

Effectinschatting klimaatmaatregelen Coalitieakkoord

Op het gebied van nationale emissiereductie van
broeikasgassen in 2030

In opdracht van Greenpeace Nederland

Kalavasta

Rob Terwel, Sander Kempkes en Naomi Hanemaaijer

2 april 2026

Inhoudsopgave

Samenvatting	3
Introductie	7
Aanpak.....	7
Doorrekeningen per sector	8
<i>Elektriciteitsproductie</i>	8
<i>Industrie</i>	8
<i>Gebouwde omgeving</i>	10
<i>Mobiliteit</i>	11
<i>Landbouw en landgebruik</i>	14
De optelsom over sectoren.....	18
Appendix: Doorgerekende maatregelen en basispad.....	20

Samenvatting

De Klimaat en Energie Verkenning (KEV) van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) geeft een raming van het effect van het Nederlandse broeikasgasreductie beleid (inclusief geagendeerd beleid) voor 2030. Deze raming komt uit op 45 - 53% reductie in 2030 ten opzichte van 1990 met verwachtingswaarde 50%, en 46,8 tot 54,5% inclusief aanvullend beleid. Er is dus een emissiereductietekort van naar verwachting zo'n 5%-punt voor het klimaatdoel van 55% reductie in 2030, maar binnen een bandbreedte van 0,5%-10%-punt. voor het klimaatdoel van 55% emissiereductie in 2030. Uitgedrukt in megatonnen is er naar verwachting een emissiereductietekort van 7 Mton (verwachtingswaarde schatting incl. aanvullende beleid), op een range van 0 tot 18 Mton CO₂-eq. De tijd om deze tekorten te dichten wordt steeds kleiner.

Hierbij komt dat de rechtbank de Staat recent bevolen heeft om nieuwe klimaatdoelen te stellen die voldoen aan de VN-afspraken.¹ Daarbij dienen ook de emissies van internationale lucht- en scheepvaart meegerekend te worden. Dit zou de reductieopgave aanzienlijk vergroten, aangezien de lucht- en scheepvaartemissies zijn gestegen sinds 1990. Voor deze rapportage richten we ons echter op het bestaande, nationaal 55% emissiereductiedoel uit de Klimaatwet.

We gaan in deze doorrekening uit van de KEV2025 inclusief het aanvullend beleid. Veel van deze maatregelen zijn intussen namelijk behandeld en van kracht geworden. Twee relevante besluiten sinds publicatie van dit basispad die de emissiereductie doen veranderen zijn de Europese afwijzing van het Nederlandse derogatieverzoek voor de landbouw en de afschaling (gelijkstelling aan 0 van heffing door Schoof-I) en vervolgens afschaffing van de nationale CO₂-heffing. Het netto-effect hiervan is ongeveer nul op nationaal niveau, met een emissiestijging voor de industrie en emissiedaling voor de landbouw.

In het coalitieakkoord staan diverse maatregelen gericht op emissiereductie en verduurzaming. Kalavasta heeft op verzoek van Greenpeace Nederland deze maatregelen doorgerekend richting 2030. Als uitgangspunt daarvoor zijn het coalitieakkoord, de budgettaire bijlage, de Routes naar Realisatie doorrekening en de doorrekening van het CPB en PBL gebruikt. Naar verwachting resulteren de maatregelen gezamenlijk in 2030 in ongeveer 1 Mton CO₂-eq emissiereductie ten opzichte van het KEV2025 basispad inclusief aanvullend beleid. Dit is een inschatting op basis van de doorrekening van individuele maatregelen ten opzichte van het basispad waarin beperkt rekening gehouden is met interactie-effecten tussen sectoren.

In dit rapport staat beschreven per sector en maatregel hoe de doorrekening uitgevoerd is. In Tabel 1 staat de samenvatting van de effect-inschattingen van alle maatregelen die doorgerekend

¹ Uitspraak Klimaatzaak Bonaire (2026), beschikbaar via <https://uitspraken.rechtspraak.nl/details?id=ECLI:NL:RBDHA:2026:1344>

zijn en in Tabel 2 per sector. In Tabel 1 hebben we ook een indicatie opgenomen (kwalitatief) van de effecten richting 2040. Veel maatregelen hebben in dat jaar namelijk een veel groter effect, en een dergelijke doorkijk verdient hier ook de aandacht. In de appendix presenteren we een overzicht van alle klimaat- en energiemaatregelen, en geven we aan welke doorgerekend zijn en welke niet (en waarom).

Tabel 1: Samenvatting van de effectinschatting van Kalavasta van de aanvullende emissiereductie t.o.v. het basispad (KEV2025) voor het jaar 2030. Een negatieve emissiereductie (e.g. -1) is een emissietoename.

Maatregel	Effectinschatting emissiereductie t.o.v. basispad in 2030 [Mton CO ₂ -eq]	Kwalitatieve inschatting emissiereductie 2040
Intensivering wind op zee (CA_127)	0	+++
Intensivering indirecte kostencompensatie ETS (CA_123)	0	+
Verlenging SDE++ (CA_125)	0	+++
Verlagen elektriciteitsprijs industrie (CA_124)	0	++
Hybride warmtepompnorm (CA_183)	0,2 (0,2-0,3)	++
Uitfaseren huurwoningen label EFG (CA_184)	0 (0-0,1)	0 voor EFG, + voor CD
Ombuiging op middelen voor compensatie schrappen rode diesel (stikstofpakket) (CA_122)	0,05 (0-0,1)	0
Budgettaire maatregelen landbouw	0	++
Normerende maatregelen landbouw	0,7 (0-1,4)	+
Totaal	± 1 (0-2)	

In totaal hebben de maatregelen beperkt emissiereductie-effect richting 2030. De verwachte emissiereductie ten opzichte van het basispad (inclusief aanvullend beleid 2025) bedraagt ongeveer 1 Mton CO₂-eq in 2030. Het grootste deel van de geraamde emissiereductie is afkomstig uit de landbouwsector. Dit hangt echter sterk af van de nog te bepalen normstelling voor methaanremmers in veevoer, de uitkomst van de lopende herbeoordeling door de Europese voedselveiligheidsautoriteit (EFSA) naar de veiligheid van methaanremmers voor melkkoeien en de uitvoerbaarheid in de praktijk. In de industrie en elektriciteitssector wordt er geen extra reductie gerealiseerd tegen 2030. Wel geldt daarvoor dat er diverse maatregelen zijn die naar verwachting megatonnen emissiereductie zullen bewerkstelligen in latere jaren, zoals de contracts for differences voor wind op zee, de verlenging van de SDE++ en de normering van hybride warmtepompen voor woningen.

Voor 2030 zijn er ook sectordoelen gesteld. We laten in onderstaande tabel deze doelen zien, de verwachte restemissies en de effecten van het coalitieakkoord. Hierin hebben we de te ver-

wachten restemissies afgeschat op basis van de emissies van het basispad uit de KEV2025, aanvullend met de inschattingen van het effect van het aanvullend beleid inclusief vervallen van derogatie en afschaffing van de CO₂-heffing.

Tabel 2: Samenvatting van de effectinschatting van Kalavasta op de emissiereductie door het Coalitieakkoord per sector in 2030 t.o.v. het basispad.

Sector en emissies in 2030 (Mton CO ₂ -eq)	Resulterende restemissies basispad§	Restemissiedoel 2030	Effect inschatting Kalavasta coalitieakkoord 2030	Restemissies basispad + coalitieakkoord	Doel gehaald?
Elektriciteit	±12	13,0	0	±12	Ja
Industrie	±36	28,8*	0	±36	Nee
Gebouwde omgeving	±15	13,2	0,2	±15	Nee
Landbouw landgebruik	±24,75	19,7	0,7	±24	Nee
Mobiliteit	±23	21,3*	0,1	±23	Nee
Totaal	±110	103 nat. **	±1 (0-2)	±109	Nee (6 Mton CO₂-eq. tekort)

* Restemissiedoel aangepast op basis van RFNBOs zoals voorgesteld in het Klimaatpakket uit de Voorjaarsnota 2025

** De sectorrestemissiedoelen zijn ambitieus neergezet, om enige ruimte voor tegenvallende reductie te laten. De doelen tellen bij elkaar op tot 96 Mton uitstoot. Een emissiereductie van 55% in heel Nederland ten opzichte van 1990 geeft een overkoepelend doel van 103 Mton.

§ Het basispad hier is het basispad uit de KEV2025 inclusief aanvullende beleid inclusief twee tussentijdse besluiten (het verzoek voor hernieuwde derogatie en afschaling CO₂-heffing). Dit is een inschatting o.b.v. een verschuiving van de ondergrens van de emissierange tussen het basispakket en het aanvullende pakket. Zie appendix voor de berekening van deze resulterende emissies.

De 2030 doelen worden door het aanvullende beleid niet gehaald. Voor elektriciteit lag het deel reeds in de bandbreedte, maar voor de overige sectoren wordt het niet gehaald. Op nationaal niveau is er naar verwachting een gat van ongeveer 7 Mton tussen de verwachte restemissies o.b.v. de KEV2025 inclusief aanvullend beleid en inclusief effecten vervallen CO₂-heffing en derogatieverzoek. Met de maatregelen van het coalitieakkoord daalt dit met ongeveer 1 Mton naar 6 Mton. Dit is een middenwaarde, maar de onzekerheden en bandbreedte blijven suggereren dat het zeer onwaarschijnlijk is dat de 2030 doelen gehaald worden.

Tot slot benadrukken we graag dat deze doorrekening op 2030 gericht is, maar de effecten in 2040 vele malen groter zijn. Sommige maatregelen gaan pas rond 2030 in of kennen een aanloopperiode. De intensivering in wind op zee, SDE++ en hybride warmtepomppnorm kunnen ieder voor vele megatonnen aan emissiereductie in 2040 zorgen. Daarmee zijn de kortetermijneffecten beperkt en onvoldoende voor de doelstellingen, maar worden er voor de lange termijn wel belangrijke stappen gezet. In de doorrekening van het coalitieakkoord ramen CPB en PBL in 2040 een emissiereductie van 70-75% ten opzichte van 1990, terwijl het basispad op 65% zit. Het

pakket zet daarmee een duidelijke stap in de goede richting. Of het voldoende is voor 2040 hangt af van het exacte doel voor dat jaar: mogelijk wel voor een vertaling van een overkoepelend EU ESR doel, maar niet voor een nationaal 90% doel. Binnenkort zal duidelijker worden op welke doelen de Nederlandse overheid zal sturen, en daarmee in welke mate aanvullend beleid nodig zal zijn.

Introductie

In de laatste Klimaat- en Energieverkenning (KEV) van 2025 wordt het (wederom) duidelijk dat het zeer onwaarschijnlijk is dat de Nederlandse overheid het klimaatdoel van 55% emissiereductie t.o.v. 1990 in 2030 haalt. In het najaar van 2025, na uitkomen van de KEV, heeft een onafhankelijk IBO het formatieproces ondersteunt door een vijftigtal maatregelen en viertallen pakketten uit te werken die de doelen voor 2030 en 2040 in bereik beoogden te brengen. Waar dit voor 2040 redelijk lukt, kwam het 2030 doel enkel in het B+ pakket in de buurt

Met Jetten-I en het coalitieakkoord dat door het kabinet geschreven is, is mede op basis van dit materiaal een aantal maatregelen voorgesteld voor de komende kabinetsperiode. Kalavasta heeft op verzoek van Greenpeace Nederland deze maatregelen doorgerekend, uitsluitend voor 2030, om te toetsen of Nederland het klimaatdoel van 55% reductie uit de klimaatwet haalt. Voor de volledigheid geven we een kwalitatieve doorkijk richting 2040, aangezien veel van de maatregelen een effect op de langere termijn proberen te bewerkstelligen.

In de rest van de rapportage beschrijven we kort onze aanpak en vervolgens de doorrekeningen per maatregel. Deze tellen we op om tot een totaalbeeld te komen.

Aanpak

In deze effectraming schatten we de effecten van individuele maatregelen uit het coalitieakkoord in ten opzichte van het basispad uit de KEV2025, inclusief het aanvullend beleid en een tweetal besluiten dat genomen is sinds het uitkomen van de KEV2025. Deze twee besluiten zijn de opschorting en vervolgens afschaffing van de CO₂-heffing voor de industrie en de Europese weigering van het Nederlandse verzoek om een hernieuwde derogatie voor de landbouw. Deze twee besluiten zijn ook hieronder doorgerekend, maar waren beide uitgekomen in de periode tussen het verschijnen van de KEV2025 en het coalitieakkoord. Daarmee geeft deze combinatie van basispad en besluiten een referentiebeschrijving van waar we verwachten op uit te komen qua emissies in 2030 op basis van bestaand beleid.

Dit is geen integrale modeldoorrekening, zoals bijvoorbeeld via Routes naar Realisatie is gedaan. Het is een combinatie aan effectinschattingen voor emissies richting 2030 voor losse maatregelen, al is daar waar relevant en mogelijk wel rekening gehouden met interactie effecten daartussen (bijvoorbeeld in de landbouw). Vervolgens tellen we de emissiereductie effecten op om tot sectorale en nationale emissiereductie ten opzichte van het basispad te komen.

Doorrekeningen per sector

Hieronder presenteren we de doorrekeningen per maatregel en per sector.

Elektriciteitsproductie

Intensivering in wind op zee (CA_127)

Er wordt in het coalitieakkoord ingezet op 40 GW wind op zee vermogen via Contracts for Difference. Deze maatregel zorgt zoals CPB stelt niet voor een intensivering in het jaar 2030. Daarmee is er ook geen direct emissieeffect in dit jaar verwacht. Echter zal de aankondiging en uitwerking van dit instrument het wel mogelijk om eerder en meer emissiereductie te realiseren. De effecten richting 2040 zijn dan ook mogelijk zeer groot (zie ook Routes naar Realisatie).

Industrie

Vervallen CO₂-heffing

De coalitie schaft de nationale CO₂-heffing industrie af. In juni 2025 stemde de Tweede Kamer voor een motie², waarin het kabinet hiertoe werd opgeroepen. Het nieuwe kabinet heeft besloten de heffing definitief af te schaffen. Hoewel dit te laat was om als maatregel in het KEV-basispad te worden meegenomen, heeft PBL een notitie gepubliceerd over het emissie-effect van afschaffen in 2030 en de resultaten hiervan in een kader opgenomen in de KEV2025.

Bij een ETS1-prijspad volgens het KEV basispad leidt het afschaffen van de CO₂-heffing tot een emissiestijging van 1 tot 2 Mton in 2030 ten opzichte van het basispad. Bij een hogere ETS1-prijs, waarbij het verschil met het heffingstarief kleiner was geworden, kan dit effect tot nul dalen. Samen is het emissie-effect van afschaffen volgens PBL daarom een toename van 0 tot 2 Mton in 2030.

Voor de langere termijn is het effect eveneens een toename van emissies, maar de omvang hangt sterk af van de ontwikkeling van de ETS1-prijs ten opzichte van het heffingstarief dat zonder afschaffing van kracht zou zijn geweest.

Verlenging SDE++ (CA_125)

Deze maatregel heeft ook effect op de sector elektriciteit en glastuinbouw

De SDE++ wordt door het kabinet vanaf 2027 verlengd met zes openstellingsrondes. Uit historische beschikingsdata blijkt dat emissie-effecten doorgaans 3 tot 6 jaar na openstelling optreden vanwege de lange aanlooptijd van projecten. De openstellingsronde van 2027 is daarmee de

² Kamerstuk 36725, nr. 11

enige die in 2030 überhaupt enig emissie-effect kan genereren, en dan slechts voor de snelst te realiseren projecten. Volgens de budgettaire bijlage van het coalitieakkoord gaat het om een kasuitgave van 8 miljoen euro in 2030. Met een historische verhouding van circa 0,33 Mton CO₂-reductie per jaar voor elke €500 miljoen kasuitgave³, resulteert dit in een verwaarloosbare reductie van enkele kilotonnen in 2030 ten opzichte van het KEV basispad.

Op de lange termijn zullen de zes additionele openstellingsrondes zorgen voor megatonnen emissiereductie, en daarmee substantieel bijdragen aan de klimaatdoelen ná 2030.

Intensivering indirecte kostencompensatie ETS (CA_123)

Deze maatregel heeft ook effect op de sector elektriciteit

Deze maatregel dient primair om de concurrentiepositie van de Nederlandse industrie te ondersteunen en heeft als klimaatinstrument beperkte waarde. De effecten op de Nederlandse emissies zijn gemengd: lagere elektriciteitskosten stimuleren elektrificatie, wat emissies vermindert naarmate de stroomproductie verder verduurzaamt. Tegelijkertijd ontbreekt een prikkel om aantoonbaar duurzame, niet door het ETS beprijsde, stroom in te kopen, omdat de compensatie is gebaseerd op een fossiele emissiefactor.

Op de korte termijn, richting 2030, is het netto emissievoordeel naar verwachting zeer gering. Verdere elektrificatie van de industrie boven op het KEV basispad wordt begrensd door netcongestie en de lange doorlooptijd tussen investeringsbeslissing en realisatie, waardoor het elektrificatiepotentieel voorlopig beperkt is.

Op de lange termijn, wanneer het stroomnet verder is uitgebreid en het aandeel hernieuwbare energie toeneemt, kan elektrificatie van de industrie wel een substantieel positief effect hebben op de Nederlandse emissies. De regeling wordt echter overbodig zodra de stroomproductie emissievrij is: de indirecte ETS-kosten die IKC compenseert verdwijnen immers wanneer elektriciteitsproducenten geen rechten meer hoeven aan te kopen. Vanuit die logica is er wel een argument voor tijdelijke kostencompensatie: door nu al de elektriciteitskosten te verlagen, wordt vroege elektrificatie gestimuleerd.

Verlagen elektriciteitsprijs industrie (CA_124)

Deze maatregel heeft ook effect op de sector elektriciteit

Er wordt een envelop beschikbaar gesteld om de elektriciteitsprijs voor de (basis)industrie te verlagen, met als doel een meer gelijk speelveld te creëren. Omdat een bestedingsvoorstel nog moet worden uitgewerkt, is de precieze vormgeving van de maatregel onbekend. Daarmee is het emissiereductiepotentieel op dit moment niet te kwantificeren en is ook onduidelijk in hoeverre de werking verschilt van de IKC-ETS.

³ Fichebundel: Routes naar realisatie

Voor het emissie-effect gelden in principe dezelfde overwegingen als bij die maatregel: elektrificatie van de industrie kan op termijn bijdragen aan emissiereductie, maar netcongestie en de lange doorlooptijd van investeringen beperken het emissiereductie effect in 2030. Met andere woorden: we verwachten niet dat er extra emissiereductie projecten gerealiseerd worden voor 2030 vanwege deze maatregel. We verwachten daarom geen effect van deze maatregel ten opzichte van de uitstoot in het basispad in 2030 volgens de KEV. Op de lange termijn, naarmate het aandeel duurzame stroomproductie in Nederland toeneemt, kan ook deze maatregel bijdragen aan de elektrificatie van de industrie en daarmee aan emissiereductie.

Gebouwde omgeving

Hybride warmtepomppnorm (CA_183)

Per 2029 wordt bij de vervanging van een cv-ketel een hybridewarmtepomp de norm, daar waar warmtenetten niet de beste oplossingen zijn. We interpreteren de laatste voorwaarde hier als de situatie waarbij in de PBL startanalyse een warmtenetstrategie het goedkoopst is, en het kostenverschil met de volgende strategie minimaal 20% bedraagt. Het gaat hiermee om zo'n 15% van de aansluitingen. Dit zijn vaker appartementen dan huizen.

Deze norm behoeft nog verdere uitwerking voor verdere doorrekening. CPB en PBL veronderstellen een uitwerking zoals onder Rutte IV (terugverdientijd <7j, enkel huizen excl. monumenten) en wij volgen hen in deze aannames.

Er waren in 2024 ongeveer 4,4 miljoen huizen met verwarming via een cv-ketel in Nederland. Indien deze een levensduur van 15 jaar heeft, zijn er jaarlijks iets minder dan 300 duizend cv-ketels aan vervanging toe. Dat betekent dat er bij volledige naleving van de norm bijna $300 + 50\% \cdot 300 = 450$ duizend cv-ketels vervangen worden (effectief) in 2029 en 2030. Voor 2030 rekenen we met de helft van de waarde omdat deze ketels er gemiddeld het helft van het jaar nog wel staan, dus de helft van de besparing geldt. Bij een gemiddelde aardgasvraag van 1184 m³/huis en een gasbesparing van 75% wordt er dan 888 m³ per huis bespaard dat overstapt, ofwel 391 miljoen m³. Dit staat gelijk aan $391 \cdot 31,65 \cdot 56,4 = 700$ kton CO₂-eq.

Dit bovenstaande getal is een theoretisch maximum waarop nog enkele correcties gedaan moeten worden. Dit zijn de naleving van de norm, de warmtenethuizen, en de uitzonderingen op het gebied van terugverdientijd en monumenten status. In totaal is voor 15% van de woningaansluitingen een warmtenet het goedkoopst, dit is historisch een ratio 2/3 appartementen en 1/3 huizen. Dit geldt dan voor bijna 8% van de huizen. Het aantal monumenten in Nederland (63k) is dusdanig klein dat dit geen grote verschuiving geeft. De terugverdientijd eis van 7 jaar wordt op basis van eerste verkenningen voor ruim de helft van de huizen niet gehaald: zo'n 60% voldoet hier niet aan, al zou bijna iedereen over de levensduur wel de investering terugverdienen. Voor de naleving veronderstellen we 100%. Dat geeft een

verwachte emissiereductie in 2030 van deze maatregel van 700 kton * 0,92*0,4*1 = 0,25 Mton CO₂-eq.

In deze inschatting zitten diverse aannames die bandbreedtes zouden kunnen geven. De huizen die wel aan de terugverdientijd eis voldoen hebben een bovengemiddeld hoog verbruik en zouden daarmee meer gas besparen bij een overstap. De exacte terugverdientijd berekening is nog niet voorgeschreven en daarmee onzeker. Ook is de naleving een onzekerheidsfactor. We hanteren daarom een effectbandbreedte van 0,2-0,3 Mton CO₂-eq.

Richting 2040 zal deze maatregel echter wel voor veel meer emissiereductie zorgen, omdat hiermee ruim 2/3 van de huizenvoorraad een vervangingsmoment kent en een substantieel deel daarvan zal overstappen.

Uitfaseren label EFG huurwoningen (CA_184)

In het coalitieakkoord is opgenomen dat huurders verplicht worden per 2029 huurwoningen met energielabel E, F en G uit te faseren (en C en D per 2040). Dit geldt voor alle huurwoningen, corporatiehuur en privaat.

Dit is geen nieuw beleid, maar vastgesteld beleid. Voor de sociale huur is dit reeds vastgelegd in o.a. de prestatieafspraken en daarmee vastgesteld beleid. Voor particulier verhuur (ruim 150k woningen) wordt het reeds in de KEV2024 genoemd als beleidsinstrument onder factsheet 5,26 (actielijn NIP isolatie huurwoningen) als vastgesteld en 5,37 (normering uitfasering huurwoningen met slechte isolatie) als agenderend beleid. Laatstgenoemde is in voorbereiding en daarmee is er mogelijk nog geen effect aan toegekend in de KEV. De mogelijke besparing per woning in de particuliere verhuur wordt door het PBL geschat op ruim 500 m³ gas. Dat zou in theorie een mogelijke emissiereductie van ruim 150*500*31,65*56,4= 134 kton CO₂-eq geven.

De effecten voor de sociale huur zijn doorgerekend door het PBL. Onduidelijk is of dit ook voor de particuliere verhuur gedaan is. De normering moet nog wetmatig geïmplementeerd worden en er komt geen verhuurverbod voor woningen die niet aan de normen voldoen. Daarmee ligt het verwachte emissie-effect in huidige vorm rond de 0 Mton CO₂-eq, op een bandbreedte van 0-0,1 Mton CO₂-eq.

Mobiliteit

Intensivering in verlaging van stikstofemissies in industrie en mobiliteit (CA_120)

Op basis van de budgettaire bijlage van het coalitieakkoord is voor mobiliteit en industrie gezamenlijk €50 miljoen per jaar gereserveerd in de periode 2027–2030. Ervan uitgaande dat dit budget gelijk over beide sectoren wordt verdeeld, komt er voor mobiliteit cumulatief circa €100 miljoen beschikbaar tot en met 2030, wat met name moet leiden tot lagere stikstofemissies.

PBL, Deltares, RIVM en WUR hebben recent een beoordeling gedaan van het bredere MCEN-pakket.⁴ Deze beoordeling bevat het volledige pakket van ruim €21 miljard dat door de Ministeriële Commissie Economie en Natuurherstel is voorgesteld. Voor mobiliteit wordt in het rapport geconcludeerd dat de voorgestelde maatregelen, met een totaalbudget van circa €3,5 miljard tot 2035, de autonome daling van NO_x-emissies slechts beperkt versnellen. Het pakket bestaat voornamelijk uit subsidies waarvan de deelname onzeker is. De grootste twijfels plaatst het PBL bij de sloop- en vervangingsregeling voor personen en bestelauto's (€1,5–2 miljard): het effect hiervan wordt waarschijnlijk overschat en de kosten zijn hoog in verhouding tot de bereikte emissiereductie. Daarnaast valt het doel van 50% NO_x-reductie in 2035 al binnen de bandbreedte van de bestaande ramingen en wordt dit doel zonder aanvullende maatregelen naar verwachting in 2037 gehaald. De maatregelen halen die daling dus hooguit enkele jaren naar voren, tegen hoge kosten. De €100 miljoen uit het coalitieakkoord is een bescheiden aanvulling op dit al beperkt effectieve pakket, en het is bovendien niet duidelijk waar dit budget binnen de sector precies naartoe gaat.

NO_x en CO₂ zijn in de mobiliteitssector niet één op één gekoppeld, maar wel sterk gerelateerd: maatregelen die leiden tot minder verbrandingsmotoren of minder gereden kilometers verlagen doorgaans beide. Gezien het beperkte verwachte effect op NO_x is het effect op CO₂ naar onze verwachting daarmee eveneens beperkt.

Met betrekking tot de stikstofuitstoot in de industrie nemen we aan dat de overige €100 miljoen euro voor de periode 2027-2030 beschikbaar komt. Het is nog niet duidelijk op welke manier dit budget uitgegeven wordt. Over het algemeen kán een verlaging van NO_x en ammoniak uitstoot in de industrie samengaan met een verlaging van de CO₂-uitstoot, bijvoorbeeld als de stikstofuitstoot wordt verlaagd door een brandstofomschakeling of volumevermindering. Maar dit hoeft zeker niet het geval te zijn, bijvoorbeeld als de ammoniak uitstoot wordt verlaagd met een nageschakelde techniek zoals rookgasreiniging. De maatregelen in het MCEN pakket zijn overwegend van deze laatste categorie en daarom verwachten we dat dit extra budget op een vergelijkbare manier wordt besteed. We gaan er dus vanuit dat het extra budget van €100 miljoen in de periode 2027-2030 geen effect heeft op de CO₂-uitstoot.

Ombuiging op middelen voor compensatie schrappen rode diesel (stikstofpakket) (CA_122)

Maatregel CA_122 wordt budgettair ondergebracht bij de sector landbouw als dekking voor het stikstofpakket, maar heeft voor emissies een effect op de sector mobiliteit. In het basispad inclusief aanvullend beleid heeft PBL een emissietoename geraamd van maximaal 0,1 Mton CO₂-

⁴ PBL, Deltares, RIVM & WUR (2025) Reflectie op MCEN-maatregelenpakket spoor 2, Beschikbaar via <https://www.pbl.nl/system/files/document/2025-08/pbl-2025-Reflectie-op-MCEN-maatregelenpakket-spoor-2-PBL-WUR-Deltares-RIVM-5923.pdf>

equivalent als gevolg van de verlaging van de accijnzen op rode diesel. Aangezien de herinvloering van rode diesel in het coalitieakkoord niet doorgaat, vervalt deze emissietoename. Omdat het om een maximumschatting gaat en de vraag naar rode diesel inelastisch is, zal het werkelijke effect waarschijnlijk lager liggen. In de eindtabel nemen we 0,05 Mton op als verwacht effect, afgerond 0,1 Mton.

Verlagen benzineaccijns (CA_175)

Met het beleidstransitiemodel (BTM)⁵ is doorgerekend wat het effect is van de voorgestelde accijnsverlaging op de Nederlandse emissies in 2030. Hiervoor is als invoer gehanteerd dat de accijnzen tot en met 2027 worden verlaagd conform de hoogtes zoals voorgesteld in het coalitieakkoord. Netto resulteert dit in een afname van het elektrisch wagenpark met circa 5 duizend voertuigen in 2030, wat overeenkomt met een emissieverhoging van 0,01 Mton CO₂ in dat jaar. Het effect van de accijnsverlaging is daarmee zeer beperkt. Omdat personenvervoer het grootste deel van de hierdoor beïnvloede emissies voor zijn rekening neemt, wordt voor deze maatregel vrijwel geen effect op de emissies in 2030 verwacht.

Tegelijkertijd zet de bredere elektrificatietrend zich onafhankelijk van dit beleid voort. Voor personenvervoer groeit het aandeel elektrische nieuwverkopen gestaag.⁶ Bij bestelauto's lag dat beeld in 2024 anders: het aflopen van de BPM-vrijstelling voor dieselveertuigen leidde tot groot-schalige vooraankopen, wat het verkoopbeeld dat jaar vertroebelde. Sindsdien bestaat het overgrote deel van de nieuwverkopen in dat segment uit elektrische voertuigen, mede doordat de hogere BPM voor dieselveertuigen de aanschaf van een nieuwe elektrische bestelbus financieel aantrekkelijker maakt dan die van een nieuwe dieselbestelbus.⁷

Een kanttekening van deze raming betreft de impact van de sterk gestegen brandstofprijzen als gevolg van de afsluiting van de Straat van Hormuz. Uit cijfers van BOVAG blijkt dat in maart 2026 al een duidelijk merkbaar effect zichtbaar was op het consumentengedrag: de verkoop van elektrische occasions verdubbelde ten opzichte van een jaar eerder en er is ook een significante

⁵ Het BTM is in opdracht van Milieudefensie ontwikkeld door Kalavasta, met als doel inzicht te bieden in de effecten van klimaatbeleid op de uitgaven en emissies van Nederlandse huishoudens. Een van de onderdelen heeft betrekking op mobiliteit en bevat een complete analyse van het Nederlandse wagenpark voor personenvervoer. Het model is openbaar toegankelijk via www.beleidstransitiemodel.nl.

⁶ RVO & Revnext (2025) Trendrapport Nederlandse markt personenauto's. Beschikbaar via <https://open.overheid.nl/documenten/e222ef49-9ed4-455c-a144-d9a346125671/file>

⁷ RVO & Revnext (2025) Trendrapport Lichte Bedrijfsvoertuigen. Beschikbaar via https://www.rvo.nl/sites/default/files/2025-11/Trendrapport%20Lichte%20Bedrijfsvoertuigen%20-%20Editie%202025_0.pdf

stijging geweest ten opzichte van een maand eerder.⁸ Dit illustreert hoe hogere brandstofprijzen de adoptie van elektrische voertuigen kunnen versnellen. Tegelijkertijd is er een herhalend patroon waarbij de overheid ingrijpt met accijnsverlagingen op brandstof bij oplopende prijzen, wat dit effect deels kan dempen. Of dat ook dit keer zal gebeuren is nog onderdeel van het politieke debat. De mate waarin consumenten hun rijgedrag of voertuigkeuze aanpassen als gevolg van hogere brandstofprijzen enerzijds en verwachte overheidsinterventie via accijnsverlagingen anderzijds, wordt in deze ramingen niet meegenomen. Het is op dit moment te vroeg om in te schatten wat de gemiddelde brandstofprijs voor 2026 zal zijn en wat het netto-effect op de EV-adoptie richting 2030 zal zijn. De uiteindelijke impact hangt sterk af van hoe lang het conflict zich voortzet en is op dit moment daarom niet goed in te schatten.

Openen Lelystad Airport (CA_193)

Geen effect op nationale emissies, luchtvaartsector valt buiten scope.

Capaciteitsplafond en CO₂-plafond Schiphol (CA_194)

Geen effect op nationale emissies, luchtvaartsector valt buiten scope.

Landbouw en landgebruik

Het coalitieakkoord bevat een uitgebreid hoofdstuk over landbouw, natuur en stikstof. Dit omvat maatregelen gericht op generieke emissiereductie, gebiedsgerichte aanpak rond kwetsbare natuurgebieden, natuurherstel en gerichte ondersteuning van de agrarische sector. Voor de landbouw geldt een reductie van 42–46% NH₃ in 2035 ten opzichte van 2019, met een tussendoel van 23–25% in 2030. Hoewel het pakket primair is gericht op stikstofreductie, heeft het ook een direct effect op CO₂-emissies. Maatregelen die leiden tot krimp van de veestapel, minder mesttoediening en extensivering van de bedrijfsvoering verminderen namelijk ook de uitstoot van methaan en lachgas uit pensfermentatie en mest.

Het akkoord reserveert daarvoor middelen via een hersteld Stikstoffonds tot 2035 en bouwt verder op voorstellen die eerder door andere partijen en overheden zijn gedaan. Het coalitieakkoord bevat concreet zeventien maatregelen die betrekking hebben op de landbouwsector. We verdelen deze maatregelen in drie categorieën. De eerste betreft budgettaire maatregelen die grotendeels een herverdeling en nadere invulling zijn van middelen die al waren gereserveerd in het MCEN-pakket. Voor de beoordeling daarvan wordt verwezen naar de reflectie van PBL, Deltares,

⁸ BOVAG (2026), Verkoop elektrische occasions stijgt in maart met bijna 50 procent, beschikbaar via: <https://www.bovag.nl/nieuws/verkoop-elektrische-occasions-stijgt-in-maart-met-bijna-50-procent>

RIVM en WUR op het MCEN-pakket, die hiervoor het meest relevante referentiekader biedt.⁹ De relevante punten uit deze beoordeling worden hieronder verder uitgediept. De tweede categorie betreft normeringsmaatregelen die bovenop het bestaande budget komen en mogelijk een additioneel emissiereductie-effect hebben; deze worden hieronder afzonderlijk beoordeeld aangezien het aanvullingen zijn op het MCEN pakket. Tot slot zijn er twee maatregelen die geen direct verband hebben met emissies of natuurherstel en daarom buiten beschouwing blijven: de afschaffing van het lage btw-tarief voor sierteelt en de suikertaks.

Daarnaast is er tussen de KEV2025 en het coalitieakkoord een aanvraag gedaan voor het verlenen van een hernieuwde derogatie op de Nitraatrichtlijn. De Europese Commissie heeft deze afgewezen. Aangezien het basispad inclusief aanvullend beleid van de KEV2025 uitgaat van deze hernieuwde derogatie, trekken we de bijbehorende emissietoename af van het hier gehanteerde basispad (zoals beschreven in de inleiding). In de KEV2025 wordt gesteld dat de combinatie van hernieuwde derogatie en RENURE uitkomt op een emissietoename van 0,5-1,0 Mton CO₂-equivalent. Het argument hiervoor is dat een lagere mestdruk leidt tot minder krimp van de melkveestapel en daarmee minder daling van de (methaan)uitstoot. Onze inschatting is dat het grootste deel van deze emissiestijging door de voorgenomen hernieuwde derogatie komt. RENURE is inmiddels wel toegelaten, maar onze inschatting is dat het effect richting 2030 beperkt is vanwege de benodigde verwerkingscapaciteit en onzekere adoptie in de praktijk. Wij hanteren een puntschatting van 0,75 Mton, met de kanttekening dat er onzekerheid is rond de hoogte van dit getal met betrekking tot het effect van RENURE die de druk op de veestapel kan beperken.

Budgettaire maatregelen

Het coalitieakkoord bevat een reeks budgettaire maatregelen voor de landbouwsector, aangeduid als CA_113 tot en met CA_119 en CA_121, CA_122 en CA_196 in de PBL/CPB-doorrekening. Deze omvatten brede onderdelen zoals beëindigingsregelingen, verduurzaming van de bedrijfsvoering, natuurherstel en agrarisch natuurbeheer.

Voor de beoordeling van deze maatregelen maken we gebruik van de reflectie van PBL, Deltares, RIVM en WUR op het MCEN-pakket spoor 2 van 1 juli 2025.¹ Dit betreft een beoordeling op hoofdlijnen waarbij, zoals het consortium zelf aangeeft, geen gedetailleerde doorrekening mogelijk was en de gepresenteerde kwantitatieve resultaten als orde-van-grootte-schattingen moeten worden beschouwd. Desalniettemin biedt deze reflectie een goede basis om het pakket te beoordelen, ook omdat de budgetten in het coalitieakkoord kwalitatief goed aansluiten bij het MCEN-pakket. Een directe vergelijking op postniveau is lastig vanwege een mismatch in tijdshorizon (2030 coalitieakkoord vs 2035 MCEN) en opzet van de budgettaire tabellen (cumulatief vs

⁹ PBL, Deltares, RIVM & WUR (2025) Reflectie op MCEN-maatregelenpakket spoor 2, Beschikbaar via <https://www.pbl.nl/system/files/document/2025-08/pbl-2025-Reflectie-op-MCEN-maatregelenpakket-spoor-2-PBL-WUR-Deltares-RIVM-5923.pdf>

steekjaren), maar inhoudelijk komen de pakketten sterk overeen. Het coalitieakkoord geeft daarbij ook een meer concrete invulling van de MCEN door de budgetten explicieter te verdelen. De maatregelen CA_121 en CA_122 geven daarbij dekking voor de maatregelen. Van CA_122, het schrappen van de compensatie voor het herinvoeren van rode diesel, wordt het budgettaire effect meegenomen als dekking in de landbouwsector. Het emissiereductie-effect is meegenomen in de beoordeling van de mobiliteitssector (net als in de KEV). Daarnaast is CA_196 primair gericht op natuurherstel en veiligheid op de Noordzee als gevolg van meer wind op zee en daar kennen we geen directe emissiereductie aan toe.

Het kennisconsortium concludeert dat het basispad voor de landbouw al een dalende trend in ammoniakemissies laat zien, maar dat deze trend na 2030 afzwakt. Het pakket is er primair op gericht die daling na 2030 voort te zetten en te versnellen. Richting 2030 is het additionele effect van de maatregelen daarmee beperkt. De doorlooptijd van beëindigingsregelingen bedraagt in de praktijk gemiddeld zo'n vijf jaar van aanvang tot gerealiseerd effect, en de invoering van doelsturing vergt een omvangrijke stelselwijziging die eveneens jaren in beslag neemt. Daarbij geldt dat een deel van het verwachte effect van de beëindigingsregelingen overlapt met de krimp die toch al werd verwacht door druk op de mestmarkt als gevolg van de afbouw van de derogatie. Het netto additionele effect van de miljarden aan beëindigings- en extensiveringsregelingen is door deze overlap beperkter dan het op het eerste gezicht lijkt. Het pakket zet wel een belangrijke stap in de goede richting en kan de dalende trend na 2030 voortzetten, mits de instrumentering tijdig op orde is. Voor de beëindigingsregelingen blijft het animo voor deelname, met name in de melkveehouderij, een grote onzekerheid.

Omdat de emissiereducerende maatregelen in de landbouw primair gericht zijn op ammoniak maar tegelijkertijd ook methaan en lachgas verminderen, heeft het pakket ook een effect op de CO₂-equivalent emissies. Dat effect is richting 2030 beperkt om dezelfde redenen als hierboven beschreven, maar kan op langere termijn substantieel zijn.

Normeringen

Naast de budgettaire maatregelen bevat het coalitieakkoord ook een aantal normerende maatregelen. Het gaat om normen voor methaanremmers in veevoer, dierwaardige veehouderij, afroming van dier- en fosfaatrechten, een grondgebondenheidsnorm en zonering rond Natura 2000-gebieden. Deze maatregelen zijn grotendeels additioneel ten opzichte van wat in de MCEN-beoordeling is meegenomen en worden hieronder per maatregel afzonderlijk beoordeeld.

Normering van de inzet van methaanremmers in veevoer (CA_185)

Het coalitieakkoord voert per 2029 een normering in voor de inzet van methaanremmers in veevoer. Methaanremmers kunnen de methaanuitstoot van herkauwers effectief met ongeveer 20% reduceren.¹⁰ Toegepast op de geraamde methaanuitstoot van runderen in 2030 levert dit

¹⁰ Kalavasta (2025), Broeikasgasemissiebeprijzing in de veehouderij en akkerbouw

een maximaal effect op van circa 1,4 Mton CO₂-equivalent.¹¹ In de fiches voor Routes naar Realisatie wordt gewerkt met een bereik van 50% van dit maximale effect, wat neerkomt op circa 0,7 Mton CO₂-equivalent. Dat is een substantiele reductie, maar er zijn belangrijke kanttekeningen.

De concrete normstelling is nog onbekend, waardoor de uiteindelijke reikwijdte van de maatregel moeilijk te beoordelen is. Verder stelt de praktische toepassing hoge eisen aan de uitvoering: methaanremmers dienen consistent te worden toegediend in het voer, wat bij beweiding moeilijk te garanderen is. Ook is het onduidelijk op welke manier dit gewaarborgd kan worden. Daarnaast zijn de beschikbare studies voornamelijk gebaseerd op gecontroleerde proeven; de effectiviteit onder praktijkomstandigheden kan daar significant van afwijken. Ervaringen uit Denemarken, waar het gebruik van Bovaer per oktober 2025 verplicht werd gesteld, laten zien dat op circa een kwart van de deelnemende bedrijven spijsverterings- en metabolismeproblemen zijn gemeld.¹² Dit heeft de Europese Commissie ertoe gebracht de European Food Safety Authority (EFSA) opdracht te geven een nieuw veiligheidsoordeel uit te brengen, met een verwachte publicatie later dit jaar. Het genoemde effect dient dan ook te worden beschouwd als een theoretisch plafond, waarbij het werkelijke effect in sterke mate afhankelijk is van de concrete normstelling, de uitkomsten van het EFSA-onderzoek en de uitvoerbaarheid in de praktijk.

Invoeren normen dierwaardige veehouderij (CA_187)

Het coalitieakkoord kondigt normen aan voor dierwaardige veehouderij, gebaseerd op het Convenant Dierwaardige Veehouderij. Een concreet tijdspad voor inwerkingtreding ontbreekt en de normstelling is nog onbepaald. De maatregel is primair gericht op dierenwelzijn. Een indirect effect op broeikasgasemissies is denkbaar, maar ook sterk afhankelijk van de uiteindelijke invulling. Zolang tijdspad en normstelling onduidelijk zijn, wordt het effect op emissies als verwaarloosbaar beschouwd voor de periode tot 2030.

Afoming dier- en fosfaatrechten en uitbreiding naar kalveren en geiten (CA_189)

Het coalitieakkoord versterkt de wettelijke basis voor dier- en fosfaatrechten en breidt deze uit naar kalveren en geiten. Bij overdracht buiten de familie worden rechten afgeroomd; de exacte percentages moeten nog worden vastgesteld. De afoming van fosfaatrechten bij rundvee zit al in het KEV2025 basispad. Voor varkens en pluimvee geldt de afoming in het basispad alleen voor 2025 en 2026. Het additionele effect van het coalitieakkoord hangt daarmee primair af van de vraag of de afoming voor varkens en pluimvee structureel wordt voortgezet en of de percentages worden verhoogd en het effect van afoming bij kalveren en geiten.

¹¹ WUR (2024) Raming van luchtmissies uit de landbouw in 2030 en 2035, met doorkijk naar 2040

¹² <https://www.efsa.europa.eu/en/call/call-data-use-3-nitrooxypropanol-ruminants>

Afroming is een geleidelijk werkend instrument dat afhankelijk is van het natuurlijke tempo van bedrijfsoverdrachten buiten de familie. De uitbreiding naar vleeskalveren en geiten betreft sectoren met methaanemissies uit pensfermentatie van elk circa 0,1 Mton CO₂-equivalent, wat het maximale effect in die sectoren sowieso begrenst. Al met al wordt het effect op broeikasgasemissies richting 2030 als minder dan 0,1 Mton CO₂-equivalent beschouwd.

Invoering grondgebondenheidsnorm voor bedrijven die niet voldoen aan doelsturing (CA_191)
Het coalitieakkoord voert uiterlijk in 2032 een grondgebondenheidsnorm in voor bedrijven die niet voldoen aan doelsturing. In het fiche uit Routes naar Realisatie wordt een stapsgewijze invoering beschreven, oplopend van 0,2 hectare grasland per grootvee-eenheid in 2028 naar 0,35 hectare in 2034. De maatregel, afkomstig uit het initiatiefwetsvoorstel Holman/Grinwis, is primair gericht op waterkwaliteit maar kan indirect leiden tot krimp van de melkveestapel, omdat bedrijven die niet over voldoende grond beschikken hun veestapel moeten inkrimpen of grond moeten verwerven.

In de doorrekening van het coalitieakkoord gaan CPB en PBL ervan uit dat er geen sturend effect vanuit de grondgebondenheidsnorm uitgaat. Er zijn ook geen concrete normen in het akkoord beschreven. Richting 2030 is enig effect denkbaar via het ingroeipad dat in het fiche uit Routes naar Realisatie wordt beschreven, maar gegeven de afbouw van de derogatie die al druk zet op de mestmarkt en bedrijven dwingt tot aanpassing, is het additionele effect waarschijnlijk beperkt richting 2030. Het effect op broeikasgasemissies richting 2030 wordt dan ook als verwaarloosbaar beschouwd.

Invoeren van zonerings rond Natura 2000-gebieden (CA_192)

CA_192 betreft het invoeren van normen voor de zonerings rond Natura 2000-gebieden. Het budget hiervoor is elders ondergebracht als onderdeel van de budgettaire maatregelen (CA_114). CPB en PBL gaan in hun doorrekening uit van geen sturend effect. Het effect op emissies en broeikasgassen richting 2030 wordt dan ook als verwaarloosbaar beschouwd.

De optelsom over sectoren

In de tabel hieronder presenteren we de uitkomsten van de doorrekeningen van de individuele maatregelen.

Tabel 3: Samenvatting van de effectinschatting van Kalavasta van de aanvullende emissiereductie t.o.v. het basispad (KEV2025) voor het jaar 2030. Een negatieve emissiereductie (e.g. -1) is een emissietoename.

Maatregel	Effectinschatting emissiereductie t.o.v. basispad in 2030 [Mton CO ₂ -eq]	Kwalitatieve inschatting emissiereductie 2040
Intensivering wind op zee (CA_127)	0	+++

Intensivering indirecte kostencompensatie ETS (CA_123)	0	+
Verlenging SDE++ (CA_125)	0	+++
Verlagen elektriciteitsprijs industrie (CA_124)	0	++
Hybride warmtepompnorm (CA_183)	0,2 (0,2-0,3)	++
Uitfaseren huurwoningen label EFG (CA_184)	0 (0-0,1)	0 voor EFG, + voor CD
Ombuiging op middelen voor compensatie schrappen rode diesel (stikstofpakket) (CA_122)	0,05 (0-0,1)	0
Budgettaire maatregelen landbouw	0	++
Normerende maatregelen landbouw	0,7 (0-1,4)	+

In totaal bedraagt de additionele emissiereductie van de maatregelen uit het coalitieakkoord naar schatting ± 1 (bandbreedte 0 tot 2) Mton CO₂-eq ten opzichte van het basispad, inclusief aanvullend beleid en tussentijdse besluiten. Daarmee daalt het gat tussen de verwachte restemissies in 2030 en het restemissiedoel in 2030 van 7 naar 6 Mton CO₂-eq. Er zijn gerede onzekerheden rond enkele maatregelen en hun verdere uitwerking en implementatie. Ook indien positief uitvallen is het nog steeds zeer onwaarschijnlijk dat het restemissiedoel voor 2030 gehaald wordt.

Met maatregelen uit 2026 voor een doel dat slechts vier jaar later ligt, bovenop de effecten van bestaand beleid, is dit een zeer grote uitdaging zoals ook blijkt uit de Routes naar Realisatie. Het omvangrijkste maatregelenpakket daaruit realiseert weliswaar een forse versnelling van de emissiereductie waarmee het 2030-doel in de buurt komt, maar ook dat pakket haalt het doel niet volledig. Richting 2040 is het effect van het coalitieakkoord vele malen groter, omdat sommige maatregelen een lange aanlooptijd kennen of pas recent in werking zijn getreden. Hoewel de additionele emissiereductie richting 2030 daarmee beperkt is en onvoldoende voor de gestelde doelen, worden er met dit pakket wel belangrijke stappen gezet voor de langere termijn.

Appendix: Doorgerekende maatregelen en basispad

In de onderstaande tabel geven we een overzicht van alle maatregelen die in het coalitieakkoord staan en invloed hebben op broeikasgasemissiereductie. Dit overzicht is gemaakt op basis van de doorrekening die CPB en PBL hebben gedaan, inclusief maatregelencodering daaruit.

Tabel 4: Overzicht van de doorgerekende maatregelen

Maatregel	Hoofdsector	Doorgerekend?
Intensivering in aanpak landbouw in zones rond kwetsbare natuurgebieden (CA_114)	Landbouw	Ja
Intensivering in indirecte kostencompensatie ETS (CA_123)	Industrie	Ja
Intensivering in vrijwillige beëindigingsregeling veehouderijlocaties (CA_113)	Landbouw	Ja
Intensivering in verduurzaming bedrijfsvoering agrarische bedrijven (CA_115)	Landbouw	Ja
Intensivering in natuurherstel, monitoring en beheer (CA_116)	Landbouw	Ja
Intensivering in aanpak landbouw bij KRW-wateren (CA_118)	Landbouw	Ja
Intensivering in flankerende maatregelen en uitvoeringskosten (CA_119)	Landbouw	Ja
Intensivering in agrarisch natuurbeheer (CA_117)	Landbouw	Ja
Intensivering in veiligheid en natuur op de Noordzee (CA_196)	Landbouw	Ja
Intensivering in verlaging van stikstofemissies in industrie en mobiliteit (CA_120)	Industrie& mobiliteit	Ja
Verlenging SDE++ (CA_125)	Industrie	Ja
Ombuiging op gereserveerde middelen Vervolgpakket Nederland van het slot (CA_121)	Landbouw	Ja
Ombuiging op middelen voor compensatie schrappen rode diesel (CA_122)	Landbouw	Ja
Verlenging capaciteit decentrale overheden voor klimaat- en energiebeleid (CA_126)	Generiek	Nee, na 2030
Intensivering in wind op zee (CA_127)	Elektriciteit	Ja
Verlagen elektriciteitsprijs industrie (CA_124)	Industrie	Ja
Verlagen benzineaccijns (CA_175)	Mobiliteit	Ja
Normering hybride warmtepomp (CA_183)	GO	Ja
Uitfasering energielabels voor huurwoningen (CA_184)	GO	Ja
Normering van de inzet van methaanremmers in veevoer (CA_185)	Landbouw	Ja
Invoeren normen dierwaardige veehouderij (CA_187)	Landbouw	Ja

Afoming dier- en fosfaatrechten en uitbreiding naar kalveren en geiten (CA_189)	Landbouw	Ja
Invoering grondgebondenheidsnorm voor bedrijven die niet voldoen aan doelsturing CA_191)	Landbouw	Ja
Invoeren van zoning rond Natura 2000-gebieden (CA_192)	Landbouw	Ja
Openen Lelystad Airport (CA_193)	Mobiliteit	Nee, buiten scope
Capaciteitsplafond en CO ₂ -plafond Schiphol (CA_194)	Mobiliteit	Nee, buiten scope

Daarnaast geven we een overzicht van de emissiegrondslag die in de tekst wordt gehanteerd. PBL hanteert in de KEV2025 een basispad en een basispad inclusief aanvullend beleid. Voor het basispad zijn puntschattingen beschikbaar; voor het basispad inclusief aanvullend beleid alleen bandbreedtes. De geraamde emissies inclusief aanvullend beleid zijn daarom afgeleid op basis van de wijziging in de ondergrens van de bandbreedtes. Op dit basispad inclusief aanvullend beleid passen we vervolgens twee correcties toe: de afschaling van de CO₂-heffing voor de industrie en het wegvallen van de hernieuwde derogatie voor de landbouw. Dit levert het uitgangspunt op voor onze doorrekening.

Tabel 5: Overzicht van de bepaling van de emissies in het basispad

Sector en emissies in 2030 (Mton CO ₂ -eq)	Restemissies		Effect inschatting besluiten sinds basispad	Resulterende restemissies basispad
	Restemissies 2030 o.b.v. KEV 2025 basispad	2030 o.b.v. KEV 2025 basispad incl. aanvullend beleid		
Elektriciteit	12,1	±12		±12
Industrie	37,2	±35	+1	±36
Gebouwde omgeving	15,5	±15		±15
Landbouw landgebruik	26,0	±25,5	-0,75	±24,75
Mobiliteit	23,5	±23		±23
Totaal	114	±110	+0,25	±110