
- Het sensibiliseren van het grote publiek om de kennis en het bewustzijn inzake klimaatproblemen te vergroten

Uitvoering

Ons uitgangspunt is de federale bevoegdheid inzake "wetenschapsbeleid" en de FWI's die actief zijn op het vlak van het klimaat: Koninklijk Meteorologisch Instituut, Sterrenwacht, Belgisch Instituut voor Ruimte-Aëronomie, Koninklijk Belgisch Instituut voor Natuurwetenschappen, Koninklijk Museum voor Midden-Afrika. Het DG Milieu is eveneens betrokken als belangrijke belanghebbende. In een latere fase zullen we de mogelijkheid onderzoeken om samen te werken met andere onderzoeksinstellingen en universiteiten. Belanghebbenden bij klimaatonderzoek en -diensten (sectoren, de burgermaatschappij, beleidsmakers) zullen ook worden betrokken om de opdracht van het Klimaatcentrum zo relevant mogelijk te maken.

In een eerste fase worden de missie (waarom?) en de activiteiten (wat?) van het Klimaatcentrum gedefinieerd. Wanneer er een akkoord is, worden een concrete structuur, het bestuur en de financiering uitgewerkt (hoe?). Het Klimaatcentrum zou vanaf 2023 operationeel kunnen zijn.

Tijdschema

- **Stap 1**: Definiëren van een opdracht en activiteiten voor het Klimaatcentrum (30.09.2021)
- **Stap 2**: Uitwerken van de structuur, het bestuur en de financiering van het Klimaatcentrum (31.12.2021)
- **Stap 3**: Uitvoering (31.12.2022)

Uitvoering

Voortgang van de uitvoering

De oprichting van het Klimaatcentrum werd op 17 december 2021 geconcretiseerd door een besluit van de Ministerraad. De oorspronkelijke doelstellingen van de routekaart van het Klimaatcentrum worden gehandhaafd. Ze zijn als volgt samengevat en gestructureerd:

(1) Het bundelen en versterken van de middelen voor klimaatonderzoek in België, om een kritische massa te bereiken en de coherentie en de strategische impact van onderzoeksprogramma's te vergroten

(2) Het tot stand brengen van een structurele samenwerking met universiteiten en onderzoekscentra, om interdisciplinariteit te versterken die hoogst noodzakelijk is om de mondiale en complexe klimaatuitdagingen aan te pakken

(3) Het ontwikkelen van klimaatdiensten als antwoord op de behoeften van de beleidsmakers en de sectoren, om overtuigende gegevens te verschaffen als basis voor de mitigatie- en adaptatiemaatregelen

Het bestuur van het klimaatcentrum en het operationele model ervan zijn in december 2021 door de Ministerraad vastgesteld. Het klimaatcentrum zal geen eigen juridische structuur hebben. Het zal functioneren als een platform van onderzoekers die in dienst blijven van hun oorspronkelijke instelling (meer bepaald de vijf FWI's, de relevante universiteiten en onderzoekscentra van de gefedereerde entiteiten) en onder leiding van het klimaatcentrum zijn samengebracht door de ondertekening van een gemeenschappelijk "charter".

Een **kernteam** bestaande uit ongeveer 8 leden zal worden gevormd om in te staan voor de uitvoering van de operationele taken van het klimaatcentrum.

Het Klimaatcentrum zal worden gecoördineerd door **een wetenschappelijk directeur en een zakelijk directeur** die in samenspraak werken.

Een **stuurcomité** en een kernbureau zijn opgericht, bestaande uit vertegenwoordigers van de FWI's, universiteiten en onderzoekscentra, de privésector, een internationaal lid en de federale departementen (FOD Volksgezondheid en FOD Economie).

Een **wetenschappelijk comité** wordt opgericht om advies te geven over de voorgestelde wetenschappelijke agenda.

De eerste stap in de uitvoering van het klimaatcentrum is bezig, namelijk de aanwerving van de twee directeurs.

BKG-impact

Niet van toepassing (Het klimaatcentrum heeft geen meetbare doelstelling voor de vermindering van de uitstoot van broeikasgassen; maar de Maatregel stelt dat meer en beter klimaatonderzoek, waarbij dit wordt overgedragen aan de economische en politieke actoren, indirect bijdraagt aan een betere mitigatie- en adaptatiestrategie)

Energie-impact

Niet van toepassing.

Andere beoogde effecten

Een van de prioritaire doelstellingen van het klimaatcentrum is de ontwikkeling van gedetailleerde klimaatprojecties en -scenario's voor België om een wetenschappelijke basis te leggen voor de impact- en kwetsbaarheidsmaatregelen. Een andere opdracht is het verlenen van wetenschappelijke ondersteuning voor het beheer van natuurrampen, in samenwerking met het OCAD Klimaat. De Maatregel is in dat opzicht eveneens opgenomen in het federaal en Nationaal adaptatieplan.

Indirecte impact (op sociaal, milieu- en economisch vlak)

Het merendeel van de indicatoren met betrekking tot de duurzame ontwikkelingsdoelstellingen (SDG's) zijn van toepassing op de Maatregel. De onderzoeksstrategieën die door het Klimaatcentrum wor-

den bepleit, zullen bewust worden afgestemd op de SDG's en zijn gericht op positieve sociale, ecologische en economische effecten voor elk van deze doelstellingen, hetzij afzonderlijk, hetzij geïntegreerd.

In de recente rapporten van het IPCC en IPBES wordt opgeroepen tot ingrijpende maatschappelijke transformaties en overgangssystemen die ecologisch, economisch en sociaal duurzame trajecten volgen. Het onderzoek dat door deze Maatregel wordt versterkt en beter wordt benut, draagt daaraan bij

Ondervonden moeilijkheden

De belemmering voor de snelle uitvoering van de Maatregel is de omslachtige administratieve procedure voor de aanwerving van het leidinggevende personeel van het Klimaatcentrum

Vooruitzichten

Parallel met de uitvoering van de Maatregel heeft BELSPO zijn laatste oproep tot het indienen van onderzoeksvoorstellen van het BRAIN-BE20-programma gelanceerd voor een bedrag van ongeveer 8,5 miljoen euro, dat bestemd is voor klimaatonderzoek. De onderzoeksdomeinen zijn samen door de wetenschappers (FWI's en universiteiten) en de betrokken federale departementen en in samenhang met de opdrachten van de Maatregel vastgesteld. De beslissing over de selectie van de projecten wordt tegen de zomer verwacht, zodat in de herfst van 2022 kan worden gestart met een eerste reeks onderzoeksprojecten. Dit bedrag aan onderzoeksfinanciering komt bovenop het bedrag dat BELSPO heeft uitgetrokken voor het klimaat voor de periode van 2020-2025 ten bedrage van 11 miljoen euro.

V. Samenvattende tabellen

In dit deel van het rapport stelt tabel 6 de stand van zaken van de verschillende routekaarten voor, met eventuele opmerkingen, terwijl tabel 7 de andere effecten (behalve broeikasgassen en energie) van de in de routekaarten opgenomen beleidslijnen en maatregelen gedetailleerd voorstelt, alsook de effecten ervan op de duurzame ontwikkelingsdoelstellingen (SDG's), zowel positief als negatief.

Tabel 6. Stand van zaken van de uitvoering van de routekaarten

DOMEIN	ROUTEKAART	MINISTER(S) BEVOEGD VOOR DE UITVOERING	VOORTGANG VAN DE UITVOERING	OPMERKINGEN
1. FISCALITEIT EN FINANCIËN	A. Oprichting van een dochteronderneming 'Relaunch for the Future' en van een Fonds voor de ecologische transitie	Van Peteghem	De ministerraad heeft de thema's goedgekeurd die met prioriteit moeten worden behandeld alsook een lijst van investeringsthema's die opportunistisch moeten worden aangepakt begin 2022. De dochteronderneming Relaunch legt de laatste hand aan haar eerste investeringen. Wat het fonds voor de ecologische transitie betreft, is de ambitie nog steeds het fonds tegen het einde van het jaar te lanceren.	
	B. Klimaatbonus	Khattabi	Het proces verloopt normaal, maar er zijn nog veel onzekerheden over de concrete operationalisering van de maatregel (Eu-besluit over de ETS-BRT, samenwerkingsakkoord…)	
	C. Federale strategie voor duurzame financiën	Van Peteghem	Het tijdschema is gerespecteerd en de tussentijdse doelstelling is bijna bereikt (identificatie van de beleidsopties die deel kunnen uitmaken van een federale strategie voor duurzame financiering)	Nieuwe acties betreffende het heroriënteren van het spaargeld naar duurzame projecten en het geleidelijk stopzetten van investeringen in fossiele brandstoffen in de pijlers 2° en 3° van de pensioenen werden toegevoegd.

DOMEIN	ROUTEKAART	MINISTER(S) BEVOEGD VOOR DE UITVOERING	VOORTGANG VAN DE UITVOERING	OPMERKINGEN
1. FISCALITEIT EN FINANCIËN	D. Hervorming van de milieufiscaliteit	Van Peteghem	Het tijdschema is gerespecteerd en de tussentijdse doelstelling is bereikt (uitvoering van een studie over de vergroening van het federale belastingstelsel)	Sommige maatregelen waren reeds besloten tijdens de Ministerraad van 18 maart 2022, meer bepaald de verlenging van het verlaagde btw-tarief (6%) voor sloop- en renovatiewerkzaamheden, alsook de verlaging van de terugbetalingsregeling voor professionele diesel.
	E. Vergroening van de mobiliteit	Van Peteghem	Het tijdschema is gerespecteerd en de tussentijdse doelstelling is bijna bereikt (goedkeuring van de wet houdende fiscale en sociale vergroening van de mobiliteit)	
2. ENERGIE	A. CO_2-neutrale brandstoffen (biobrandstoffen, efuels en H_2)	Van der Straeten	De eerste stap (wijziging van het wetsontwerp) is gestart, maar heeft aanzienlijke vertraging opgelopen, grotendeels te wijten aan de onzekerheden met betrekking tot het Europees wettelijk kader (Fit for 55).	
	B. Energietransitiefonds: Onderzoek, ontwikkeling en innovatie in het kader van de energietransitie ondersteunen binnen de federale energiebevoegdheden	Van der Straeten	Het tijdschema is nageleefd Er werden 63 projectvoorstellen tijdig ingediend op 18 januari 2022, met een goede vertegenwoordiging van alle Belgische betrokkenen. Na een grondige evaluatie lag het dossier voor op de ministrerraadtafel	
	C. Transmissienetinfrastructuur aanpassen aan de energietransitie	Van der Straeten	De verandering van wetgevende elementen en de herziening van het proces heeft vertraging opgelopen die ingecalculeerd was en dus nog goedgemaakt kan worden teneinde de doelstellingen tijdig te bereiken. De uitvoering van de huidige Federaal Ontwikkelingsplan is in afwachting van een beslissing door de Gewestelijke bevoegde autoriteiten over cruciale infrastructuurelementen.	

DOMEIN	ROUTEKAART	MINISTER(S) BEVOEGD VOOR DE UITVOERING	VOORTGANG VAN DE UITVOERING	OPMERKINGEN
2. ENERGIE	D. Versterking van de offshorecapaciteit van de Noordzee	Van der Straeten	Ondanks een aangepast tijdschema gaat de uitvoering verder met de eerste 6 stappen in uitvoering.	De regering heeft beslist een impuls te geven aan de windenergieproductie in de Noordzee door een aantal nieuwe maatregelen te nemen (studie over repowering, TF fasttrack met de buurlanden...)
	E. Waterstof en CO_2 als puzzelstuk van de energietransitie	Van der Straeten	De verschillende stadia verlopen normaal.	De regering heeft beslist een impuls te geven aan de ontwikkeling van de waterstofsector (invoer, waterstof-backbone, CO_2-transportnetwerk, waterstofindustrie)
	F. Floating solar en Aquapark	Van Quickenborne	De uitvoering is nog te beginnen	Nieuwe routekaart
	G. Vermindering van de luchtvaartbeperkingen voor de ontwikkeling van windenergie	Gilkinet en Dedonder	Het proces is begonnen: een werkgroep is opgericht en een structurele coördinatie (vergaderingen om de -/+ 6 weken) is gestart tussen Skeyes en Defensie	Nieuwe routekaart
3. TRANSPORT EN MOBILITEIT	A. Naar scheepvaart met netto-nulemissie tegen 2050	Van Quickenborne	Het tijdschema is nageleefd	
	B. Modal shift: MaaS	Gilkinet	Afgezien van de initiatieven die zijn genomen door de Europese Commissie inzake de nieuwe en bijgewerkte reglementering die vertraging hebben opgelopen, is het tijdschema gerespecteerd.	
	C. Federaal Fietsactieplan	Gilkinet	Het tijdschema is gerespecteerd en de doelstelling is bereikt (ontwikkeling van een federaal actieplan ter promotie van de fiets)	
	D. De fiets promoten	Gilkinet	Afgezien van de publicatie van het verslag van de fiets- en micromobiliteitsenquête die enige vertraging heeft opgelopen, is het tijdschema gerespecteerd. Het aantal verplaatsingen met de fiets is toegenomen.	Er is een luik toegevoegd in verband met de ontwikkeling van de fiets voor het traject van en naar het werk.

DOMEIN	ROUTEKAART	MINISTER(S) BEVOEGD VOOR DE UITVOERING	VOORTGANG VAN DE UITVOERING	OPMERKINGEN
3. TRANSPORT EN MOBILITEIT	E. Hervorming van de wegcode	Gilkinet	Aangezien de voorziene termijnen te krap waren in verhouding tot de effectieve werklast, is het tijdschema niet gerespecteerd. De vertraging is echter beperkt (ongeveer 4 maanden) en de gestelde doelstellingen zijn bereikt.	
	F. Optimalisering van het spoorvervoer: goederen	Gilkinet	Tijdschema gerespecteerd en tussentijdse doelstellingen bereikt (goedkeuring van de toekenning van subsidies voor de retrofitting door de Europese Commissie en indiening van een wetsvoorstel voor de verlaging van de huurprijs van dienstregelingspaden bij de Europese Commissie).	
	G. Optimalisering van het spoorvervoer: passagiers	Gilkinet	Het tijdschema is gerespecteerd en de tussentijdse doelstelling is bereikt (ontwikkeling van de visie voor het spoor tegen 2040).	
	H. Vermindering van het verbruik van tractie-energie voor het spoor en van de daarmee gepaard gaande CO_2-uitstoot	Gilkinet	Het tijdschema is gerespecteerd en de tussentijdse doelstelling is bereikt (publicatie van de kosten-batenstudie over de volledige elektrificatie van het spoorwegnet).	
	I. Naar een luchtvaart met zero netto-emissie in 2050	Gilkinet		Er werd een heroriëntering van het budget naar projecten die de luchtvaartsector duurzamer moeten maken, doorgevoerd in 2022 bij Skeyes, de Brussels Airport Company; er zal een nieuwe oproep voor onderzoeksprojecten (Airbus) over een schone luchtvaart worden gelanceerd.
	J. Voertuigen met nuluitstoot	Khattabi en Dermagne	Er zijn vertragingen vastgesteld ten opzichte van het oorspronkelijke tijdschema. Deze vertragingen, die verband houden met de onderhandelingsagenda op Europees niveau over de geleidelijke afschaffing van verbrandingsauto's en met personeelstekorten, worden momenteel opgelost.	De routekaart is uitgebreid met bromfietsen en kleine bedrijfsvoertuigen.

DOMEIN	ROUTEKAART	MINISTER(S) BEVOEGD VOOR DE UITVOERING	VOORTGANG VAN DE UITVOERING	OPMERKINGEN
4. ECONOMIE	A. Federaal actieplan voor de circulaire economie	Khattabi en Dermagne	Het tijdschema is gerespecteerd en de tussentijdse doelstelling is bereikt (goedkeuring van het Federaal Actieplan Circulaire economie).	De routekaart is aangevuld met de maatregelen die zijn opgenomen in het Federale Actieplan voor Circulaire Economie.
	B. Uitbreiding/versterking van het productbeleid op nationaal en Europees niveau	Khattabi	Het initiele tijdschema voor de routekaart is gerespecteerd (opvolging van de EU-kalender).	In 2022 is de routekaart versterkt met een reeks aanvullende maatregelen die op nationaal niveau moeten worden genomen.
5. OVERHEIDS-GEBOUWEN	A. Defensie: Energierenovatie	Dedonder	Hoofdzakelijk om reden van een tekort aan financiële middelen en personeel is de uitvoering van de maatregelen niet voldoende snel in verhouding tot de energierenovatiedoelstellingen van Defensie.	
	B. Vermindering van het energieverbruik exclusief tractie voor het spoorvervoer	Gilkinet	Het tijdschema is nageleefd	
	C. Regie: Vermindering van de oppervlakten	Michel	Op het eerste gezicht lijkt het oorspronkelijke tijdschema aangehouden. Dit resultaat moet echter worden genuanceerd, omdat de eerste resultaten op het gebied van vermindering van oppervlakte het gemakkelijkst zijn. Bovendien is een belangrijk deel van deze oppervlaktevermindering afkomstig van gebouwen die aan de gemeenschappen en gewesten worden overgedragen.	
	D. Regie: Installatie van zonnepanelen	Michel	Gelet op de voortgang van de raamovereenkomsten, het feit dat de teams nog moeten worden versterkt en het feit dat de budgetten voor de komende jaren niet beschikbaar zijn, moeten wij vaststellen dat de uitvoering van de maatregel een jaar vertraging oploopt. In de komende maanden zullen we werken aan een inventaris van de potentiële daken. Er zal een bijgewerkte routekaart worden ingediend aan het einde van het jaar.	

DOMEIN	ROUTEKAART	MINISTER(S) BEVOEGD VOOR DE UITVOERING	VOORTGANG VAN DE UITVOERING	OPMERKINGEN
5. OVERHEIDS-GEBOUWEN	E. Regie: Renovatie van de opsluitingsinfrastructuur in de gevangenissen	Michel	Wat de timing betreft, ligt de gevangenis van Dendermonde (die voorlopig operationeel zou blijven, wat uiteraard gevolgen zal hebben voor de besparing – of liever de niet-besparing – op het vlak van BKG en energie) nog steeds op schema. Voor de andere gevangenissen kan de vertraging variëren van enkele maanden (Antwerpen) tot enkele jaren (Lantin). Deze vertragingen zijn te wijten aan een gebrek aan zowel budgettaire als menselijke middelen (intern en extern).	
	F. Regie: Relighting	Michel	Voor de jaren 2021 en 2022 zal het beoogde tempo worden aangehouden. Dit zal in de volgende jaren waarschijnlijk minder het geval zijn om budgettaire redenen.	
	G. Regie: Energierenovatie	Michel	De voorbereidende fase is goed gestart. Er werden tien pilootprojecten geïdentificeerd, waar nog twee projecten aan werden toegevoegd. Aan een van de projecten wordt momenteel de laatste hand gelegd. Er is een interne richtlijn opgesteld met minimumeisen en aanbevelingen voor alle nieuwe gebouwen, alsook een analyseschema van niet-financiële aspecten (waarvan een deel betrekking heeft op energie en duurzaamheid) ter ondersteuning van strategische beslissingen. Er is een tekort aan zowel budgettaire als menselijke middelen (intern en extern) geconstateerd, om de doelstellingen te bereiken.	
	H. DRFM: Financiering van de energierenovatie van federale overheidsgebouwen	Van Peteghem, Gilkinet, Dedonder en Michel		Nieuwe routekaart

DOMEIN	ROUTEKAART	MINISTER(S) BEVOEGD VOOR DE UITVOERING	VOORTGANG VAN DE UITVOERING	OPMERKINGEN
6. WERKING VAN DE OVERHEIDS-BEDRIJVEN	A. Ecologisch rijden	Dedonder en De Sutter	Bij gebrek aan personeel bestaat er geen overeenkomstige dienst binnen het Movement en Transport Control Center (MTCC). Defensie is van plan deze taak uit te besteden. Er zijn echter nog geen stappen in die richting gezet en het verhoopte tijdschema zal niet voor 2023 van start gaan.	
	B. Duurzame overheidsopdrachten: aanzet tot een koolstofarme omslag van de economie	De Sutter	Door een gebrek aan capaciteit kon het tijdschema niet worden nageleefd.	
	C. Vergroening van het wagenpark van de overheid (doelstelling zero emissie)	De Sutter	Om reden van een tekort aan capaciteit in de diensten die instaan voor het sluiten van openbare aanbestedingen is het tijdschema niet gerespecteerd.	
7. INTERNATIONALE SAMENWERKING	A. Kwantitatieve en kwalitatieve bijdrage aan de internationale klimaatfinanciering	Kitir	De uitvoering van de stappen voorzien in de routekaart is aan de gang.	
8. KLIMAATGOVERNANCE	A. Klimaatgovernance: Implementatie, verankering en participatie	Khattabi	Het kader voor goed bestuur aangekondigd door de regering is ingevoerd; de eerste jaarlijkse voortgangscontrolecyclus is van start gegaan.	
9. ADAPTATIE	A. Opstellen van een coherente reeks Federale adaptatie maatregelen	Khattabi	De uitvoering is in overeenstemming met de routekaart , ondanks een kleine vertraging ten opzichte van het oorspronkelijke tijdschema.	Publieke bevraging is gestart, implementatie volgt begin 2023
10. ONDERZOEK	A. Climate Center	Dermine	Na het besluit van de regering (december 2021) wordt het Klimaatcentrum opgericht.	

Tabel 7. Andere effecten van de routekaart en interacties met de SDG's

DOMEIN	ROUTEKAART	MINISTER(S) BEVOEGD VOOR DE UITVOERING	ANDERE EFFECTEN (NIET BROEIKASGASSEN)	MOGELIJK POSITIEVE EFFECTEN OP SDG'S*	MOGELIJK NEGATIEVE EFFECTEN OP SDG'S*
1. FISCALITEIT EN FINANCIËN	1. Oprichting van een dochteronderneming 'Relaunch for the Future' en van een Fonds voor de ecologische transitie	Van Peteghem	– Duurzame en klimaatneutrale productie van goederen en diensten		/
	2. Klimaatbonus	Khattabi	– Energiearmoede verminderen door herverdeling		/
	3. Federale strategie voor duurzame financiën	Van Peteghem	/		/
	4. Hervorming van de milieufiscaliteit	Van Peteghem	– Rechtvaardige overgang		
	5. Vergroening van de mobiliteit	Van Peteghem	/		/
2. ENERGIE	a. Koolstofneutrale brandstoffen (biobrandstoffen, e-fuels, H_2)	Van der Straeten	– Verhoging van het aandeel van hernieuwbare energie in de vervoersector – Diversificatie van energiebronnen in de vervoersector		
	b. Energietransitiefonds: Onderzoek, ontwikkeling en innovatie in het kader van de energietransitie ondersteunen binnen de federale energiebevoegdheden	Van der Straeten	– Commercialisering van innovatieve technologieën – Concrete investeringen – Institutionele kruisbestuiving en samenwerkingsverbanden		/

DOMEIN	ROUTEKAART	MINISTER(S) BEVOEGD VOOR DE UITVOERING	ANDERE EFFECTEN (NIET BROEIKASGASSEN)	MOGELIJK POSITIEVE EFFECTEN OP SDG'S*	MOGELIJK NEGATIEVE EFFECTEN OP SDG'S*
2. ENERGIE	c. Transmissienetinfrastructuur aanpassen aan de energietransitie	Van der Straeten	– Verhogen aandeel hernieuwbare energie		/
	d. Versterking van de offshorecapaciteit van de Noordzee	Van der Straeten	– Bijkomende capacitieit hernieuwbare energie		/
	e. Waterstof en CO_2 als puzzelstuk van de energietransitie	Van der Straeten	/		/
	f. Floating solar en Aquapark	Van Quickenborne	/		/
	g. Vermindering van de luchtvaartbeperkingen voor de ontwikkeling van windenergie	Gilkinet en Dedonder	– Verhoging van de productie van hernieuwbare energie – Vermindering energieonafhankelijkheid		/
3. TRANSPORT EN MOBILITEIT	a. Naar scheepvaart met netto-nulemissie tegen 2050	Van Quickenborne	/		/
	b. Modal shift: MaaS	Gilkinet	– Modal shift – Herinrichting van de openbare ruimte		/
	c. Federaal Fietsactieplan	Gilkinet	– Positieve gezondheid- en welzijnsimpact		/
	d. De fiets promoten	Gilkinet	– Daling van het aantal fietsdiefstallen en stijging van het aantal terugbezorgde gestolen fietsen		/
	e. Hervorming van de wegcode	Gilkinet	– Verbetering van de verkeersveiligheid		

DOMEIN	ROUTEKAART	MINISTER(S) BEVOEGD VOOR DE UITVOERING	ANDERE EFFECTEN (NIET BROEIKASGASSEN)	MOGELIJK POSITIEVE EFFECTEN OP SDG'S*	MOGELIJK NEGATIEVE EFFECTEN OP SDG'S*
3. TRANSPORT EN MOBILITEIT	f. Optimalisering van het spoorvervoer: goederen	Gilkinet	– Verhoging van het volume van het goederenvervoer per spoor – Vermindering van de congestie van de vervoersinfrastructuur (in het bijzonder bij de toegang tot havens)		/
	g. Optimalisering van het spoorvervoer: passagiers	Gilkinet	– Toename van het aantal treinreizigers – Afname van de congestie van de vervoersinfrastructuur (met name bij de toegang tot de grote steden)		/
	h. Vermindering van het verbruik van tractie-energie voor het spoor en van de daarmee gepaard gaande CO_2-uitstoot	Gilkinet	– Vermindering van het energieverbruik van het spoorvervoer		/
	i. Naar een luchtvaart met zero netto-emissie in 2050	Gilkinet	/		/
	j. Voertuigen met nuluitstoot	Khattabi en Dermagne	– Vermindering van lokale luchtvervuiling		

DOMEIN	ROUTEKAART	MINISTER(S) BEVOEGD VOOR DE UITVOERING	ANDERE EFFECTEN (NIET BROEIKASGASSEN)	MOGELIJK POSITIEVE EFFECTEN OP SDG'S*	MOGELIJK NEGATIEVE EFFECTEN OP SDG'S*
4. ECONOMIE	a. Federaal actieplan voor de circulaire economie	Khattabi en Dermagne	– Vermindering van de 'material en consumption footprint' van BE – Positieve effecten op het milieu en de biodiversiteit in BE en buiten de Belgische grenzen. – Positief effect op het concurrentievermogen en het scheppen van werkgelegenheid in BE		
	b. Uitbreiding/versterking van het productbeleid op nationaal en Europees niveau	Khattabi	– Verbeterde herstelbaarheid en duurzaamheid van de producten en diensten – Betere materiaalefficiëntie / circulariteit als gevolg van de vereisten inzake recycleerbaarheid, herstelbaarheid en levensduur		
5. OVERHEIDS-GEBOUWEN	a. Defensie: Energierenovatie	Dedonder	/		/
	b. Vermindering van het energieverbruik exclusief tractie voor het spoorvervoer	Gilkinet	Vermindering van het energieverbruik buiten tractie		/
	c. Regie: Vermindering van de oppervlakten	Michel	Betere energieprestatie		/
	d. Regie: Installatie van zonnepanelen	Michel	/		/
	e. Regie: Renovatie van de opsluitingsinfrastructuur in de gevangenissen	Michel	/		/

DOMEIN	ROUTEKAART	MINISTER(S) BEVOEGD VOOR DE UITVOERING	ANDERE EFFECTEN (NIET BROEIKASGASSEN)	MOGELIJK POSITIEVE EFFECTEN OP SDG'S*	MOGELIJK NEGATIEVE EFFECTEN OP SDG'S*
5. OVERHEIDS-GEBOUWEN	f. Regie: Relighting	Michel	/		/
	g. Regie: Energierenovatie	Michel	/		/
	h. DRFM: Financiering van de energierenovatie van federale overheidsgebouwen	Van Peteghem, Gilkinet, Dedonder en Michel	/	Nieuwe routekaart	Nieuwe routekaart
6. WERKING VAN DE OVERHEIDS-BEDRIJVEN	a. Ecologisch rijden	Dedonder en De Sutter	Energiebesparing		/
	b. Duurzame overheidsopdrachten: aanzet tot een koolstofarme omslag van de economie	De Sutter	/		/
	c. Vergroening van het wagenpark van de overheid (doelstelling zero emissie)	De Sutter	Harmonisatie van de regels betreffende de tendienststelling van voertuigen voor topmanagers		
7. INTERNATIONALE SAMENWERKING	a. Kwantitatieve en kwalitatieve bijdrage aan de internationale klimaatfinanciering	Kitir	Verhoogde weerbaarheid van bevolking in de partnerlanden voor de impact van de klimaatverandering.	Niet beschikbaar	Niet beschikbaar
8. KLIMAAT-GOVERNANCE	a. Klimaatgovernance: Implementatie, verankering en participatie	Khattabi	Doeltreffende besluitvorming, betere coördinatie, zeer gerichte en doeltreffende dialoog, meer transparantie ten aanzien van het parlement		/
9. ADAPTATIE	a. Opstellen van een coherente reeks Federale adaptatie maatregelen	Khattabi	beperken van de negatieve effecten van klimaatverandering		/

DOMEIN	ROUTEKAART	MINISTER(S) BEVOEGD VOOR DE UITVOERING	ANDERE EFFECTEN (NIET BROEIKASGASSEN)	MOGELIJK POSITIEVE EFFECTEN OP SDG'S*	MOGELIJK NEGATIEVE EFFECTEN OP SDG'S*
10. ONDERZOEK	a. Climate Center	Dermine	– Ontwikkeling van impact- en kwetsbaarheidsscenario's – Wetenschappelijke ondersteuning van de beheersing van natuurrampen		/

* De afgebeelde iconen vertegenwoordigende Duurzame-ontwikkelingsdoelstellingen (*Sustainable Development Goals of SDG's*), zoals die in 2015 formeel zijn aangenomen door de algemene vergadering van de Verenigde Naties:



VI. Conclusies

Dit syntheserapport sluit de administratieve fase af van de eerste jaarlijkse cyclus van de opvolging van de uitvoering van het federale klimaatbeleid 2021-2030, zoals vastgesteld bij de besluiten van de Ministerraad van 2 april en 8 oktober 2021. De voltooiing van deze eerste jaarlijkse cyclus stelt ons in staat een aantal lessen te trekken en een aantal aanbevelingen en richtsnoeren voor de toekomst op te stellen.

Deze niet eerder uitgevoerde oefening in interdepartementale samenwerking heeft in de eerste plaats alle federale betrokken actoren bij het klimaatbeleid gesensibiliseerd, en heeft binnen de verschillende administraties middelen vrijgemaakt voor de uitwerking, de uitvoering, de opvolging en de evaluatie van de impact van de verschillende maatregelen. In die zin is dit **nieuwe governancesysteem een katalysator en draagt ze bij tot een betere integratie van de klimaatdimensie** in de verschillende beleidsdomeinen van de overheid op federaal niveau. In de praktijk wordt het klimaatbeleid een transversaal beleid, een centraal en strategisch element, waaraan alle betrokken ministers en administraties bijdragen, in een logica van samenwerking. Deze evolutie op het vlak van klimaatgovernance op federaal niveau is een belangrijke stap voorwaarts om de uitwerking, evaluatie, opvolging en rapportering van het klimaatbeleid uit te voeren, in overeenstemming met de vereisten van de Overeenkomst van Parijs, de Europese wetgeving inzake klimaat en energie, en de operationalisering van de verbintenissen die de federale regering op nationaal niveau is aangegaan in het kader van het Nationaal Energie- en Klimaatplan (NEKP).

Een andere belangrijke les die uit deze eerste jaarlijkse cyclus kan worden getrokken, is dat de federale beleidslijnen en maatregelen op het vlak van klimaat, zoals uiteengezet in de "routekaarten" van de verschillende bevoegde ministers, op de rails staan en resultaten opleveren. Globaal genomen, **ligt de uitvoering van de routekaarten op schema**. Hoewel factoren van uiteenlopende aard en ontwikkelingen in de nationale of internationale context kunnen aanleiding zijn geweest om de oorspronkelijke routekaarten bij te werken of het uitvoeringsschema te herzien, ligt de uitvoering van de routekaarten op schema.

Ramingen van de impact van beleidsmaatregelen op de vermindering van de uitstoot van broeikasgassen tonen **het reële effect aan van het federale beleid op de evolutie van onze uitstoot**. Van deze routekaarten die het voorwerp uitmaakten van een evaluatie, noteert men een verwachte aanzienlijke bijdrage van fiscale maatregelen en maatregelen op het gebied van openbaar vervoer. Een aantal maatregelen op het vlak van energie die nog niet zijn geëvalueerd, zullen waarschijnlijk aanzienlijke emissiereducties opleveren, gezien de aanzienlijke bijdrage van het bestaande beleid op dit gebied. Wat tenslotte de duurzame consumptie- en productiepatronen betreft, mag worden verwacht dat de uitvoering van de routekaarten op dit gebied uiteindelijk ook zal leiden tot een aanzienlijke vermindering van de broeikasgasemissies. De cijfers die uit deze ramingen volgen, dienen echter met de nodige nuancering en voorzichtigheid te worden gehanteerd, gezien de vele aannames en methodologische moeilijkheden die inherent zijn aan dit soort ramingen, en de frequente interacties tussen verschillende maatregelen die op hetzelfde doel zijn gericht (en dus de moeilijkheid om het effect van een enkele specifieke maatregel te isoleren). Met dit voorbehoud geven deze cijfers een bemoedigend overzicht van het effect van federale beleidsmaatregelen op de uitstoot. Deze cijfers geven een indicatie van de mate waarin de acties van de federale regering kunnen bijdragen tot de vermindering van de uitstoot van broeikasgassen in ons land tegen 2030.

Uit de feedback van deze eerste jaarlijkse cyclus komt echter ook een aantal belemmeringen naar voren voor de volledige uitvoering van alle stappen in deze cyclus. Een aantal federale departementen heeft meer bepaald gewe-

zen op de noodzaak om de **personeelsmiddelen die nodig zijn om de maatregelen doeltreffend uit te voeren**, te versterken, soms zelfs drastisch. Meerdere departementen hebben ook gewezen op de toegenomen behoefte aan interne expertise op het vlak van ontwikkeling, monitoring, analyse en socio-economische evaluatie van het klimaatbeleid. Om deze taken uit te voeren moet men kunnen beschikken over adequate instrumenten en methodologieën. Het is van belang hier de nadruk te leggen op het zeer brede karakter van de effectbeoordeling van beleidslijnen en maatregelen, die niet beperkt blijft tot een raming van hun effect op broeikasgasemissies, maar ook andere effecten moet omvatten, zowel directe als indirecte, met inbegrip van de doelstellingen inzake duurzame ontwikkeling. Een dergelijke beoordeling vereist geavanceerde technische expertise en middelen die in verhouding staan tot een dergelijke oefening.

In dit stadium heeft een eerste analyse van de impact van het beleid op de doelstellingen inzake duurzame ontwikkeling (zie tabel 7) het mogelijk gemaakt de aandacht te vestigen op **talrijke nevenvoordelen van het klimaatbeleid voor andere milieudoelstellingen** (luchtverontreiniging, ontwikkeling van duurzame voedselsystemen en steden, ...), alsook voor sociale (lichamelijke gezondheid, welzijn, vermindering van armoede en ongelijkheid, ...) en economische (concurrentievermogen, innovatie, werkgelegenheid, ...) doelstellingen.

Deze eerste analyse brengt ook potentiële conflicten aan het licht tussen klimaatbeleid en sommige SDG's, met name de doelstellingen voor de bestrijding van armoede en sociale ongelijkheid of deze die betrekking hebben op het behoud van hulpbronnen (kritieke materialen bijvoorbeeld).

Deze analyses van de indirecte effecten van beleidslijnen en maatregelen moeten worden voortgezet en verdiept om beleidslijnen en maatregelen te ontwikkelen waarmee zowel milieudoelstellingen als economische en sociale doelstellingen worden nagestreefd. Het doel is met name een beter inzicht te krijgen in de potentiële synergiën tussen klimaatbeleid en beleid ter bestrijding van armoede en ongelijkheden. Het beter in rekenschap brengen van deze kwesties moet het mogelijk maken de uitvoering van de verschillende aspecten van het klimaatbeleid zodanig te sturen dat zij bijdragen tot, of althans geen schade toebrengen aan, de **rechtvaardige transitie**. De uitdaging bestaat er hier in meer samenwerking tot stand te brengen tussen de actoren van het klimaatbeleid en de actoren in de strijd tegen armoede en ongelijkheid, **om synergiën tussen het klimaat- en het sociaal beleid te maximaliseren** en negatieve effecten te voorkomen. Het komt erop aan beter te anticiperen op de mogelijke gevolgen van klimaatbeleid voor de verschillende sociale groepen, met het oog op de ontwikkeling van compenserende maatregelen voor kwetsbare sociale groepen en het garanderen van een rechtvaardige transitie. Zoals hierboven vermeld, zou een dergelijke doelstelling evenwel een versterking van de beschikbare capaciteiten en expertise vereisen. Dit is een aandachtspunt voor de toekomstige evaluaties, waar capaciteitsopbouw nodig zal zijn om deze indirecte effecten beter te begrijpen, in het bijzonder rond sociale rechtvaardigheid.

In een context waarin **de monitorings- en rapportagevoorschriften zowel op internationaal als op nationaal niveau in aantal toenemen**, doet de toename van het aantal rapportagekanalen en -formaten, die beantwoorden aan verschillende wettelijke voorschriften, ook de vraag rijzen naar de overtolligheid tussen de informatie die via de verschillende kanalen wordt meegedeeld, en de noodzaak om de informatie te vereenvoudigen, te coördineren en te centraliseren. Met deze elementen zal rekening moeten worden gehouden bij elke toekomstige evolutie van de governancestructuren en -processen.

Wat de **financiering van de beleidslijnen en maatregelen** en de budgettaire impact ervan betreft, kan aan de hand van de in dit stadium in de routekaarten verstrekte informatie de grootteorde van de financieringsbehoeften worden geïllustreerd, maar deze informatie blijft onvolledig en niet erg homogeen. Er is behoefte aan verdere inkadering en systematisering op dit vlak, zodat bij toekomstige jaarlijkse oefeningen een vollediger beeld kan worden verkregen.

Verscheidene departementen duiden het vraagstuk inzake de **bevoegdheidsverdeling** als een aandachtspunt. De versterking van de interfederale samenwerking zou de volledige benutting van het potentieel van de federale en gewestelijke maatregelen dienen toe te laten. In bepaalde domeinen, zoals energie, fiscaliteit en transport, lijken een betere afstemming van federale en

gewestelijke beleidslijnen en maatregelen, en de vaststelling van gemeenschappelijke doelstellingen, vereisen speciale aandacht, met name in het kader van de volgende actualisering van het Nationaal Energie- en Klimaatplan.

Er kunnen ook **enkele specifieke conclusies** worden getrokken met betrekking tot enkele van de tien beleidsdomeinen die in de routekaarten worden behandeld. **Wat fiscaliteit betreft, lijkt het project voor de hervorming van groene fiscaliteit een centraal element te zijn en een noodzakelijke voorwaarde opdat de verschillende voorgenomen maatregelen hun potentieel ten volle kunnen waarmaken en hun doelstellingen kunnen verwezenlijken**. Wat het energiebeleid betreft, maakt de huidige context van crisis en stijgende energieprijzen op de internationale markten de impact van het beleid en de maatregelen in deze sector des te gunstiger, en de versterking van dit beleid des te noodzakelijker, om het energieverbruik te verminderen en de geleidelijke stopzetting van de afhankelijkheid van België van fossiele brandstoffen te versnellen. Wat het openbaar vervoer betreft, zullen de vastgestelde doelstellingen aanzienlijke extra overheidsmiddelen en een betere coördinatie met het regionale mobiliteitsbeleid vereisen. De grondige renovatie van de federale overheidsgebouwen zal ook meer middelen vergen dan gepland, zowel wat betreft de financiering als de personele middelen binnen de administratie. Ten slotte zal de uitvoering van het federale plan circulaire economie een belangrijk element zijn in de ondersteuning van de geleidelijke transitie van België van de afhankelijkheid van fossiele brandstoffen.