

BELEIDSOVERZICHT EN FACTSHEETS BELEIDSINSTRUMENTEN

Achtergrondrapport bij de Monitoring en Evaluatie Programma Stikstofreduc-
tie en Natuurverbetering (MESN) 2026

16 juli 2026

Colofon

Beleidsoverzicht en factsheets beleidsinstrumenten. Achtergronddocument bij de Monitoring en Evaluatie van het Programma Stikstofreductie en Natuurverbetering (MESN) 2026

© Consortium PBL-RIVM-WUR |

PBL Planbureau voor de Leefomgeving, Den Haag, 2026

PBL-publicatienummer: 6211

Contact

info@pbl.nl

Auteurs

William van Dijk, Bas van Doren, Finn Groten, Maarten 't Hoen, Nico van Maaswaal, Bente Moerman, Durk Nijdam, Tirzah Schilperoort (allen PBL), Twan Cals, Gert Jan Reinds (WUR)

Toegankelijkheid

Het PBL hecht veel waarde aan de toegankelijkheid van zijn producten. Mocht u problemen ervaren bij het lezen ervan, dan kunt u contact opnemen via info@pbl.nl. Vermeld daarbij s.v.p. de naam van de publicatie en het probleem waar u tegenaan loopt.

Delen uit deze publicatie mogen worden overgenomen op voorwaarde van bronvermelding: PBL en WUR (2026), *Beleidsoverzicht en factsheets beleidsinstrumenten. Achtergronddocument bij de Monitoring en evaluatie van het Programma Stikstofreductie en Natuurverbetering (MESN) 2026*, Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving en Wageningen: Wageningen University & Research.

In het werkprogramma 'Monitoring en evaluatie stikstofreductie en natuurverbetering', werken drie instituten structureel samen in een consortium: het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL), Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) en Wageningen University & Research (WUR). De rapportages uit dit programma leveren informatie ten behoeve van het Programma Stikstofreductie en Natuurverbetering. De monitoring en evaluatie is ingesteld op verzoek van het Ministerie van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur en Voedselkwaliteit (LVVN).

Inhoud

1	Inleiding	5
2	Beleidsoverzicht	7
2.1	Overzicht stikstofbronmaatregelen – Landbouw	7
2.2	Overzicht stikstofbronmaatregelen – Industrie	8
2.3	Overzicht stikstofbronmaatregelen – Mobiliteit en Bouw	8
2.4	Overzicht natuurmaatregelen	9
3	Factsheets Landbouw	10
3.1	Subsidieregeling sanering varkenshouderijen (Srv)	10
3.2	Landelijke beëindigingsregeling veehouderijlocaties (Lbv)	14
3.3	Landelijke beëindigingsregeling veehouderijlocaties met piekbelasting (Lbv-plus)	19
3.4	Maatregel gerichte aankoop, eerste tranche (MGA-1)	24
3.5	Maatregel optimalisatie melkveerantsoen	28
3.6	Maatregel weidegang	30
3.7	Omschakelprogramma	32
3.8	Hoogwaardige mestverwerking	37
3.9	Versnellingsmaatregel: Gebiedsgerichte beëindiging veehouderijlocaties Gelderland	39
3.10	Versnellingsmaatregel: Investeringsregeling Reductie Stikstofemissies Noord-Nederland	43
3.11	Overige versnellingsmaatregel Transitiefonds NPLG	45
3.12	Koploperproject: Nadere subsidieregels gebiedsgerichte beëindiging veehouderijlocaties Limburg	48
3.13	Overige Koploperprojecten Transitiefonds NPLG	52
3.14	Omgevingsverordening Noord-Brabant	57
3.15	Overige provinciale landbouwmaatregelen	61
3.16	Vrijwillige beëindigingsregeling veehouderijlocaties	65
3.17	Landelijke beëindigingsregeling veehouderijlocaties kleinere sectoren	68
3.18	Landelijke verplaatsingsregeling met piekbelasting (Lvvp)	72
3.19	Subsidieregeling extensivering melkveehouderij	74
3.20	Maatwerkaanpak piekbelasting	77
3.21	Maatregel Gebiedsgerichte Beëindiging (MGB)	79
3.22	Regeling provinciale maatregelen PAS-melders (Rpmp)	86
3.23	Subsidie voor investeringen in verduurzaming voor veehouderijlocaties met piekbelasting (Sbv) - investeringsmodule	89
4	Factsheets Industrie	91
4.1	Verkenning Aanpassing Beste Beschikbare Technieken (BBT) aanpak	91
4.2	Specifieke maatwerkaanpak voor de piekbelasters industrie, opgegaan in VEKI-2022	100
4.3	Subsidiestop ISDE (pelletkachels en biomassaketels)	103
4.4	Aanpak Piekbelasters Industrie	105
4.5	Maatwerkaanpak Industrie	108
5	Factsheets Mobiliteit en Bouw	111
5.1	Subsidieregeling verduurzaming binnenvaartschepen (SRVB)	111

5.2	Stimuleren elektrisch taxiën luchtvaart	122
5.3	Gerichte handhaving defecte en gemanipuleerde AdBlue systemen vrachtwagens	127
5.4	Subsidieregeling walstroom zeevaart	132
5.5	Verlaging maximumsnelheid	144
5.6	Walstroom Rijksligplaatsen binnenvaart	150
5.7	Pilots verduurzaming scheepvaart en zeehavens	152
5.8	Maatregelen bouw & pilots verduurzaming bouw	155
5.9	Pilots verduurzaming bouw	171
5.10	Kennis-, Opschaling- en Praktijkervaringen (KOP) / Kennis- en innovatieprogramma SEB	173
5.11	Emissiearme en circulaire aanbestedingen rijksdiensten	175
5.12	Speciale Uitkering medeoverheden (SPUK SEB)	176
6	Factsheets Natuur	178
6.1	Uitvoeringsprogramma Natuur	178
6.2	Natuurpakket: Regeling Versneld Natuurherstel	184
6.3	Versnellingsmaatregelen & Koplopermaatregelen	187

1 Inleiding

Dit is een achtergrondrapport in de tweede ronde van het programma Monitoring en Evaluatie Stikstofreductie en Natuurverbetering (MESN) van het consortium van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL), het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) en Wageningen University & Research (WUR). Het consortium onderzoekt in MESN de werking, voortgang en effecten van de maatregelen uit het Programma Stikstofreductie en Natuurverbetering (PSN) en ander aanpalend beleid, en de mate waarin de doelen worden gehaald. De monitoring en evaluatie is cyclisch en daartoe heeft het consortium op 12 maart 2026, voor de tweede keer, een reeks rapporten gepubliceerd waarin de voorliggende achtergrondinformatie is toegepast.¹

Dit achtergrondrapport geeft in afzonderlijke factsheets informatie over de verschillende stikstofreductie- en natuurherstelmaatregelen die zijn onderzocht in de publicaties van maart 2026. De factsheets geven een beschrijving van en informatie over de status van de beleidsinstrumenten, en gaan in op hoe ze zijn meegenomen of doorgerekend in de analyses. Het rapport gaat niet in op de voortgang en effecten van de maatregelen – deze zijn beschreven in de gepubliceerde rapportages van maart 2026. De factsheets hebben net als de rapportages in deze ronde als peildatum 1 mei 2025. Beleidswijzigingen die in de uitkomsten van de Ministeriële Commissie Economie en Natuurherstel (MCEN),² het Coalitieakkoord (D66, VVD en CDA, 2026) en de Taskforce Landbouw, Natuur en Stikstof (TLNS) zijn aangekondigd, zijn niet beschouwd in de rapportages en ook niet meegenomen in de factsheets.

De monitoring en evaluatie in de tweede ronde betreft de volgende zeven studies:

- Monitor stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden 2025 (RIVM, 2025) – oktober;
- Voortgang stikstofbronmaatregelen en verwachte effecten in 2030 (Reinds et al., 2026) – maart;
- Voortgang en effecten van natuurmaatregelen (Poppeliers et al. 2026) – maart;
- Verwachte effecten van voorgenomen natuur- en stikstofbronmaatregelen op de toestand van de natuur (Van Bussel et al., 2026) – maart;
- Sociaaleconomische effecten van stikstofbronmaatregelen en natuurmaatregelen (Mook et al., 2026) – maart;
- Doeltreffendheid en doelmatigheid van geselecteerde stikstofbronmaatregelen (Van der Werf et al., 2026) – maart;
- Landelijke staat van instandhouding van soorten en habitattypen en doelbereik in Natura 2000-gebieden - volgt Q4 2026).

¹ De vorige reeks tweejaarlijkse rapporten is gepubliceerd op 29 februari 2024.

² De aangekondigde maatregelen in het Startpakket (april 2025) en het Vervolgpakket (september 2025) van de MCEN waren nog onvoldoende uitgewerkt om in deze MESN-ronde te worden gekwantificeerd. Wel heeft in juni 2025 het consortium, inclusief Deltares) een reflectie gepubliceerd op een toen voorliggend pakket aan mogelijke maatregelen (PBL, Deltares, RIVM en WUR 2025). Dit pakket was echter omvangrijker dan de maatregelen in het Startpakket en het Vervolgpakket.

Gelijktijdig met de publicaties van maart 2026 verscheen het syntheserapport *Monitoring en Evaluatie van het Programma Stikstofreductie en Natuurverbetering* (PBL, WUR en RIVM, 2026), waarin de belangrijkste resultaten van de verschenen studies zijn samengevat en een beschouwing is gegeven op de werking en ontwikkeling van het PSN.

Leeswijzer

Hoofdstuk	Omschrijving
Hoofdstuk 2	Een overzicht van de maatregelen, onderverdeeld in sectoren.
Hoofdstuk 3	Factsheets voor de stikstofbronmaatregelen voor de landbouw
Hoofdstuk 4	Factsheets voor de industriemaatregelen
Hoofdstuk 5	Factsheets voor de stikstofbronmaatregelen voor bouw en mobiliteit
Hoofdstuk 6	Factsheets voor de natuurherstelmaatregelen, samengevat in drie factsheets

Referenties

- Bussel, L.G.J. van, F. Groten, G. de Vries en D. van Wieringen (2026), *Verwachte effecten van voorgenomen natuur- en stikstofbronmaatregelen op de toestand van de natuur. Monitoring en evaluatie van het Programma Stikstofreductie en Natuurverbetering 2026*, Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving.
- D66, VVD en CDA (2026), *Aan de slag. Bouwen aan een beter Nederland. Coalitieakkoord 2026-2030*.
- Mook, A.C., R. Plantinga en M. Vink (2026), *Sociaaleconomische effecten van stikstofbronmaatregelen en natuurmaatregelen. Monitoring en evaluatie van het Programma Stikstofreductie en Natuurverbetering 2026*, Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving.
- PBL, WUR en RIVM (2026), *Monitoring en evaluatie van het Programma Stikstofreductie en Natuurverbetering. Syntheserapport 2026*, Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving, Wageningen: Wageningen University & Research, Bilthoven: Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu.
- Poppeliers, S.W.M., S. Bohm, T. Breuning, R.M.L. Plugers, A.M. Schmidt, N.A.C. Smits en J.B. Visser (2026), *Voortgang en effecten van natuurmaatregelen. Monitoring en evaluatie van het Programma Stikstofreductie en Natuurverbetering 2026*, Wageningen: Wageningen University & Research.
- Reinds, G.J., W.F.A. van Dijk, M.J.J. 't Hoen, B. van Doren, M. Traa, N. van Maaswaal, D.S. Nijdam (PBL), T.C.A. Cals, J. van Os (WUR), S.B. Hazelhorst, T.N.P. Nguyen en W.A. Marra (RIVM) (2026), *Voortgang stikstofbronmaatregelen en verwachte effecten in 2030. Monitoring en evaluatie van het Programma Stikstofreductie en Natuurverbetering 2026*, Wageningen: Wageningen University & Research, Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving, Bilthoven: Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu.
- RIVM (2025), *Monitor stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden 2025*, Bilthoven: Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu.
- Werf, E.H. van der, M. A. B. S. Splinter (PBL), T. Kisters, K. Leuveld, V.G.M. Linderhof, R. Michels en C. de Vries (WUR) (2026), *Doeltreffendheid en doelmatigheid van geselecteerde stikstofbronmaatregelen. Monitoring en evaluatie van het Programma Stikstofreductie en Natuurverbetering 2026*, Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving, Wageningen: Wageningen University & Research.

2 Beleidsoverzicht

2.1 Overzicht stikstofbronmaatregelen – Landbouw

Tabel 2.1
Beleidsmaatregelen landbouw

Pa- ra- graaf	Naam	Onderdeel PSN	Effectschatting kwantitatief
3.1	Subsidieregeling sanering varkenshouderijen (Srv)	Ja	Ja
3.2	Landelijke beëindigingsregeling veehouderijlocaties (Lbv)	Ja	Ja
3.3	Landelijke beëindigingsregeling veehouderijlocaties met piekbelasting (Lbv-plus)	Nee, aanpak piekbelasting	Ja
3.4	Maatregel gerichte aankoop, 1e tranche (MGA-1)	Ja	Ja
3.5	Maatregel optimalisatie melkveeantsoen	Ja	Nee
3.6	Maatregel weidegang	Ja	Nee
3.7	Omschakelprogramma	Ja	Nee
3.8	Hoogwaardige mestverwerking	Ja	Nee
3.9	Versnellingsmaatregel: Gebiedsgerichte beëindiging veehouderijlocaties Gelderland	Nee, provinciaal beleid	Ja
3.10	Versnellingsmaatregel: Investeringsregeling Reductie Stikstofemissies Noord-Nederland	Nee, provinciaal beleid	Nee
3.11	Overige versnellingsmaatregelen Transitiefonds NPLG	Nee, provinciaal beleid	Nee
3.12	Koploperproject: Nadere subsidieregels gebiedsgerichte beëindiging veehouderijlocaties Limburg	Nee, provinciaal beleid	Ja
3.13	Overige koploperprojecten Transitiefonds NPLG	Nee, provinciaal beleid	Nee
3.14	Omgevingsverordening Noord-Brabant	Nee, provinciaal beleid	Nee
3.15	Overige provinciale landbouwmaatregelen	Nee, provinciaal beleid	Nee
3.16	Vrijwillige beëindigingsregeling veehouderijlocaties	Nee, overig	Nee
3.17	Landelijke beëindigingsregeling veehouderijlocaties kleinere sectoren	Nee, aanpak piekbelasting	Ja
3.18	Landelijke verplaatsingsregeling met piekbelasting (Lvvp)	Nee, aanpak piekbelasting	Nee
3.19	Subsidieregeling extensivering melkveehouderij (SEM)	Nee, overig	Nee

Para- graaf	Naam	Onderdeel PSN	Effectschatting kwantitatief
3.20	Maatwerkenaanpak piekbelasting	Nee, aanpak piekbelasting	Nee
3.21	Maatregel Gebiedsgerichte Beëindiging (MGB)	Ja	Ja
3.22	Regeling provinciale maatregelen PAS-melders (Rpmp)	Nee, overig	Nee
3.23	Subsidie voor investering in verduurzaming voor veehouderijlocaties met piekbelasting (Sbv)	Nee, aanpak piekbelasting	Nee

2.2 Overzicht stikstofbronmaatregelen – Industrie

Tabel 2.2
Beleidsmaatregelen industrie

Para- graaf	Naam	Onderdeel PSN	Effectschatting kwantitatief
4.1	Verkenning aanpassing Best Beschikbare Technieken (BBT)	Ja	Ja
4.2	Specifieke maatwerkenaanpak voor de piekbelasters industrie, opgegaan in VEKI-2022	Ja	Ja
4.3	Subsidiestop ISDE (pelletkachels en biomassaketels)	Ja	Ja
4.4	Aanpak Piekbelasters Industrie	Nee	Ja
4.5	Maatwerkenaanpak Industrie	Nee	Ja

2.3 Overzicht stikstofbronmaatregelen – Mobiliteit en Bouw

Tabel 2.3
Beleidsmaatregelen mobiliteit en bouw

Para- graaf	Naam	Sector	Onderdeel PSN	Effectschatting kwantitatief
5.1	Subsidieregeling verduurzaming binnen- vaartschepen (SRVB)	Mobiliteit	Ja	Ja
5.2	Stimuleren elektrisch taxiën luchtvaart	Mobiliteit	Ja	Ja
5.3	Gerichte handhaving defecte en gemani- puleerde AdBlue systemen vrachtwagens	Mobiliteit	Ja	Ja ^a
5.4	Subsidieregeling walstroom zeevaart	Mobiliteit	Ja	Ja
5.5	Verlaging maximumsnelheid	Mobiliteit	Nee	Ja

5.6	Walstroom Rijksligplaatsen binnenvaart	Mobiliteit	Nee	Nee
5.7	Pilots verduurzaming scheepvaart en zeehavens	Mobiliteit	Nee	Nee
5.8	Maatregelen bouw & pilots verduurzaming bouw	Bouw	Ja	Ja ^b
5.9	Pilots verduurzaming bouw	Bouw	Ja	Ja ^b
5.10	Kennis-, Opschaling- en Praktijkervaringen (KOP)/ Kennis- en innovatieprogramma SEB	Bouw	Ja	Ja ^b
5.11	Emissiearme en circulaire aanbestedingen door rijksdiensten	Bouw	Ja	Ja ^b
5.12	Speciale Uitkering medeoverheden (SPUK SEB)	Bouw	Ja	Ja ^b

a) Er is een effectschatting, maar deze wordt niet meegerekend in de emissie- en depositietotalen omdat de beleidsstatus van het instrument 'geagendeerd' is.

b) Er is één effectschatting gemaakt voor de maatregelen in de bouw (factsheets 5.8 – 5.12). Er wordt geen effect gerapporteerd voor de afzonderlijke onderdelen.

2.4 Overzicht natuurmaatregelen

Tabel 2.4
Natuurmaatregelen

Para- graaf	Naam	Onderdeel PSN	Effectschatting kwantitatief
6.1	Uitvoeringsprogramma Natuur	Ja	Ja
6.2	Natuurpakket: regeling Versneld Natuurherstel	Nee	Ja
6.3	Versnellingsmaatregelen & Koplopermaatregelen	Nee	Ja

3 Factsheets Landbouw

3.1 Subsidieregeling sanering varkenshouderijen (Srv)

Tabel 3.1

Subsidieregeling sanering varkenshouderijen (Srv)

Naam maatregel	Subsidieregeling sanering varkenshouderijen (Srv)
Instrument(en)	Beëindigingsregeling
Soort maatregel	Bronmaatregel
Sector	Landbouw
Status	Vastgesteld beleid

Beschrijving beleidsinstrument

De Subsidieregeling sanering varkenshouderijen (Srv) was een vrijwillige beëindigingsregeling voor varkenshouders. Het oorspronkelijke doel van de Srv was om, via het sluiten van varkenshouderijen en het uit de markt halen van productierechten voor varkens, de geuroverlast te verminderen. Onder regeling konden deelnemers aanspraak maken op zowel een vergoeding voor het laten vervallen van productierecht als een forfaitaire vergoeding voor het waardeverlies van de stallen. De vergoeding voor het laten vervallen van productierecht was gebaseerd op een marktconforme vergoeding op het moment van openstelling van de regeling. De vergoeding voor het waardeverlies van stallen was gebaseerd op een voor de leeftijd van de stallen gecorrigeerde vervangingswaarde. De doelgroep van deze regeling waren varkenshouders in de concentratiegebieden Zuid en Oost uit de Meststoffenwet.

Voor de Srv was een budget van 120 miljoen euro gereserveerd, voortkomend uit het Regeerakkoord van het kabinet-Rutte III. Naar aanleiding van de Urgenda-uitspraak is het budgetplafond van de Srv in de zomer van 2019 met 60 miljoen euro opgehoogd. Deze ophoging was samen met de snelheidsverlaging op snelwegen naar 100 km/u en het voornemen om eisen te stellen aan de hoeveelheid eiwit in krachtvoer onderdeel van het pakket aan maatregelen dat in november 2019 is aangekondigd (LNV 2019b). Doel van dit pakket was om op de korte termijn stikstofdepositieruimte te bieden voor de realisatie van 75.000 woningen in 2020 en zeven MIRT-projecten. Daarmee is vanuit de Srv 2,8 mol/ha/jaar aan depositieruimte toegezegd voor deze doelen.

De openstelling van de Srv liep van november 2019 tot januari 2020. Er hebben zich 502 varkenshouders aangemeld (LNV 2019a). Dat was meer dan met het budget gehonoreerd zou kunnen worden. In februari 2020 heeft het kabinet toegezegd alle aanvragen die aan de gestelde vereisten voldeden te zullen honoreren (LNV 2020a). Op basis daarvan is het budget van de SRV in de Voorjaarsnota 2020 met 275 miljoen euro verhoogd. De stikstofreductie van de eerste en tweede verhoging van de SRV is door het PBL geraamd op 8,5 mol/ha/jaar in 2030 op basis van een deelname van 241 bedrijven aan de twee ophogingen (zie Van den Born et al. 2020). In april 2020 zijn de eerste en tweede verhoging van de Srv met respectievelijk 60 miljoen euro en 275 miljoen euro toegevoegd aan de Structurele Aanpak Stikstof als bronmaatregel gericht op reductie van

stikstofdepositie (LNV 2020b).

Deze raming is echter niet behaald vanwege een combinatie van: i) tegenvallende deelname, ii) doordat de gesaneerde bedrijven minder in de nabijheid van stikstofgevoelige natuur lagen dan eerder was verwacht, en iii) de depositievermindering werd ingezet voor vergunningverlening. Zo was door het vervallen van de tijdelijke voermaatregel uit het maatregelenpakket voor vergunningen voor woningbouw en infrastructuurprojecten vanuit de Spoedwet uit november 2019 extra depositieruimte nodig. Daarom werd in augustus 2020 binnen dit maatregelenpakket de 2,8 mol/ha/jaar aan verwachte depositieruimte uit de eerste verhoging van de Srv, aangevuld met 3,6 mol/ha/jaar aan verwachte depositieruimte uit de tweede verhoging, die in eerste instantie bedoeld was voor de structurele aanpak stikstof (LNV 2020c). Hierdoor bleef er 2,1 mol/ha/jr over voor de Structurele Aanpak Stikstof, waarbij deze ruimte wel specifiek bestemd was voor de aanpak legalisering PAS-meldingen onder de ontwikkelreserve (LNV 2021).

In juni 2021 werd echter geconstateerd dat van de 502 Srv aanvragen er slechts 278 deelnemers daadwerkelijk een overeenkomst hadden getekend. Dit kwam doordat 72 aanvragers een negatieve beschikking hadden ontvangen en 154 zich na een positieve beschikking alsnog hadden teruggetrokken. Mede daardoor werd de te verwachten depositievermindering van de twee budgetophogingen 2,8 mol/ha/jaar in plaats van 8,5 mol/ha/jaar (LNV 2021). Deze 2,8 mol/ha/jaar aan depositievermindering werd op basis van de afspraken uit november 2019 ingeboekt in het stikstofregistratiesysteem (SRSS) ten behoeve van woningbouw en MIRT-projecten. Hierdoor bleef er geen ruimte over van de oorspronkelijke 2,1 mol/ha/jr voor het pakket bronmaatregelen. Het resterende bedrag (170 miljoen euro) uit deze regeling is overgeheveld voor besteding aan andere gebiedsgerichte maatregelen, inclusief 133,4 miljoen voor een verhoging van het budget voor de Maatregel Gerichte Aankoop 1 (LNV 2021). Deze verhoging dient depositieruimte te creëren voor vergunningen voor woningbouw en infrastructuurprojecten.

Op 13 januari 2022 werd de Regeling natuurbescherming aangepast, waarmee het eerste deel van de depositieruimte uit de Srv aan het SSRS werd toegevoegd LNV (2022a). Tevens werd in februari 2022 de eerste verhoging van de Srv uit 2019 als bronmaatregel toegevoegd aan het Legalisatieprogramma PAS-meldingen LNV (2022b). Daarin wordt de stikstofdepositieruimte in het SRSS van de Srv tevens gebruikt voor de legalisering van PAS-melders. In december 2022 wordt in het definitieve Programma Stikstofreductie en Natuurverbetering de tweede verhoging van de Srv opgenomen als bronmaatregel om te komen tot verlaging van de depositie op de verschillende Natura 2000-gebieden LNV (2022d). Hierbij is de raming dat de tweede verhoging een reductie van 2,1 mol/ha/jr zou realiseren.

De vergoeding voor deelnemers bestond uit een bijdrage voor het vervallen van de varkensrechten en een bijdrage in verband met het waardeverlies van de stallen. De vergoedingen gingen uit van forfaitaire vergoedingen: 100 procent vergoeding voor het doorhalen van productierechten gebaseerd op de actuele marktwaarde en 65 procent vergoeding voor de gecorrigeerde vervangingswaarde van de stallen (economische waarde gecorrigeerd voor veroudering van de romp). Deelnemers aan de Srv mochten na bedrijfsbeëindiging nog wel andere economische activiteiten beginnen, mits de stikstofemissie niet hoger zou zijn dan 15 procent van de gesloten varkenshouderij. Daarnaast mochten zij niet elders varkens gaan houden, behalve als zij ten tijde van de opkoop op een andere locatie al varkens hielden.

Status beleidsinstrument

De regeling is gesloten. In september 2022 waren bij 276 van de 277 deelnemers de varkens-eenheden doorgehaald, de dieren geruimd en is de mest verwijderd (CE Delft 2023). Alle Srv deelnemers zijn in 2020 en 2021 gestopt met hun productie, de laatste in de zomer van 2021. Ook zijn alle vergunningen uiterlijk in de zomer van 2021 ingetrokken dan wel gewijzigd. De stikstofreductie (de positieve effecten van de Srv) heeft zich dus al voorgedaan in 2020 en 2021. In totaal zijn er door de Srv 580.593 varkens-eenheden doorgehaald. Dit betreft 7 procent van de beschikbare varkensrechten in Nederland in 2020 (CE Delft 2023). De Srv heeft in veedichte gebieden tussen 2020 en 2022 gezorgd voor een substantiële afname van varkenshouderijlocaties (ca. 12 procent) en aantallen varkens (ca. 8 procent). Deelnemers kwamen voornamelijk uit Noord-Brabant (173), Limburg (55), Gelderland (27), Overijssel (20) en Utrecht (3). Het aantal deelnemers is lager dan verwacht, omdat een deel van de varkenshouders uiteindelijk besloot om niet mee te doen met de regeling, o.a. vanwege andere toekomstplannen, meevallende dreiging van de Afrikaanse Varkenspest en het niet toereikend achten van de vergoeding gebaseerd op de leeftijd van de romp van de stal.

Hoe wordt het beleidsinstrument meegenomen?

De Srv wordt als vastgesteld beleid ex post kwantitatief meegenomen. De berekeningen van de effecten van de Srv zijn gebaseerd op alle 276 deelnemers aan de gehele Srv. Echter, de emissiereductie op basis van de eerste 120 miljoen euro van de Srv, voordat deze werd opgehoogd, moet niet worden gezien als een effect van het stikstofbeleid (LNV 2022e). Deze emissiereductie was ten tijde van de uitspraak van de Raad van State over het PAS al meegenomen in het autonome pad van stikstofemissies (LNV 2022c). Hierdoor dient er een onderverdeling gemaakt te worden in deelnemers aan de Srv die binnen het autonome pad vallen en daarbuiten. Van de 276 deelnemers aan de Srv zijn 131 bedrijfslocaties toegerekend aan het autonome pad en 145 bedrijfslocaties aan de stikstofbronmaatregelen (LNV 2022c, RIVM 2022). De depositievermindering door de beëindiging van 105 van de 145 bedrijven is op 19 juli 2022 toegevoegd aan het SSRS voor vergunningverlening. De verwachting is dat de depositieruimte van de resterende 40 deelnemers ook aan het SSRS toebe-deeld zal worden bij de daaropvolgende release van het SSRS.

Tabel 3.2

Dieraantallen varkensbedrijven in 2019 en procentuele verandering als gevolg van Srv

Diergroep	Dieraantallen (2019)	Srv gerealiseerd aantal dieren	Srv gerealiseerd verandering (%)
Opfokbiggen	3.296.837	336.263	10.2%
Zeugen	855.221	79.735	9.3%
Dekberen	4.558	332	7.3%
Vleesvarkens	5.736.289	376.652	6.6%
Totaal	9.892.905	792.982	8.0%

Op basis van gegevens van RVO is de lijst met deelnemende bedrijven aan de Srv bekend; in totaal ging het om 276 bedrijfslocaties waarvan de varkensrechten zijn doorgehaald. Deze lijst is vergeleken met de RVO-gegevens van de desbetreffende bedrijven in eerdere jaren (2018 en 2019). Wanneer deze in 2021 niet meer bestonden of met lagere dieraantallen gemiddeld over het jaar, zijn de aantallen varkens die bij deze bedrijven horen via de ex post methode doorgerekend. In 2021 en 2022 zijn de laatste Srv-bedrijven beëindigd.

Referenties

- Born, G.J. van den et al. (2020), *Analyse stikstof-bronmaatregelen, Analyse op verzoek van het kabinet van zestien maatregelen om de uitstoot van stikstofoxiden en ammoniak in Nederland te beperken*, Den Haag: PBL.
- CE Delft (2023), *Evaluatie subsidieregeling sanering varkenshouderij*, Delft: CE Delft.
- LNv en IenW (2019), *Problematiek rondom stikstof en PFAS; Brief regering; Maatregelenpakket voor de stikstofproblematiek in de woningbouw- en infrastructuursector en voor de PFAS-problematiek*, 27 november 2019, Kamerstukken II 2019/20, 35 334, nr. 1
- LNv (2019a), *Regeling tot vaststelling van een regeling voor de verstrekking van subsidie voor het saneren van varkenshouderijlocaties in verband met geurhinder (Subsidieregeling sanering varkenshouderijen)*, Staatscourant 2019, 55830
- LNv (2019b), *Problematiek rondom stikstof en PFAS; Brief regering; Voortgang Aanpak Stikstofproblematiek*, 20 december 2019, Kamerstukken II 2019/20, 35 334, nr. 25.
- LNv (2020a), *Problematiek rondom stikstof en PFAS; Brief regering; Voortgang stikstofproblematiek: maatregelen landbouw en verdere impuls gebiedsgerichte aanpak*, 13 februari 2020, Kamerstukken II 2019/20, 35 334, nr. 44
- LNv (2020b), *Kamerbrief Problematiek rondom stikstof en PFAS; Brief regering; Voortgang stikstofproblematiek: structurele aanpak*, 24 april 2020, Kamerstukken II 2019/20, 35 334, nr. 82
- LNv (2020c), *Problematiek rondom stikstof en PFAS; Brief regering; Bijstelling pakket aanpak stikstofproblematiek*, 19 augustus 2020, Kamerstukken II 2019/20, 35 334, nr. 118
- LNv (2021), *Toekomst veehouderij; Brief van de minister van LNv over de stand van zaken subsidieregeling sanering varkenshouderijen*, 30 juni 2021, Kamerstukken II 2020/21, 28 973; 35 334; 35 347, nr. J
- LNv (2022a), *Regeling van de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit van 8 december 2021, nr. WJZ/21288684, tot wijziging van de Regeling natuurbescherming en de Omgevingsregeling (nieuwe versie AERIUS Calculator en wijziging stikstofregistratiesysteem)*, Staatscourant 713
- LNv (2022b), *Legalisatieprogramma PAS-meldingen*, Den Haag: Ministerie van Landbouw, Natuur en Visserij
- LNv (2022c) *Beleidsverantwoording doorrekening Subsidieregeling sanering varkenshouderijen (Srv)*, 19 juli 2022, Den Haag: Ministerie van Landbouw, Natuur en Visserij
- LNv (2022d), *Programma Stikstofreductie en Natuurverbetering 2022-2035. Eerste editie 2022*, Den Haag: Ministerie van Landbouw, Natuur en Visserij
- LNv (2022e), *Kwartaalrapportage Implementatie bronmaatregelen. Onderdeel van de structurele aanpak voor het realiseren van stikstofreductie, Q3 2022*, Den Haag: Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
- RIVM (2022), *Memo berekening stikstofruimte in het stikstofregistratiesysteem 2021 (SSRS 2021)*, Bilthoven: Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu.

3.2 Landelijke beëindigingsregeling veehouderijlocaties (Lbv)

Tabel 3.3

Landelijke beëindigingsregeling veehouderijlocaties (Lbv)

Naam maatregel	Landelijke beëindigingsregeling veehouderijlocaties (Lbv)
Instrument(en)	Beëindigingsregeling
Soort maatregel	Bronmaatregel
Sector	Landbouw
Status	Vastgesteld beleid

Beschrijving beleidsinstrument

De Landelijke beëindigingsregeling veehouderijlocaties (Lbv) is een subsidieregeling voor definitieve, onherroepelijke beëindiging van melkvee-, varkens- en pluimveehouderijlocaties. Het doel van de regeling is een structurele vermindering van de stikstofdepositie op stikstofgevoelige en overbelaste Natura 2000-gebieden. Dit gebeurt door het sluiten van veehouderijen en het uit de markt halen van productierechten.

De regeling is aangekondigd in een kamerbrief uit februari 2020 en als “landelijke beëindigingsmaatregel” verder toegelicht in april 2020 (LNV 2020a), als bronmaatregel onder de Structurele Aanpak Stikstof. De maatregel had oorspronkelijk een budget van 1 miljard euro, verdeeld over een eerste tranche van 750 miljoen en een tweede tranche van 250 miljoen. Daarmee was het de omvangrijkste beëindigingsregeling uit het Programma SN. In februari 2022 werd de Lbv toegevoegd aan het Legalisatieprogramma PAS-meldingen (LNV 2022a). Daarin wordt de verwachting uitgesproken dat de stikstofreductie uit de Lbv ervoor kan zorgen dat een groot gedeelte van de PAS-melders gelegaliseerd zal kunnen worden.

Op 10 mei 2022 is een concept van de eerste tranche van de regeling gepubliceerd voor publieke consultatie (LNV 2022b). Daarin is voor de eerste tranche van de Lbv een budget van 500 miljoen euro beschikbaar verdeeld over melkvee (270 miljoen euro), varkens (115 miljoen euro) en pluimvee (115 miljoen euro), zie LNV (2023b). Daarnaast is er nog aanvullend budget van 200 miljoen euro gereserveerd op de Aanvullende Post van het Ministerie van Financiën dat door de Minister voor Natuur en Stikstof ingezet kan worden als het aantal subsidieaanvragen het budget van 500 miljoen euro overschrijdt (LNV 2022d).

In de zomer van 2022 werd besloten om de 250 miljoen euro voor de tweede tranche over te hevelen ten behoeve van de versnelling van de legalisatie van PAS-melders (de latere Regeling provinciale maatregelen PAS-melders, Rpmp) (LNV 2022c).

Op 3 juli 2023 is de regeling opengesteld voor een bedrag van 500 miljoen euro, met de hiervoor genoemde sectorplafonds (LNV, 2023b). Bij overtekening van de sectorplafonds worden subsidieaanvragen die voldoen aan de voorwaarden beschikt op volgorde van kosteneffectiviteit (euro subsidie per mol reductie), waarbij de aanvraag met de hoogste kosteneffectiviteit als eerste in aanmerking komt, aflopend tot het sectorale subsidieplafond is uitgeput.

Sluitingsdatum voor het doen van subsidieaanvragen was 1 december 2023. Het aantal

subsidieaanvragen dat bij sluiting van de regeling op 1 december 2023 was ingediend oversteege ruimschoots het beschikbare budget van 500 miljoen euro. Het kabinet heeft daarop besloten het budget te verhogen met 602 miljoen euro, zodat alle aanvragen die aan de voorwaarden voldoen positief kunnen worden beschikt (LNV 2024a, LNV 2024b). De Europese Commissie heeft in april 2024 met deze verhoging ingestemd. Met het ophogen van het budget was er geen noodzaak meer voor aparte subsidieplafonds per sector. Deze zijn met de wijziging van de regeling in april 2024 om die reden geschrapt. Omdat er voldoende budget beschikbaar was om alle aanvragen positief te beschikken was er ook geen noodzaak meer om aanvragen op volgorde van kosteneffectiviteit te rangschikken.

In eerste instantie hanteerde de Lbv een drempelwaarde voor depositie op 50 mol N per jaar op alle Natura 2000-gebieden in Nederland. Hierdoor zouden circa 10.000 melkvee-, varkens- en pluimveehouderijlocaties in aanmerking zouden komen voor deze regeling. Naar aanleiding van de publieke consultatie is echter besloten om voor de Lbv per overbelast N2000-gebied een individuele drempelwaarde te gaan hanteren zodanig dat nog steeds circa 10.000 melkvee-, varkens- en pluimveehouderijlocaties in aanmerking komen. De Lbv kent aparte drempelwaarden (in mol/jaar) voor alle overbelaste en voor stikstof gevoelige Natura 2000-gebieden. De drempelwaarden zijn zo vastgesteld dat rond ieder van deze Natura 2000-gebieden ruim 10 procent van de veehouderijlocaties in aanmerking kan komen voor een subsidie op grond van de Lbv (LNV 2023a). Als gevolg van overlap met de Lbv-plus (zie verderop) bestaat de effectieve doelgroep van de Lbv uiteindelijk uit circa 8.000 veehouderijlocaties. De omvang van de stikstofdepositie van een veehouderijlocatie op stikstof-gevoelige Natura 2000-gebieden wordt daarbij vastgesteld met AERIUS. Hierbij is een specifieke variant van dit model ontwikkeld, AERIUS Check, die de stikstofdepositie van een individuele veehouderijlocatie op alle overbelaste Natura 2000-gebieden binnen 25 kilometer bepaalt.

De subsidie voor deelnemers bestaat uit een marktconforme vergoeding voor het vervallen van het productierecht en een forfaitaire vergoeding voor het waardeverlies van de productiecapaciteit (LNV 2023b). De vergoedingen gaan uit van forfaitaire vergoedingen: 100 procent vergoeding voor productierechten en 100 procent vergoeding voor stallen. De Lbv ziet alleen op de productielocatie (het erf), niet op de landbouwgronden. Deelnemers zijn vrij in te bepalen wat zij met hun landbouwgronden doen. In de conceptversie had de overheid een recht op eerste onderhandeling bij de verkoop van grond. In eerste instantie werden bij overtekening van de sectorplafonds aanvragen gerangschikt op kosteneffectiviteit, maar door de ophoging van het budget konden alle aanvragen gehonoreerd worden.

Deelnemers aan de Lbv mogen na beëindiging van hun veehouderij niet elders een veehouderij gaan beginnen of overnemen met dezelfde diersoort. Het is wel toegestaan elders een doorstart te maken met een andere diersoort. Deelnemers mogen ook andere economische activiteiten beginnen op de beëindigde veehouderijlocatie, mits bevoegde gezagen hiervoor toestemming verlenen en de stikstofemissie niet hoger is dan 15 procent van de gesloten veehouderij. Echter, op 18 december 2024 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State in een tweetal uitspraken geoordeeld dat intern salderen vergunningplichtig is. Intern salderen is daarmee alleen toegestaan als wordt voldaan aan het 'additionaliteitsvereiste' (Raad van State 2024). Dat betekent dat bij het inzetten van de stikstofruimte van de veehouderij voor een nieuwe activiteit, er moet worden aangetoond dat de stikstofruimte niet in zijn geheel nodig is voor natuurherstel. Dit geldt ook voor het inzetten van die maximaal 15 procent stikstofemissie voor nieuwe economische activiteiten. Door de uitspraak beoordeelden sommige provincies, gemeenten en omgevingsdiensten tijdelijk geen aanvragen. Door het ministerie van LVVN, provincies, gemeenten en

omgevingsdiensten is gezamenlijk een handreiking opgesteld om hier de nieuwe economische activiteiten toe te staan waarvan verwacht wordt dat deze juridisch houdbaar is. Deze handreiking is op 4 april gepubliceerd (LVVN 2025b).

Status beleidsinstrument

De regeling is op 1 december 2023 gesloten. Om aanspraak te kunnen maken op subsidieverstrekking (eerste voorschot van 20 procent) dienen ondernemers binnen zes maanden na toekenning van de subsidie de modelovereenkomst getekend in te dienen. Om in aanmerking te komen voor het tweede voorschot van 60 procent moeten binnen 12 maanden na het ondertekenen van de overeenkomst alle veehouderijactiviteiten gestopt te zijn (dieren en mest afgevoerd), het productierecht te zijn vervallen en de veehouder dient een verzoek te hebben ingediend bij bevoegde gezagen voor het wijzigen van het omgevingsplan en voor het intrekken dan wel wijzigen van natuur- en/of milieuvergunning. Om aanspraak te kunnen maken op subsidie vaststelling moet de productiecapaciteit (stallen, mestkelders en -silo's, voersilo's) binnen 28 maanden na ondertekening van de overeenkomst gesloopt en afgevoerd te zijn.

Op 31 maart 2025 heeft LVVN de depositievermindering door de Lbv geraamd op twee mol/ha/jaar (LVVN 2025a). Daarbij werd de aanname gemaakt dat de ondernemers die op 11 maart 2025 nog een actieve aanvraag hadden voor de regeling ook tot daadwerkelijke beëindiging over zouden gaan. Bij deze analyse is alleen de depositievermindering binnen een straal van 25 kilometer rondom deelnemende bedrijven meegenomen. Op dat vlak wijkt de ambtelijke analyse af van ramingen zoals die worden opgesteld door het kennisconsortium van PBL en RIVM (LVVN 2025a). Voor toepassingen in vergunningverlening, en voor de criteria van de Lbv en Lbv-plus regelingen, wordt gerekend met de depositie die neerslaat binnen een straal van 25 kilometer van de emissiebron. De Raad van State heeft gesteld dat voor vergunningverlening de stikstofdepositie van een specifieke bron op een specifieke locatie verder dan 25 kilometer van die bron niet kan worden toegerekend aan dat project. Maar dit geldt niet voor de totale depositie op stikstofgevoelige natuur. Grofweg 70 procent van de depositie slaat neer buiten deze straal rondom de emissiebron. In de analyses in de MESN-rapportage wordt daarom gerekend met de totale depositievermindering van de bronmaatregelen ook buiten deze straal van 25 kilometer.

Hoe wordt het beleidsinstrument meegenomen?

Bij de stikstofbronmaatregelen wordt de inschatting van het effect gebaseerd op de situatie op 1 mei 2025. Voor de Lbv (en Lbv-plus) wordt hiervan afgeweken. Voor deze regelingen is gebleken dat het aantal bedrijven dat zich terugtrekt na een goedgekeurde aanvraag en/of een ondertekende overeenkomst hoger is dan op basis van de gegevens van 1 mei werd aangenomen. Hierdoor was de oorspronkelijke inschatting van de deelname aan deze regelingen, op basis van 1 mei 2025, en de emissie- en depositiereductie te hoog. Omdat de Lbv en Lbv-plus bronmaatregelen zijn met een hoge depositiereductie is het effect van deze regelingen bepaald op basis van de stand van zaken op 14 oktober 2025.

De Lbv wordt kwantitatief meegenomen als vastgesteld beleid. Op basis van gegevens van RVO is de lijst met bedrijven die zich hebben aangemeld voor de Lbv bekend. Op basis van de stand van zaken op 14 oktober 2025 gaat het in totaal om 666 aanvragen. Hiervan zijn 79 aanvragen (12 procent) afgewezen en 587 aanvragen toegekend. Van de toegekende aanvragen hebben 469 aanvragers de overeenkomst teruggestuurd naar RVO en zijn 117 aanvragen (20 procent) ingetrokken. 13 aanvragen van de 469 aanvragen waarvan de overeenkomst was ondertekend en opgestuurd naar

RVO later alsnog ingetrokken. Er zijn dus 456 bedrijven met een lopende aanvraag die een contract hebben ondertekend; voor één aanvraag loopt de procedure nog. 235 bedrijven die een aanvraag hebben gedaan hadden op 14 oktober al hun dieren en mest afgevoerd, hun natuur- en/of milieuvergunning ingetrokken of aangepast en hun productierecht laten vervallen. Voor de inschatting van het effect zijn verschillende aannames gemaakt, die hieronder worden toegelicht.

Bovengrens

Bij de inschatting van de bovengrens gaan we ervan uit dat alle bedrijven waarvoor de aanvraag is toegekend en die zich op 14 oktober 2025 niet hebben teruggetrokken meedoen aan de Lbv. Op 14 oktober 2025 hebben 456 aanvragers de overeenkomst teruggestuurd naar RVO en voor één aanvraag loopt de procedure nog. Op basis van het uitgangspunt dat deze 457 bedrijven allemaal deel zullen nemen, leidt dit tot een afname van de veestapel met circa 1,3 procent bij melkvee, circa 8,5 procent bij varkens en circa 1,3 procent bij pluimvee (legkippen en vleeskuikens) in 2030.

Ondergrens

Bij de inschatting van de ondergrens gaan we ervan uit dat alleen de bedrijven waarbij al de dieren zijn afgevoerd en de productierechten zijn doorgehaald daadwerkelijk zullen stoppen. Dit gaat om 235 bedrijven. Op basis van deze uitgangspunten leidt dit tot een afname van de veestapel met circa 0,7 procent bij melkvee, circa 4 procent bij varkens en circa 0,3 procent bij pluimvee (legkippen en vleeskuikens) in 2030.

Middenraming

Naast de 235 bedrijven waar al de dieren zijn afgevoerd en de productierechten zijn doorgehaald en waarvan we verwachten dat ze daadwerkelijk zullen stoppen zijn er nog 222 bedrijven die nog een lopende aanvraag hebben en waarvan, op één bedrijf na, alle bedrijven al het contract hebben ondertekend. Op 14 oktober hebben 13 bedrijven die in eerste instantie een contract hadden ondertekend de aanvraag alsnog ingetrokken. We gaan er daarom vanuit dat een deel van de bedrijven die hun dieren nog niet hebben afgevoerd en hun rechten nog niet hebben doorgehaald mogelijk alsnog hun aanvraag intrekken. Van eerdere regelingen is niet bekend hoeveel bedrijven zich alsnog terugtrekken ondanks dat ze een contract ondertekenen. Wel is bekend dat bij de Srv 36 procent van de positief beschikte aanvragen zich alsnog terugtrok. We nemen aan dat 36 procent van de 222 bedrijven die hun contract heeft ondertekend, maar de dieren nog niet hebben afgevoerd, zich alsnog terug zullen trekken. Op basis daarvan verwachten we dat circa 377 bedrijven deel zullen nemen aan de Lbv. Op basis van deze uitgangspunten leidt dit tot een afname van de veestapel met circa 1,1 procent bij melkvee, circa 7 procent bij varkens en circa 0,9 procent bij pluimvee (legkippen en vleeskuikens) in 2030.

Referenties

- Leferink, L. en F. Wolff Schoemaker (2021), *Landelijke beëindigingsregeling veehouderijlocaties. Rapportage vraagstuk LNV community*. PM31105. MWM2.
- LVN (2020a), *Voortgang stikstofproblematiek: structurele aanpak (24-04-2020)*, Den Haag: Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit; <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-35334-82.html>.
- LVN (2022a), *Legalisatieprogramma PAS-meldingen (februari 2022)*, Den Haag: Ministerie van Landbouw, Natuur en Visserij; <https://www.rvo.nl/sites/default/files/2022/02/Legalisatieprogramma-PAS-meldingen.pdf>

- LVN (2022b), *Consultatie Landelijke beëindiging veehouderijlocaties. Concept toelichting bij de regeling*, Den Haag: Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit; <https://www.internetconsultatie.nl/lbv/b1>.
- LVN (2022c), *Kamerbrief over stand van zaken terugdringing stikstofuitstoot en samenwerking medeoverheden 2022-2023 (15-07-2022)*, Den Haag: Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit; <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2022/07/15/stand-van-zaken-stikstof-en-landelijk-gebied>.
- LVN (2022d), *Jaarverslag en slotwet Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit en het Diergezondheidsfonds 2021 -Verslag houdende een lijst van vragen en antwoorden. 14-6-2022* <https://www.tweedekamer.nl/downloads/document?id=2022D23736>
- LVN (2023a), *Kamerbrief over uitwerking piekbelastersaanpak en voortgang PAS-melders (10-02-2023)*, Den Haag: Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit; <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2023/02/10/uitwerking-piekbelastersaanpak-en-voortgang-pas-melders>.
- LVN (2023b), *Regeling van de Minister voor Natuur en Stikstof van 5 juni 2023, nr. WJZ/ 27312647, houdende regels voor de verstrekking van subsidie voor het sluiten van veehouderijlocaties voor de reductie van stikstofdepositie op natuurgebieden (Landelijke beëindigingsregeling veehouderijlocaties voor stikstofreductie)*, Den Haag: Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit; <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2023-14992.html>
- LVN (2024a), *Vaststelling van de begrotingsstaat van het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LVN) voor het jaar 2024 (23-1-2024)*, Den Haag: Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit; <https://open.overheid.nl/documenten/d88dc5e7-aofd-4ff5-8967-e791b4f8730c/file>
- LVN (2024b), *Regeling van de Minister voor Natuur en Stikstof van 11 april 2024, nr. WJZ/52485693, tot wijziging van de Landelijke beëindigingsregeling veehouderijlocaties voor stikstofreductie en van de Landelijke beëindigingsregeling veehouderijlocaties met piekbelasting*, Den Haag: Ministerie van Landbouw, Natuur en Visserij; <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2024-12047.pdf>
- LVVN (2025a), *Stand van zaken van een aantal moties in het domein landelijk gebied en stikstof (31-03-2025)*, Den Haag: Ministerie van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur; <https://open.overheid.nl/documenten/b05be809-baed-4c69-a75e-ee2abd8a43a/file>
- LVVN (2025b), *Handreiking voor ondernemers en adviseurs voor nieuwe activiteiten na sluiting veehouderij (Lbv-regelingen) (04-04-2025)*, Den Haag: Ministerie van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur; <https://www.onslevendlandschap.nl/aanpak-piekbelasting/documenten/regelingen/2025/04/16/handreiking-voor-ondernemers-en-adviseurs-voor-nieuwe-activiteiten-na-sluiting-veehouderij-lbv-regelingen>
- Raad van State (2024), *ECLI:NL:RVS:2024:4923*.

3.3 Landelijke beëindigingsregeling veehouderijlocaties met piekbelasting (Lbv-plus)

Tabel 3.4

Landelijke beëindigingsregeling veehouderijlocaties met piekbelasting (Lbv-plus)

Naam maatregel	Landelijke beëindigingsregeling veehouderijlocaties met piekbelasting (Lbv-plus)
Instrument(en)	Beëindigingsregeling
Soort maatregel	Aanpak piekbelasting
Sector	Landbouw
Status	Vastgesteld beleid

Beschrijving beleidsinstrument

De Landelijke beëindigingsregeling veehouderijlocaties met piekbelasting (Lbv-plus) is een beëindigingsregeling die onder de aanpak piekbelasting valt en niet onder het Programma Stikstofreductie en Natuurverbetering. De aanpak piekbelasting is gericht op de circa 3.000 bedrijven in Nederland met de hoogste stikstofdepositie op stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden (LNV 2022a). Deelname aan de Lbv-plus-regeling staat alleen open voor melkvee-, varkens-, pluimvee- en vleeskalverhouders die vallen onder de aanpak piekbelasting. Dat zijn circa 2.800 bedrijven. Het doel van de regeling is om op korte termijn de hoeveelheid stikstofdepositie op stikstofgevoelige en overbelaste Natura2000-gebieden te verminderen.

De Lbv-plus komt voort uit de aanbevelingen van het Adviescollege Stikstofproblematiek onder voorzitterschap van de heer Remkes uit oktober 2022 voor een kortetermijn-aanpak, waarbij de emissie van 500-600 piekbelasters beëindigd zou moeten worden met een eenmalige, ruimhartige plusregeling (Remkes 2022). Hierbij zouden piekbelasters die willen stoppen binnen de mogelijkheden van de wet maximaal en ruimhartig gecompenseerd moeten worden met de garantie dat er geen beter aanbod meer komt.

Op 25 november 2022 heeft het kabinet aangekondigd hoe zij aan de slag gaat met deze voorstellen (LNV 2022a). In deze aanpak stelt het kabinet in afstemming met provincies een groep agrarische bedrijven in staat binnen een jaar keuzes te maken over de toekomst van de bedrijven. Met deze aanpak gericht op 2.800 bedrijven (RIVM 2023) in plaats van 500-600 piekbelasters wil het kabinet met zekerheid een forse korte termijn stap realiseren. Het doel van de regeling is om een forse stap te maken in natuurkwaliteit en waar mogelijk een groot deel van de PAS-melders legaliseren en het vergunnen van projecten van groot belang LNV (2022a).

Deze regeling moet voorkomen dat er verplichtende maatregelen genomen moeten worden om te komen tot de daling in stikstofdepositie. Veehouderijen die in aanmerking komen voor de Lbv-plus, komen niet automatisch in aanmerking voor dwingend instrumentarium en de daarbij behorende schadeloosstelling. Wel wordt ondertussen instrumentarium uitgewerkt voor onder andere normering en beprijzing van stikstof (LNV 2022a). Piekbelasters die in aanmerking komen voor de Lbv-plus, maar die door willen blijven gaan met hun veehouderij-activiteiten kunnen een

ondernemingsplan opstellen met voorstellen om te komen tot een toekomstbestendige bedrijfsvoering in het licht van zowel de lokale natuuropgave in het gebied, alsook de klimaat- en wateropgaven.

Om agrarische ondernemers een eerste inzicht te geven of zij in aanmerking kunnen komen voor de Lbv-plus en andere mogelijkheden om te stoppen of het fors terugdringen van de stikstofuitstoot door innoveren, omschakelen, extensiveren of verplaatsen is een website ingericht. Op de website onslevendlandschap.nl/aanpak-piekbelasting kunnen ondernemers via de AERIUS Check zien of zij onder de aanpak piekbelasting vallen (LNV 2023a). Voor de aanpak piekbelasting geldt een drempelwaarde van 2.500 mol stikstofdepositie (stikstofvracht) op overbelaste Natura-2000 binnen 25 kilometer van het bedrijf.

De vergoeding voor deelnemers aan de Lbv-plus gaat uit van forfaitaire vergoedingen: 100 procent van de marktwaaarde van de door te halen productierechten (gebaseerd op de marktwaaarde bij het openen van de regeling), 120 procent vergoeding voor het waardeverlies van de stallen (gebaseerd op een forfaitaire, voor leeftijd gecorrigeerde, vervangingswaarde per vierkante meter van de dierenverblijven) en een forfaitaire bijdrage in de sloopkosten (LNV 2023b). Aanvragen worden op volgorde van binnenkomst beoordeeld en toegewezen, hierdoor is er geen rangschikking op bijvoorbeeld kosteneffectiviteit. Binnen de Lbv-plus is de verkoop van grond door een deelnemer vrijwillig, dit valt buiten het subsidiebudget. Voor de Lbv-plus is 1 miljard euro beschikbaar, waarvan 25 miljoen euro voor de uitvoeringskosten.

Deelnemers aan de Lbv-plus mogen na bedrijfsbeëindiging niet elders een veehouderij beginnen met dezelfde diersoort. Het is wel toegestaan elders een doorstart te maken met een andere diersoort. Deelnemers mogen ook andere economische activiteiten beginnen op de gesloten locatie, mits de stikstofemissie niet hoger is dan 15 procent van de gesloten veehouderij. Echter, op 18 december 2024 deed de Raad van State een uitspraak die intern salderen alleen toestaat als wordt voldaan aan het 'additionaliteitsvereiste'. Dat betekent dat bij het inzetten van de stikstofruimte van de veehouderij voor een nieuwe activiteit, er moet worden aangetoond dat de stikstofruimte niet in zijn geheel nodig is voor natuurherstel. Dit geldt ook voor het inzetten van die 15 procent stikstofemissie voor nieuwe economische activiteiten. Door de uitspraak beoordeelden sommige provincies, gemeenten en omgevingsdiensten tijdelijk geen aanvragen. Op 4 april is er door het ministerie van LNV, provincies, gemeenten en omgevingsdiensten een gezamenlijke handreiking opgesteld om hier de nieuwe economische activiteiten toe te staan waarvan verwacht wordt dat deze juridisch houdbaar is (LNV 2025b).

Op 2 mei 2023 heeft de Europese Commissie goedkeuring gegeven aan de Lbv-plus. De Lbv-plus is op 12 juni 2023 gepubliceerd in de Staatscourant (LNV 2023c). De regeling is op 3 juli opengesteld met een budget van 975 miljoen euro. Dit budget is in april 2024 opgehoogd tot 1.820 miljoen euro (LNV 2024a). In eerste instantie zou de regeling sluiten op 5 april 2024, maar dit is in april 2024 verlengd tot 20 december 2024 (LNV 2024b; LNV 2024c). Aanvragers ontvangen uiterlijk 16 weken na indiening een besluit, waarna bij een positief besluit binnen zes maanden de modelovereenkomst getekend dient te worden om aanspraak te kunnen maken op het eerste voorschot van 20 procent. Binnen 12 maanden na het ondertekenen van de overeenkomst dienen alle veehouderijactiviteiten gestopt te zijn en productierechten te zijn vervallen. 28 maanden na ondertekening dienen stallen gesloopt te zijn.

Status beleidsinstrument

De regeling is op 20 december 2024 gesloten. Om aanspraak te kunnen maken op subsidieverstrekking (eerste voorschot van 20 procent) dienen ondernemers binnen 6 maanden na toekenning van de subsidie de modelovereenkomst getekend in te dienen. Om in aanmerking te komen voor het tweede voorschot van 60 procent moeten binnen 12 maanden na het ondertekenen van de overeenkomst alle veehouderijactiviteiten gestopt te zijn (dieren en mest afgevoerd), dient het productierecht te zijn vervallen en dient een verzoek te zijn ingediend bij bevoegde gezagen voor het wijzigen van het omgevingsplan en voor het intrekken dan wel wijzigen van natuur- en/of milieuvergunning. Om aanspraak te kunnen maken op subsidievaststelling moet de productiecapaciteit (stallen, mestkelders en -silo's, voersilo's) binnen 28 maanden na ondertekening van de overeenkomst gesloopt en afgevoerd te zijn.

Op 31 maart 2025 heeft LVVN de depositievermindering door de Lbv-plus geraamd op 33,77 mol/ha/jaar (LVVN, 2025a). Daarbij werd de aannahme gemaakt dat ondernemers die op 11 maart 2025 nog een actieve aanvraag hadden voor de regeling ook tot daadwerkelijke beëindiging over zouden gaan. Bij deze analyse is alleen de depositievermindering binnen een straal van 25 kilometer rondom deelnemende bedrijven meegenomen. De ambtelijke analyse wijkt hier af van ramingen zoals die worden opgesteld door het kennisconsortium van PBL en RIVM (LVVN, 2025a). Voor toepassingen in vergunningverlening, en voor de criteria van de Lbv, Lbv-plus en Lbv kleinere sectoren regelingen, wordt gerekend met de depositie die neerslaat binnen een straal van 25 kilometer van de emissiebron. De Raad van State heeft gesteld dat voor vergunningverlening de stikstofdepositie van een specifieke bron op een specifieke locatie verder dan 25 kilometer van die bron niet kan worden toegerekend aan dat project. Grofweg 70 procent van de depositie slaat neer buiten deze straal rondom de bron. In de analyses in de MESN-rapportage wordt daarom gerekend met de totale depositievermindering van de bronmaatregelen ook buiten de straal van 25 kilometer.

Hoe wordt het beleidsinstrument meegenomen?

Bij de stikstofbronmaatregelen wordt de inschatting van het effect gebaseerd op de situatie op 1 mei 2025. Voor de Lbv-plus (en Lbv) wordt hiervan afgeweken. Voor deze regelingen bleek dat eerder gemaakte aannames over het aantal bedrijven dat zich terugtrekt na een goedgekeurde aanvraag en/of een ondertekend contract hoger ligt dan aangenomen op basis van de gegevens op 1 mei. Hierdoor was de inschatting van de deelname aan deze regelingen en de emissie- en depositiereductie te hoog. Omdat de Lbv en Lbv-plus bronmaatregelen zijn met een hoge depositiereductie is het effect van deze regelingen bepaald op basis van de stand van zaken op 14 oktober 2025.

De Lbv-plus wordt kwantitatief meegenomen als vastgesteld beleid. Voor de inschatting van het effect zijn verschillende aannames gemaakt. Een belangrijke onzekerheid is de mate waarin bedrijven die een lopende aanvraag hebben zich nog terug zullen trekken. Wij gaan ervan uit dat veruit de meeste bedrijven die zich terugtrekken dat doen voordat ze het tweede voorschot aanvragen. Voorwaarden om in aanmerking te komen voor het tweede voorschot is dat dieren afgevoerd moeten zijn en dat de dierrechten zijn doorgehaald, op het moment dat dit gebeurd is verwachten we dat bedrijven hun aanvraag niet meer intrekken.

Op basis van gegevens van RVO is de lijst met bedrijven die zich hebben aangemeld voor de Lbv-plus bekend; in totaal gaat het om 907 aanmeldingen, waarvan 56 (6 procent) aanvragen zijn afgewezen en er 851 zijn toegekend. Van de toegekende overeenkomsten zijn op 14 oktober 2025 263 aanvragen (31 procent) ingetrokken en dus zijn er nog 588 bedrijven met een lopende aanvraag.

Van de bedrijven met een lopende aanvraag hebben er op 14 oktober 2025 563 bedrijven een contract ondertekend; er zijn nog 25 lopende aanvragen waarvan de termijn voor het ondertekenen van de nog niet is verstreken. 377 bedrijven die een aanvraag hebben gedaan hadden op 14 oktober al hun dieren en mest afgevoerd, hun natuur- en/of milieuvergunning ingetrokken of aangepast en hun productierechten laten vervallen.

Voor de inschatting van het effect zijn verschillende aannames gemaakt, die hieronder worden toegelicht. Bij de berekening van de emissie-effecten is ervan uitgegaan dat een krimp van de veestapel leidt tot een evenredige reductie van de emissies uit stal en opslag, beweiding, mestbewerking en -verwerking. Er is geen effect verondersteld op emissies bij mestaanwending, vanwege het huidige mestoverschot en omdat er via de Lbv-plus geen grond opgekocht gaat worden.

Bovengrens

Bij de inschatting van de bovengrens gaan we ervan uit dat alle bedrijven waarvoor de aanvraag is toegekend en die zich op 14 oktober 2025 niet hebben teruggetrokken meedoen aan de Lbv-plus. Op 14 oktober 2025 zijn er nog 588 lopende aanvragen waarvan we verwachten dat die allemaal deel zullen nemen aan de Lbv-plus. Op basis van deze uitgangspunten leidt dit tot een afname van de veestapel met circa 1,4 procent bij melkvee, 9,7 procent bij varkens en 6,4 procent bij pluimvee (legkippen en vleeskuikens) in 2030.

Ondergrens

Bij de inschatting van de ondergrens gaan we ervan uit dat alleen de bedrijven waarbij al de dieren zijn afgevoerd en de productierechten zijn doorgehaald daadwerkelijk zullen stoppen. Dit gaat om 377 bedrijven. Op basis van deze uitgangspunten leidt dit tot een afname van de veestapel met circa 0,7 procent bij melkvee, 6,7 procent bij varkens en circa 3,4 procent bij pluimvee (legkippen en vleeskuikens) in 2030.

Middenraming

Naast de 377 bedrijven waarbij al de dieren zijn afgevoerd en de productierechten zijn doorgehaald en waarvan we verwachten dat ze daadwerkelijk zullen stoppen, zijn er nog 211 bedrijven die nog een lopende aanvraag hebben. Op 14 oktober heeft 31 procent van de aanvragers de aanvraag alsnog ingetrokken. We gaan er daarom vanuit dat een deel van de bedrijven die hun dieren nog niet hebben afgevoerd en hun rechten nog niet hebben doorgehaald alsnog hun aanvraag intrekken. Van eerdere regelingen is niet bekend hoeveel bedrijven zich alsnog terugtrekken ondanks dat ze een al een modelovereenkomst hadden ondertekend. Wel is bekend dat bij de Srv 36 procent van de positief beschikte aanvragen zich alsnog terugtrok. Bij de Lbv-plus verwachten we ook dat een deel van de aangemelde bedrijven zich terug zal trekken. We gaan ervanuit dat 36 procent van de bedrijven die een modelovereenkomst hebben getekend, maar de dieren nog niet hebben afgevoerd, zich alsnog terug zal trekken. Dit betekent dat we in dit scenario verwachten dat naast de 377 bedrijven waar de dieren al zijn afgevoerd nog circa 135 van de 211 bedrijven die dat nog niet hebben gedaan deel zal nemen aan de Lbv-plus. Op basis van deze uitgangspunten leidt dit tot een afname van de veestapel met circa 1,1 procent bij melkvee, 8,6 procent bij varkens en circa 5,4 procent bij pluimvee (legkippen en vleeskuikens) in 2030.

Referenties

LNV (2022a), *Nationale Omgevingsvisie; Brief regering; Voortgang integrale aanpak landelijk gebied en opvolging uitspraak Raad van State over Porthos*, 25 november 2025, Kamerstukken II 2022/23, 34682;35334, nr. 108.

- LVN (2023a), *Kamerbrief over Notificatie landelijke beëindigingsregelingen veehouderijlocaties piekbelasting* (2 mei 2023). Den Haag: Ministerie van Landbouw, Natuur en Visserij; <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2023/05/02/notificatie-landelijke-beeindigingsregelingen-veehouderijlocaties-piekbelasting>
- LVN (2023b), *Toekomstvisie agrarische sector; Brief regering; Voortgang aanpak piekbelasting*, 12 juni 2026, Kamerstukken II 2022/23, 30 252; 35 334, nr. 96.
- LVN (2023c), *Regeling van de Minister voor Natuur en Stikstof van 5 juni 2023, nr. WJZ/ 27312934, houdende regels voor de verstrekking van subsidie voor het sluiten van veehouderijlocaties met piekbelasting op natuurgebieden (Landelijke beëindigingsregeling veehouderijlocaties met piekbelasting)*, Staatscourant 2023, 15029
- LVN (2024a), *Vaststelling van de begrotingsstaat van het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LVN) voor het jaar 2024*, Kamerstukken II 2023/24, 36 410 XIV, nr. 4
- LVN (2024b), *Toekomstvisie agrarische sector; Problematiek rondom stikstof en PFAS; Brief regering; Voortgang aanpak piekbelasting*, 23 januari 2024, Kamerstukken II 2023/24, 30 252; 35 334, nr. 149.
- LVN (2024c), *Regeling van de Minister voor Natuur en Stikstof van 11 april 2024, nr. WJZ/52485693, tot wijziging van de Landelijke beëindigingsregeling veehouderijlocaties voor stikstofreductie en van de Landelijke beëindigingsregeling veehouderijlocaties met piekbelasting*, Staatscourant 2024, 12047
- LVVN (2025a), *Natuurbeleid; Problematiek rondom stikstof en PFAS; brief regering; Stand van zaken van een aantal moties in het domein landelijk gebied en stikstof*, 31 maart 2025, Kamerstukken II 2024/25, 35 334; 33 576, nr. 358.
- LVVN (2025b), *Handreiking voor ondernemers en adviseurs voor nieuwe activiteiten na sluiting veehouderij (Lbv-regelingen) (04-04-2025)*, Den Haag: Ministerie van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur, zie: <https://www.onslevendlandschap.nl/aanpak-piekbelasting/documenten/regelingen/2025/04/16/handreiking-voor-ondernemers-en-adviseurs-voor-nieuwe-activiteiten-na-sluiting-veehouderij-lbv-regelingen>
- Remkes, Johan (2022), *Wat wel kan: Uit de impasse en een aanzet voor perspectief*
- RIVM (2023), *Bepalen drempelwaarde piekbelasters-aanpak*, Bilthoven: Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu.

3.4 Maatregel gerichte aankoop, eerste tranche (MGA-1)

Tabel 3.5

Maatregel gerichte aankoop, eerste tranche (MGA-1)

Naam maatregel	Maatregel gerichte aankoop, eerste tranche (MGA-1)
Instrument(en)	Beëindigingsregeling
Soort maatregel	PSN bronmaatregel
Sector	Landbouw
Status	Vastgesteld beleid

Beschrijving beleidsinstrument

De Maatregel Gerichte Aankoop 1 (MGA-1) en beëindiging (voorheen Regeling Provinciale Aankoop Veehouderijen nabij natuurgebieden (Rpav)) is de eerste tranche van de Maatregel Gerichte Aankoop en Beëindiging Veehouderijen (LNV 2020c). Deze regeling is gericht op de selectieve, vrijwillige beëindiging van piekbelastende veehouderijbedrijven met een stikstofdepositie van meer dan 2 mol stikstof per hectare per jaar op stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden (wat overeenkomt met 0,1-0,2 procent van de gemiddelde stikstofdepositie op stikstofgevoelige natuur).

De provincies voerden deze maatregel uit en zijn in dit instrument de actieve opkopende partij. De regeling stond open voor houders van melkvee, varkens, pluimvee, vleeskalveren en melkgeiten. De MGA had een budget van 350 miljoen euro verdeeld over meerdere tranches. De eerste tranche (MGA-1) had een budget van 100 miljoen euro. Hiervan is 95 miljoen euro via een specifieke uitkering aan provincies beschikbaar gesteld. Binnen de regeling is een vergoeding mogelijk voor de opkoop van productierechten, productiecapaciteit, sloopkosten van de productiecapaciteit en de opkoop van grond. Het is voor deelnemers aan de MGA-1 niet toegestaan om elders in Nederland een nieuwe veehouderij te vestigen of een over te nemen.

De oorsprong van de maatregel ligt in het klimaatakkoord, waar 100 miljoen euro was gereserveerd voor een vrijwillige stoppersregeling in de veenweidegebieden voor veehouderij rondom Natura 2000-gebieden. Op 7 februari 2020 kwam er een ophoging van het budget met 250 miljoen euro als onderdeel van een eerste maatregelenpakket in de landbouw om de stikstofproblematiek aan te pakken. De middelen zouden in 3 tranches van 100, 100 en 150 miljoen euro beschikbaar worden gesteld (LNV 2020a). Met deze middelen werd het doel van de maatregelen verbreed naar het verminderen van stikstofdepositie, broeikasgasemissies en het creëren van schuifruimte in een gebiedsproces om ruimte te geven aan blijvende en verplaatsende agrariërs.

In april 2020 werd de “gerichte uitkoop piekbelasters rond N2000” onderdeel van de structurele aanpak stikstof als bronmaatregel gericht op reductie van stikstofdepositie (LNV 2020b). Op 4 november 2020 treedt de Regeling provinciale aankoop veehouderijlocaties (Rpav) als regeling voor de (eerste tranche van de) “Maatregel gerichte opkoop” (MGO) in werking (LNV 2020c).

In november 2021 werd het budget van de MGA-1 nogmaals opgehoogd met 133,4 miljoen euro uit de overgebleven middelen van de Saneringsregeling varkenshouderijen (Srv) (LNV 2021a). Deze verhoging dient depositieruimte te creëren voor vergunningen voor woningbouw en

infrastructuurprojecten. In december 2021 werd er een wijziging gepubliceerd over de uitgangspunten, afgestemd met de provincies, die rekening hield met het hogere subsidieplafond (gevolg van resterend budget Srv) en er op gericht is de effectiviteit van de maatregel te vergroten. Zo werd bijvoorbeeld de eindtermijn waarop koopovereenkomsten moeten zijn gerealiseerd, verlengd met vier maanden, tot en met 4 september 2022. Deze aanpassingen gold ook met terugwerkende kracht (LNV 2021b).

In februari 2022 werd het Legalisatieprogramma PAS-meldingen gepubliceerd, waarbij twee tranches van de Rpav als bronmaatregel in dit programma wordt genoemd ten behoeve van vergunningverlening van woningbouw(projecten) en zeven grote infrastructurele MIRT projecten en de legalisering van PAS-melders (LNV 2022a). Hierbij diende specifiek de depositievermindering ten gevolge van de ophoging van het budget met de resterende middelen uit de SRV ten goede te komen aan woningbouw en de zeven MIRT-projecten. Daarbij wordt de beoogt de stikstofdepositieruimte uit de eerste tranche Rpav/MGA-1 in de tweede helft van 2022 in te boeken in het stikstofregistratiesysteem SSRS.

Op 10 mei 2022 werd de “Maatregel gerichte opkoop” omgedoopt tot “Maatregel gerichte aankoop en beëindiging” (MGA-1). Dan wordt tevens de tweede tranche (MGA-2) ter consultatie voorgelegd (LNV 2022b). Op 8 september 2022 werd de einddatum van het aankoopproces verder verlengd tot 30 november 2022. Ook vindt een herverdeling plaats van het restbudget van de MGA-1, waarbij met name in Limburg er een forse ophoging van het budget is geweest. Op 1 december 2022 wordt de verlengde inschrijvingsperiode voor de MGA-1 gesloten. In de provincie Limburg (25) zijn de meeste overeenkomsten gesloten, gevolgd door Gelderland (8) en Noord-Brabant (8), Overijssel, Drenthe (4), Friesland (2) en Groningen (1). In totaal zijn 16 melkveebedrijven, 10 kalverhouderijen, 12 pluimveebedrijven en 16 varkensbedrijven opgekocht (RVO 2022).

In december 2022 werd de Rpav in het definitieve Programma SN opgenomen als een van de maatregelen om emissies bij de bron te reduceren om te komen tot verlaging van de depositie op de verschillende Natura 2000-gebieden (LNV 2022c). Volgens het Programma SN is de verwachting dat alle tranches van de MGA-1/Rpav, gezamenlijk een reductie van 9.1 mol/ha/jr zou realiseren. Op 21 juni 2023 werd de Regeling natuurbescherming gewijzigd om de depositieruimte die vrij is gekomen uit de MGA-1 (als de eerste tranche Rpav) toe te voegen aan het SRSS (LNV 2023a).

De MGA-1 is niet voor staatsteun genotificeerd bij de Europese commissie. De aanname was dat er geen sprake was van staatsteun omdat de aankopen plaatsvonden tegen marktconforme vergoedingen (Provincie Gelderland 2023). Echter gesprekken tussen het ministerie van LNV en de Europese commissie naar aanleiding van de notificatie van de Lbv en Lbv-plus leidden tot andere inzichten. De EC constateerde dat in dergelijke situatie de overheid niet handelt zoals een marktpartij dat zou doen en dat daarmee dat elke vorm van steun en aankopen gericht op de vrijwillige beëindiging van productiecapaciteit zou moeten worden aangemeld als staatsteun.

Status beleidsinstrument

De regeling liep van november 2020 tot december 2022. In totaal hebben 174 bedrijven zich aangemeld voor de regeling. Uiteindelijk is met 54 bedrijven een koopovereenkomst gesloten voor een bedrag van 110 miljoen euro (LNV 2023b). Daarvan hebben twee ondernemers zich alsnog teruggetrokken om mee te doen aan de Landelijke beëindigingsregeling veehouderij met piekbelasting (Lbv-plus). De 52 koopovereenkomsten zijn in 2022 afgesloten. De afwikkeling (het sluiten van de veehouderij (afronding van productiecycclus, afvoeren van dieren en mest, sloop van stallen,

doorhalen van rechten en verzoek indienen tot wijziging van bestemmingsplan) vergt veelal een jaar of meer. De resterende middelen vloeien terug naar de staatskas en niet naar volgende tranches van de MGB zoals is aangenomen in Reinds et al. (2024). De 250 miljoen euro voor de volgende tranches zijn gesplitst in: 150 miljoen euro voor de MGB, 50 miljoen euro voor de Lbv-kleine sectoren en 50 miljoen euro voor 'maatwerkvoorziening Lbv/Lbv-plus'. Daarmee is de inzet nog steeds om die 250 daadwerkelijk te besteden aan stoppende veehouderijen (PBL en TNO 2025).

Hoe wordt het beleidsinstrument meegenomen?

De MGA-1 wordt als vastgesteld beleid kwantitatief meegenomen. De aankopen van de MGA-1 zijn nog niet volledig afgerond. Vanuit RVO zijn gegevens ontvangen over de deelnemers aan de MGA-1. Voor de meeste provincies waren de volledige adressen beschikbaar, maar voor Limburg en Gelderland bleken alleen op postcode 6-niveau gegevens beschikbaar voor de beëindigingsmaatregelen. Voor deze bedrijven zijn daarom geen exacte gegevens beschikbaar.

Voor de inschatting van het effect van de MGA-1 zijn daarom verschillende aannames gemaakt. Waar er meerdere bedrijven voorkwamen is er een gemiddelde genomen van de bedrijven met dezelfde veehouderijsector die binnen deze postcode voorkomen. De deelnemende bedrijven zijn ingedeeld in het al gerealiseerde effect en nog te behalen effect. Daartoe is eerst een zogenaamd referentie gemiddelde bepaald, als gemiddelde van de dieraantallen in de periode 2018-2021, voor zover de diergroep in deze periode aanwezig was. Het verschil tussen het referentie gemiddelde en het dieraantal in 2023 is de ex post reductie; het andere deel van het referentiegemiddelde is de te verwachten ex ante reductie. Uit de RVO-bestanden over de MGA-1 d.d. mei 2025 blijkt dat alle stallen van de deelnemers inmiddels leeg zijn.

Het gaat om in totaal 50 bedrijven die hebben deelgenomen, waarvan 21 in Limburg, 8 in Gelderland, 8 in Noord-Brabant, 6 in Overijssel, 4 in Drenthe, 2 in Friesland en 1 in Groningen. Onderverdeeld naar sector betreft het 15 melkveebedrijven, 9 vleeskalverhouderijen, 16 varkensbedrijven en 10 pluimveebedrijven.

Referenties

- LVN (2020a), *Problematiek rondom stikstof en PFAS; Brief regering; Voortgang stikstofproblematiek: maatregelen landbouw en verdere impuls gebiedsgerichte aanpak*, 7 februari 2020, Kamerstukken II 2019/20, 35 334; nr. 44.
- LVN (2020b), *Problematiek rondom stikstof en PFAS; Brief regering; Voortgang stikstofproblematiek: structurele aanpak*, 24 april 2020, Kamerstukken II 2019/20, 35 334; nr.82.
- LVN (2020c), *Regeling van de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit van 27 oktober 2020, nr. WJZ/20259020, houdende eenmalige specifieke uitkeringen ten behoeve van de gerichte opkoop van veehouderijen ter vermindering van de stikstofdepositie op overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden (Regeling provinciale aankoop veehouderijen nabij natuurgebieden)*, Staatscourant nr. WJZ/20259020, 27-10-2020;
- LVN (2021a), *Toekomst veehouderij; Brief regering; Stand van zaken Subsidieregeling sanering varkenshouderijen*, 30 juni 2021, Kamerstukken II 2020/21, 28 973;35 334; nr. 244.
- LVN (2021b), *Regeling van de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit van 21 december 2021, nr. WJZ/21181501, houdende eenmalige specifieke uitkeringen ten behoeve van de gerichte opkoop van veehouderijen ter vermindering van de stikstofdepositie op overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden (Regeling provinciale aankoop veehouderijen nabij natuurgebieden)*, Staatscourant 2021, 49899

- LVN (2022a), *Legalisatieprogramma PAS-meldingen (februari 2022)*, Den Haag: Ministerie van Landbouw, Natuur en Visserij.
- LVN (2022b), *Consultatie de tweede tranche van de Maatregel gerichte aankoop en beëindiging veehouderijen (MGA-2). Concept toelichting bij de regeling*, Den Haag: Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit.
- LVN (2022c), *Programma Stikstofreductie en Natuurverbetering 2022-2035 Eerste editie 2022 (december 2022)*, Den Haag: Ministerie van Landbouw, Natuur en Visserij.
- LVN (2023a), *Regeling van de Minister voor Natuur en Stikstof van 26 september 2023, nr. WJZ/ 35985432, tot wijziging van de Regeling natuurbescherming en de Omgevingsregeling (AERIUS 2023, herprioritering doelen en uitbreiding AERIUS Register met verschillende stikstofbanken)*, Staatscourant 2023, 25571
- LVN (2023b), *Problematiek rondom stikstof en PFAS; Brief regering; Uitwerking piekbelastersaanpak en voortgang PAS-melders*, 10 februari 2023, Kamerstukken II 2022/23, 35 334; nr. 222.
- PBL en TNO (2025), *Beleidsverzicht en factsheets beleidsinstrumenten. Achtergronddocument bij de Klimaat- en Energieverkenning 2025*, Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving.
- Provincie Gelderland (2023), *Rondvraagnotitie voor de GS vergadering van 14 februari*, zie <https://eenvandag.avrotros.nl/artikelen/provincie-gelderland-overtrad-regels-voor-staatssteun-bij-uitkoop-14-boerderijen-risico-dat-boeren-moeten-terugbetalen-153398>, laatst geraadpleegd op 18 juni 2026.
- Reinds, G.J., W.F.A. van Dijk, M.J.J. 't Hoen, I.H. Stammes, D.P. Stroeken, T.C.A. Cals, J. van Os, W.A. Marra en S.B. Hazelhorst (2024), *Voortgang stikstofbronmaatregelen en effecten in 2030. Monitoring en evaluatie van het Programma Stikstofreductie en Natuurverbetering*, Wageningen: Wageningen University & Research, Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving, Bilthoven: Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu.
- RVO (2022), *Rapportage 'Monitoring Regeling provinciale aankoop veehouderijen nabij natuurgebieden' Rapportage 10 December 2022 / Januari 2023*

3.5 Maatregel optimalisatie melkveerantsoen

Tabel 3.6

Maatregel optimalisatie melkveerantsoen (Verlaging eiwitgehalte in ruwvoer)

Naam maatregel	Maatregel optimalisatie melkveerantsoen (Verlaging eiwitgehalte in ruwvoer)
Instrument(en)	Managementmaatregel
Soort maatregel	PSN bronmaatregel
Sector	Landbouw
Status	Vastgesteld beleid

Beschrijving beleidsinstrument

Dit beleidsinstrument bestaat uit een afsprakenkader, gericht op voermanagementmaatregelen ter vermindering van stikstofemissies. Deze maatregel is in een Kamerbrief samen met twee andere managementmaatregelen voor de melkveehouderij ten behoeve van stikstofreductie, verder uitgewerkt (LNV 2021). Er zijn afspraken gemaakt met de sectorpartijen LTO, NAJK, Biohuis en Netwerk GROND die met het versturen van de brief zijn geformaliseerd. Deze bronmaatregelen maken deel uit van het structurele stikstofmaatregelen-pakket. Hierbij is alleen invulling gegeven aan managementmaatregelen in de melkveehouderij, waarbij afspraken zijn gemaakt (inclusief geformuleerde doelstellingen) op sectorniveau.

Met betrekking tot het ruw eiwitgehalte in het melkveerantsoen is de afspraak met de sector om deze de komende jaren stapsgewijs te verlagen tot maximaal 160 gram ruw eiwit per kilogram droge stof in 2025. Onder leiding van het NAJK en met deelname van de CTM-partijen (Coalitie Toekomstbestendige Melkveehouderij) en LNV is een technische werkgroep gestart. Ook de diervoedersector werkt mee aan het realiseren van het doel.

Er is in 2021 een voerpilot opgezet, om te kijken of er kosteneffectieve maatregelen mogelijk zijn die inpasbaar zijn in de bedrijfsvoering en weinig andere negatieve effecten hebben (onder andere op diergezondheid en welzijn. In de pilot nemen 155 melkveehouders deel die streven naar 155 gram ruw eiwit. In 2024 wordt samen met de sector gekeken naar nieuwe afspraken voor verdere optimalisatie in de periode na 2025. Voor de implementatie van veevoermaatregelen is 73 miljoen euro beschikbaar (structurele aanpak stikstof).

In 2025 is een nieuw convenant afgesloten door sector partijen:

- “Het doel is om het gemiddelde aandeel ruw eiwit in het totale rantsoen (ruwvoer en bijvoeding) van Nederlandse melkveebedrijven te verlagen van 163 gram per kg droge stof in 2023 naar maximaal 160 gram per kilogram droge stof in 2025 en 158 gram per kilogram droge stof in 2026. De normen worden periodiek geëvalueerd.”
- “Melkveehouders met een relatief hoog aandeel ruw eiwit in het rantsoen worden door adviseurs van diervoederbedrijven en onafhankelijk adviseurs begeleid om het aandeel ruw eiwit verantwoord te verlagen. Financieel adviseurs maken de financiële voordelen inzichtelijker en de zuivelsector start een campagne om het belang van het verlagen van het aandeel ruw eiwit actief te onderstrepen.” (LTO 2025)

LVVN draagt bij aan het convenant door kennisdeling en communicatie over het verlagen van ruw eiwitgehalte in het rantsoen, maar normerend beleid of financiële prikkels om het gehalte te verlagen ontbreken.

Status beleidsinstrument

Het bestuurlijk overleg in het voorjaar van 2024 heeft niet geleid tot een nieuw streefdoel en/of sectorafspraken richting 2030. Vanuit de aanpak mestmarkt (LVVN 2024) wordt ook gekeken naar het voerspoor, o.a. private borging van 160 gr RE/kg ds in het melkveerantsoen. Na 1 mei komen er nieuwe afspraken, waarin de huidige sectorafspraken wordt geëvalueerd en eventueel een nieuwe doelstelling wordt afgesproken richting 2030. Eventuele knelpunten bij het behalen van de sectorafspraken zullen uit dit overleg moeten voortkomen.

De oorspronkelijke maatregel verlagen ruw-eiwitgehalte in veevoer uit het structurele pakket is breder dan alleen melkveehouderij. De mogelijkheden voor een vergelijkbare managementaanpak voor andere sectoren (varkens- en pluimveehouderij) wordt momenteel verkend.

Hoe wordt het beleidsinstrument meegenomen?

Aangezien directe sturing op ruw eiwit ontbreekt (zie hierboven), wordt deze bronmaatregel niet apart geëvalueerd. De verwachting is echter dat het eiwitgehalte in het rantsoen zal afnemen (Cals et al., 2024). Trends in ruw eiwit in ruwvoer worden daarom in de berekening van de emissies wel meegenomen en zijn afhankelijk van de voersamenstelling. Naast de bovengenoemde prikkels uit het stikstofbeleid komt de daling onder andere doordat het stikstofgehalte in het rantsoen lager zal worden door van een lagere stikstofbemesting op grasland en maïsland in met nutriënten verontreinigde gebieden (NV-gebieden). Daarnaast is er de noodzaak om eiwitarmer te voeren, om zo minder mestproductie (in stikstof) te laten ontstaan en mestafzetkosten te drukken. In de berekeningen van het basispad is daarom een afname voorzien van het RE gehalte tot een waarde van gemiddeld 157 g RE/kg droge stof in 2030 (Cals et al. 2024).

Referenties

- LTO (2025), 'Partijen in de melkveehouderij sluiten covenant om aandeel ruw eiwit te verlagen', zie: <https://www.lto.nl/partijen-in-de-melkveehouderij-sluiten-covenant-om-aandeel-ruw-eiwit-te-verlagen/>, laatst geraadpleegd 18 juni 2026.
- LNV (2021), *Problematiek rondom stikstof en PFAS; Brief regering; Uitwerking managementmaatregelen melkveehouderij ten behoeve van stikstofreductie*, 20 juli 2021, Kamerstukken II 2020/21, 35 334; nr.159.
- LVVN (2024), *Mestbeleid; Brief regering; Aanpak mestmarkt*, 13 september 2024, Kamerstukken II 2023/24, 33 037; nr.559.
- Cals, T., C. Van Bruggen, J. Huijsmans, L. Vissers, J. Vonk en G. Velthof (2024), *Raming van luchtmissies uit de landbouw in 2030 en 2035, met doorkijk naar 2040; Achtergrondrapportage bij de landbouwramingen in het kader van de Klimaat- en Energieverkenning 2024 en de Emissieramingen Luchtverontreinigende stoffen 2025*, Wageningen: Wageningen Environmental Research.

3.6 Maatregel weidegang

Tabel 3.7
Maatregel weidegang

Naam maatregel	Maatregel weidegang
Instrument(en)	Managementmaatregel
Soort maatregel	Bronmaatregel
Sector	Landbouw
Status	Vastgesteld beleid

Beschrijving beleidsinstrument

Dit beleidsinstrument bestaat uit een afsprakenkader, gericht op het bevorderen van weidegang ter vermindering van stikstofemissies. Deze maatregel is in een Kamerbrief samen met twee andere managementmaatregelen voor de melkveehouderij ten behoeve van stikstof-reductie, verder uitgewerkt (LNV 2021). Er zijn afspraken gemaakt met de sectorpartijen LTO, NAJK, Biohuis en Netwerk GROND die met het versturen van de brief zijn geformaliseerd. Deze bronmaatregelen maken deel uit van het structurele stikstofmaatregelen-pakket. Hierbij is alleen invulling gegeven aan managementmaatregelen in de melkveehouderij, waarbij afspraken zijn gemaakt (inclusief geformuleerde doelstellingen) op sectorniveau.

De doelstelling is een toename van het gemiddelde aantal uren weidegang met 180 uur in 2025 ten opzichte van 2018, berekend over alle melkkoeien (inclusief jongvee) in Nederland. Voor deze maatregel is 3 miljoen euro gereserveerd, afkomstig uit de structurele aanpak stikstof.

In het kader van de maatregel is het door LNV gefinancierde project ‘Grip op Gras’ van Stichting Weidegang relevant om meer uren weidegang en een lager eiwitgehalte in het rantsoen te stimuleren. Inmiddels is ook het project ‘Jong Gegraasd Oud Gedaan’ gestart. Dit betreft een kennisverspreidingscampagne waarbij melkveehouders worden aangemoedigd hun jongvee te weiden. Daarnaast heeft LNV in het Gemeenschappelijk Landbouwbeleid (GLB) de mogelijkheid geopend om extra uren weidegang te belonen als groene dienst via de eco-regeling.

Deze doelstelling is gewijzigd ten opzichte van de in 2020 geformuleerde doelstelling voor de analyse van de stikstof bronmaatregelen door het PBL, waardoor de potentiële reductie anders zal uitpakken. Sinds vorig jaar is weidegang ook een activiteit binnen de eco-regeling. Vanaf dit jaar (2024) moeten melkveehouders 1.500 uren of 2.500 uren weidegang behalen om te voldoen aan de ecoactiviteit. Zie ook RVO (2024).

Het gemiddeld aantal uren weidegang is sinds referentiejaar 2018 gedaald in plaats van gestegen. Het streefdoel is hiermee verder uit zicht gekomen dan bij aanvang van de maatregel (CBS 2023).

Status beleidsinstrument

Vastgesteld beleid, er lopen een aantal projecten die meer weidegang onder de aandacht brengen:

1. Grip op Gras (2021-2024): budget 1,8 miljoen euro; 268 deelnemers (peildatum juni 2023)
2. Jongvee Weiden (2023-2025): budget 275k euro; 50 adviesgesprekken met individuele ondernemers.

Voorgenomen beleid:

1. Project Veelweiden (2024-2026): budget 635k euro; onderdeel meten 10 deelnemers, onderdeel trainingen 200 deelnemers.
2. Project Robot en Weiden (2024-2027): budget 863k euro; geen deelnemersaantal bekend.

Alle subsidies zijn vooralsnog gericht op pilots en techniek.

Daarnaast zijn er op basis van nieuwe metingen in het kader van het Nationaal Kennisprogramma Stikstof (NKS) sterke twijfels over de effectiviteit van deze maatregel; de emissie van ammoniak bij weidegang blijkt op basis van de metingen (veel) hoger dan tot nu toe werd aangenomen (LVVN 2025; CDM).

Hoe wordt het beleidsinstrument meegenomen?

De regeling wordt niet kwantitatief meegenomen omdat het effect volgens de laatste inzichten waarschijnlijk nihil is.

Referenties

CBS (2026), *Weidegang van melkvee; bedrijfsgrootte, regio*, Den Haag: CBS StatLine.

CDM, *pers. com.*

LNV (2021), *Problematiek rondom stikstof en PFAS; Brief regering; Uitwerking managementmaatregelen melkveehouderij ten behoeve van stikstofreductie*, 20 juli 2021, Kamerstukken II 2020/21, 35 334; nr.159.

LVVN (2025), *Voortgang Nationaal Kennisprogramma Stikstof 2024*, Den Haag: Ministerie van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur.

RVO (2024), 'Eco-regeling 2024', zie: <https://www.rvo.nl/subsidies-financiering/glb-2024/eco-regeling>, laatst geraadpleegd 18 juni 2026.

3.7 Omschakelprogramma

Tabel 3.8

Omschakelprogramma duurzame landbouw

Naam maatregel	Omschakelprogramma duurzame landbouw
Instrument(en)	Innovatie
Soort maatregel	Bronmaatregel
Sector	Landbouw
Status	Vastgesteld beleid

Beschrijving beleidsinstrument

Het doel van het Omschakelprogramma duurzame landbouw is veehouders, akkerbouwers en tuinders ondersteunen die willen omschakelen naar een stikstofarme(re) en meer duurzame agrarische bedrijfsvoering. Twee belangrijke obstakels voor die agrariërs die willen omschakelen zijn het moeizaam verloop van financiering door banken en de inkomensdip die ontstaat tijdens en vlak na de omschakeling. Het omschakelfonds is gericht op het wegnemen van deze obstakels via verschillende instrumenten. Voor het omschakelprogramma is 175 miljoen euro beschikbaar gesteld (LNV 2020b). Het omschakelprogramma is onderdeel van het Programma Stikstofreductie en Natuurverbetering (Psn).

Het omschakelprogramma is aangekondigd op 7 februari 2020 (LNV 2020a). Op 24 april 2020 is een ruwe schets gegeven van de contouren van het omschakelprogramma als onderdeel van de structurele aanpak stikstof (LNV 2020b). In het eerste financiële overzicht, opgenomen in dezelfde brief staat ook aangegeven hoe de middelen over de tijd wordt verdeeld: 10 miljoen euro in 2020, en vervolgens 65, 50 en 50 miljoen euro in de jaren 2021 t/m 2023.

Op 18 november 2020 is een uitgebreidere toelichting gegeven op het omschakelfonds (LNV 2020c). Deze brief schets een samenhangend pakket van elkaar ondersteunende maatregelen dat bestaat uit vier instrumenten en twee sporen. Onder het omschakelspoor vallen het Investeringsfonds Nationaal Groenfonds, de Subsidieregeling Bedrijfsplan voor omschakeling en de Regeling Demonstratiebedrijven. Onder het overbruggingsspoor valt de Werkkapitaalregeling. Hiervan is het Investeringsfonds Nationaal Groenfonds het belangrijkste onderdeel. Op de website van het Nationale Groenfonds (NGF) wordt dit fonds nader toegelicht. Het fonds bestaat uit een revolverend investeringsfonds waaruit bedrijven een langjarige financiering verstrekt krijgen in de vorm van een achtergestelde lening tegen aantrekkelijke voorwaarden waaronder een lage rente (1 procent) en enkele aflosvrije jaren. Het maximumbedrag dat bedrijven kunnen lenen bij het fonds is 400.000 euro. De overige drie regelingen zijn vooral ondersteunend bijvoorbeeld door het verstrekken van vouchers voor het opstellen van een bedrijfsplan, demonstratiebedrijven en tijdelijke ondersteuning met werkkapitaal.

Op 15 juli 2021 heeft de minister van LNV in een brief aan de Tweede Kamer de start van de pilot Investeringsfonds Duurzame Landbouw aangekondigd (LNV 2021). Voor de pilot IDL is een termijn van één jaar uitgetrokken en een fondsvermogen van 9 miljoen euro. Deze pilot is afgesloten in juli 2022. Op 15 december 2022 heeft de minister aangegeven n.a.v. Kamervragen dat de pilot is verlengd tot en met juni 2023 (Tweede Kamer 2022). Daarvoor is 12 miljoen euro uitgetrokken. In september 2024 is de pilot IDL afgerond en heeft in totaal 28,8 mln. euro aan lening verstrekt. Hiermee zijn 93 IDL-aanvragen gefinancierd.

Zoals gezegd, het Omschakelprogramma bestaat uit een omschakelspoor en een overbruggingspoor. Het omschakelspoor zorgt voor financiële ondersteuning van investeringen in de daadwerkelijke omschakeling door agrarische ondernemers, individueel of in een samenwerkingsverband. Het overbruggingspoor is bedoeld om tijdelijke financiële dips tijdens de omschakelperiode te overbruggen. Het maakt de stap richting omschakeling minder groot. Deze sporen bestaan uit de volgende vier instrumenten:

Omschakelspoor

a) Investeringsmaatregel: Investeringsfonds Duurzame Landbouw (IDL)

Bedrijven met plannen om hun stikstofuitstoot te verminderen en de bedrijfsvoering op meerdere fronten blijvend te verduurzamen kunnen terecht bij het Investeringsfonds Duurzame Landbouw (IDL) voor gunstige leningen om financiële belemmeringen tijdens de omschakeling te vermindere-

Het investeringsfonds verstrekt achtergestelde leningen (risicodragend kapitaal) aan agrarische ondernemers, wat moet helpen om de totale financiering van de omschakeling rond te krijgen. Het fonds verplicht dat private partijen het ingediende omschakelplan co-financieren. Het gaat daarbij om leningen die in principe weer terugbetaald worden. De voorwaarde voor deze leningen zijn een rente van 1%, looptijden van maximaal 12 jaar, achterstelling van de lening en een aflossingsvrije periode gedurende maximaal 6 jaar.

In totaal is voor het IDL 70 miljoen euro beschikbaar. Het IDL is gestart op 13 juli 2021 met een pilot via het Nationaal Groenfonds met een budget van 10 miljoen euro. In totaal is 70 miljoen euro beschikbaar voor dit instrument tussen 2021 en 2023. Het IDL heeft als pilot gelopen van 13 juli 2021 tot en met 31 december 2023 met een budget van 31 miljoen euro (LNV 2024). Gedurende die periode zijn er 194 aanvragen binnengekomen en zijn er 113 gehonoreerd. De gemiddelde lening per bedrijf was 290.000 euro waarmee de verwachting is dat het volledige fondsvermogen van de pilot is uitgezet. In combinatie met verplichte cofinanciering zorgt de pilotfase IDL voor 142 mln. euro aan investeringsplannen voor de omschakeling naar duurzame land- en tuinbouw. Het Investeringsfonds Duurzame Landbouw (IDL) is als pilot afgerond eind 2023. Deze pilot is eind 2022 positief geëvalueerd (Ecorys 2022). Mede op basis van deze evaluatie heeft de minister van LNV in juli 2023 besloten het IDL een definitief karakter te geven.

Er zijn diverse voorwaarden verbonden aan de regeling, niet alleen financieel, maar ook inhoudelijk. Bedrijven die in aanmerking willen komen voor financiering vanuit het IDL dienen bij hun aanvraag een bedrijfsplan in te dienen en de toezegging van cofinanciering. De door de overheid gestelde voorwaarden is dat het bedrijfsplan waar agrariërs financiering voor aanvragen, moet leiden tot aantoonbare verbeteringen op minimaal vijf van acht duurzaamheidsdoelen waarvan daling van de stikstof-emissie een verplicht doel is in alle bedrijfsplannen.

De beoordeling van de bedrijfsplannen wordt in commissieverband gedaan. Deze commissie bestaat uit experts op het terrein van landbouw en natuur. De beoordeling door de commissie is vooral een kwalitatief oordeel en niet zozeer een kwantitatief oordeel. De door LNV aangereikte handreiking is daarbij een belangrijk document. Een kwalitatief oordeel over motivatie, samenhang van gekozen maatregelen en de potentie voor doelbereik lijkt daardoor in de beoordeling belangrijker dan een kwantitatieve inschatting van het effect.

b) Subsidieregeling Bedrijfsplan voor omschakeling

De subsidieregeling bedrijfsplan voor omschakeling ondersteunt agrariërs bij het opstellen van een bedrijfsplan voor omschakeling. Dit bedrijfsplan is tevens nodig om in aanmerking te komen voor het Investeringsfonds Duurzame landbouw. Voor deze regeling is 1,9 miljoen euro per jaar beschikbaar in de periode 2021 tot en met 2023. Deze regeling is als onderdeel van de Subsidiemodule agrarische bedrijfsadvisering en educatie (SABE) als SABE bedrijfsplan voor omschakeling naar duurzame landbouw open geweest voor aanvragen tussen 4 april 2022 en 15 mei 2022. Aanvragers kwamen in aanmerking voor een subsidie voor 80 procent van de kosten tot een maximum van 6000 euro (RVO 2021).

c) Regeling Demonstratiebedrijven

De regeling Demonstratiebedrijven heeft als doel de verduurzaming van de land- en tuinbouwsector te bevorderen door het subsidiëren van demonstratiebedrijven die nieuwe kennis en technologie in de praktijk brengen. Het ontbreken van concrete praktijkvoorbeelden en proefboerderijen blijkt vaak een belemmering bij de omschakeling naar een meer duurzame bedrijfsvoering. Een demonstratiebedrijf kan daarin voorzien. Voor deze regeling is 1,7 miljoen euro per jaar beschikbaar tussen 2021 en 2023. Deze regeling is sinds 2023 opgegaan in de GLB-projectsubsidie demonstratieprojecten (LNV 2023).

Overbruggingsspoor

a) Werkkapitaalregeling Omschakelprogramma (BL Plus)

Met de Werkkapitaalregeling Omschakelprogramma (BL Plus) kan extra werkkapitaal worden aangevraagd om de omschakelingsperiode te overbruggen. De omschakelperiode is de periode waarin vanwege de omschakeling nog onvoldoende wordt verdiend om de kosten te kunnen dekken. Met deze regeling geeft de overheid een borgstelling om ook de tijdelijke extra kosten en/of tijdelijk mindere opbrengsten die vaak gepaard gaan met omschakeling, via een werkkapitaalregeling bij een bank financierbaar te maken. Deze regeling staat open voor bedrijven die de omschakeling maken naar een biologische bedrijfsvoering of een omschakeling via het IDL. Daarnaast kan via deze regeling ook een investering in een nieuw concept, product of productieproces voor de primaire landbouwproductie worden gefinancierd. Voorwaarden voor deze innovaties is dat het gaat om een innovatief (uniek) concept, product of productieproces in Nederland die onderscheidend is op de markt en leidt tot een verbetering in duurzaamheid (RVO 2023a). Voor deze regeling is 1,4 miljoen euro beschikbaar gesteld in 2021. Sinds 1 januari 2022 staat de regeling weer open. Deze regeling is op 1 januari 2026 opgegaan in Borgstelling MKB Landbouw- en Visserijkredieten (BLV) (LVVN 2025).

Status beleidsinstrument

Sommige instrumenten van het omschakelprogramma zijn afgerond en sommige lopen nog.

Het IDL is sinds 2024 structureel geworden met een budget van 130 miljoen euro en een looptijd van 10 jaar met een mogelijkheid tot een verlening van 5 jaar (LNV, 2024). Bedrijven die aan deze regeling mee willen doen kunnen 60 procent van de kosten voor verduurzaming lenen tot een maximum van 500.000 euro. Dit bedrag is met 100.000 euro verhoogd ten opzichte van de pilot. Boeren jonger dan 40 jaar kunnen tot 70 procent van de kosten lenen. Het Nationaal Groenfonds is fondsbeheerder en de middelen worden gedurende de looptijd revolverend ingezet.

In de periode van 18 juni 2024 tot en met 31 december 2025 zijn er in totaal 201 aanvragen ontvangen. Van de 201 aanvragen heeft de beoordelingscommissie er 199 van een definitief oordeel

voorzien en zijn 119 aanvragen goedgekeurd. Het totale bedrag aan goedgekeurde IDL-verzoeken bedraagt circa 50 miljoen euro met een gemiddelde lening van 418 duizend euro. Op basis van de goedgekeurde aanvragen heeft het Nationaal Groenfonds 65 leningen voor een totaalbedrag van 27 miljoen euro verstrekt. Voor de overige aanvragen loopt het traject tot verstrekking nog.

Van de subsidieregeling Bedrijfsplan voor omschakeling zijn tot nu toe drie openstellingen geweest, waarbij circa 1.200 bedrijfsplanvouchers zijn aangevraagd (LNV 2024). Deze regeling is als SABE bedrijfsplan voor omschakeling naar duurzame landbouw opgenomen in het GLB/NSP voor de periode 2023–2027. In deze periode zullen nog meerdere openstellingen volgen (LNV 2024).

De Regeling Demonstratiebedrijven is als Sabe Demonstratiebedrijven opgenomen in het GLB/NSP voor de periode 2023–2027. De regeling stond boor een derde ronde open voor aanvragen van 3 oktober 2024 tot 14 november 2024 (RVO, 2023b, LNV, 2024). Er zijn 32 aanvragen gedaan waarvan er 17 zijn gehonoreerd. Om deze aanvragen te honoreren is het budget voor deze regeling verhoogd van 2.1 miljoen euro naar ruim 2.6 miljoen euro (RVO, 2023b). Gedurende de looptijd van het GLB/NSP zullen nog meerdere openstellingen volgen (LNV, 2024).

De Werkkapitaalregeling Omschakelprogramma (BL Plus) heeft open gestaan sinds november 2021. Per 1 januari 2026 is deze regeling opgegaan in de Borgstelling MKB Landbouw- en Visserijkredieten (BLV). Na evaluatie is gebleken dat modules voor beleidsdoelen anders dan borgstelling weinig toevoegen (LVVN 2026).

Het omschakelprogramma als geheel kent, indien afgemeten aan de oorspronkelijke planning van het budget een sterke vertraging en onder-uitputting. Er was voorzien dat de beschikbare financiële middelen van 175 miljoen euro aan achtergestelde leningen en kosten voor de faciliterende subsidies zou zijn ingezet in de periode tot en met 2023. Dat is bij lange na niet gehaald. Er is slechts 23 miljoen uitgegeven en 10 miljoen is concreet aangekondigd en het overige bedrag is dan wel beschikbaar maar nog niet als zodanig opgenomen in een regeling en dus ook nog niet vrijgegeven.

Hoe wordt het beleidsinstrument meegenomen?

Het omschakelprogramma wordt als vastgesteld beleid meegenomen. Een belangrijke vraag daarbij is wat is de reductie in stikstofemissie en -depositie die hiermee wordt bereikt. Een antwoord op deze vraag kan niet worden gegeven omdat bij deze regeling deelnemers hun bedrijfsvoering op allerlei verschillende manieren aan kunnen passen. Voor inschattingen van het effect hiervan is informatie nodig over de Ausgangssituatie voor deelname (nulmeting) en de situatie na deelname. Momenteel ontbreekt deze situatie nogal veelal of is te algemeen geformuleerd in aanvragen om een schatting van het effect te kunnen maken. Ook gemaakte inschattingen van de depositiereductie die wordt bereikt met de bedrijfsaanpassingen berekent in Aeries, zijn niet bruikbaar zonder te weten wat er voor aanpassingen in de bedrijfsvoering zijn gedaan. Deze berekening is ook niet altijd beschikbaar. Wel kan er verwacht worden dat de aanpassingen in bedrijfsvoering tot een verduurzaming van de bedrijfsvoering zullen leiden. De beoordeling van de bedrijfsplannen door de expertcommissie zorgen voor een extra kwaliteitscontrole op de uitvoering van effectieven en samenhangende maatregelen.

Referenties

Ecorys (2022), *Evaluatie Investeringsfonds Duurzame Landbouw (IDL), Rapportage, Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit*, Rotterdam: Ecorys.

- LNv (2020a), *Kamerbrief Problematiek rondom stikstof en PFAS* (7 februari 2020), Den Haag: Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit.
- LNv (2020b), *Kamerbrief voortgang stikstofproblematiek: structurele aanpak* (24 april 2020), Den Haag: Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit.
- LNv (2020c), *Kamerbrief Contouren van het Omschakelprogramma duurzame landbouw* (18 november 2020), Den Haag: Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit.
- LNv (2021), *Brief van de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit inzake de Problematiek rondom stikstof en PFAS* (13 juli 2021), Den Haag: Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit.
- LNv (2023), *Regeling van de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit van 07 juni 2023, nr. WJZ/26532976, houdende wijziging van de Regeling Europese EZK- en LNv-subsidies 2021 door inpassing van de Subsidiemodule Agrarische Bedrijfsadvisering en Educatie (SABE) onder het nieuwe GLB*, Staatscourant 2023, 15754.
- LNv (2024), *Kamerbrief over structureel investeringsfonds duurzame landbouw* (28 juni 2024), Den Haag: Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit.
- LVVN (2025), *Regeling van de Minister van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur van 8 oktober 2025, nr. WJZ/101179769, tot wijziging van de Regeling nationale EZ-, LVVN en KGG-subsidies in verband met de subsidiëring van samenwerkingsprojecten ten behoeve van het vergroten van de afzet van biologische landbouwproducten*, Staatscourant 2025, 33484.
- LVVN (2026), *Regeling van de Minister van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur, nr. WJZ/**, tot wijziging van de Regeling nationale EZK- en LNv-subsidies in verband met de verbetering naar aanleiding van de evaluatie*, Den Haag: Ministerie van Landbouw, Natuur en Visserij.
- Nationaal Groenfonds, 'Investeringsfonds Duurzame Landbouw', zie <https://www.nationaalgroenfonds.nl/fondsen/investeringsfonds-duurzame-landbouw/>, laatst geraadpleegd 18 juni 2026.
- RVO (2021), 'GLB-kennism vouchers: subsidie voor omschakeling naar duurzame landbouw (SABE)', zie: <https://www.rvo.nl/subsidies-financiering/bedrijfsplanvoucher>, laatst geraadpleegd 18 juni 2026.
- RVO (2023a), 'Extra mogelijkheden binnen het BL', zie: [https://www.rvo.nl/onderwerpen/bl/extra-mogelijkheden#werkkapitaalregeling-omschakelprogramma-\(bl-plus\)](https://www.rvo.nl/onderwerpen/bl/extra-mogelijkheden#werkkapitaalregeling-omschakelprogramma-(bl-plus)), laatst geraadpleegd 18 juni 2026.
- RVO (2023b), 'GLB-projectsubsidie demonstratieprojecten', zie: <https://www.rvo.nl/subsidies-financiering/glb-projectsubsidie-demonstratieprojecten>, laatst geraadpleegd 18 juni 2026.
- Tweede Kamer (2022), *Wijziging van de begrotingsstaten van het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (XIV) en het Diergezondheidsfonds (F) voor het jaar 2022 (wijziging samenhangende met de Najaarsnota)*, 15 december 2022, Kamerstukken II 2022/23, 36 250XIV; nr.3.

3.8 Hoogwaardige mestverwerking

Tabel 3.9

Hoogwaardige mestverwerking

Naam maatregel	Hoogwaardige mestverwerking
Instrument(en)	Innovatie
Soort maatregel	PSN
Sector	Landbouw
Status	Vastgesteld beleid

Beschrijving beleidsinstrument

De subsidieregeling hoogwaardige mestverwerking van LNV is ontwikkeld in het kader van het klimaat- en stikstofbeleid. Doel is om stikstof uit dierlijke mest te herwinnen tot meststoffen die kunstmest kunnen vervangen. De subsidieregeling is gericht op (intermediaire) bedrijven die een hoogwaardige mestverwerkingsinstallatie willen laten bouwen, of een huidige installatie willen laten ombouwen. Zij krijgen een bijdrage aan de investeringskosten gerelateerd aan de mest-verwerkingsinstallatie vergoed (met vergoedingen tussen de 125.000 en 2.000.000 euro). Voorwaarde hierbij is dat minimaal 24.000 ton dierlijke mest per jaar wordt verwerkt. De subsidieregeling was opengesteld in de periode 2022 - 2025. In 2026 kan de subsidie voor de laatste maal worden aangevraagd (zie RVO 2025). In 2022 werden zes subsidies beschikbaar gesteld, in 2023 zeven subsidies voor in totaal ruim 10 miljoen euro. De subsidiebedragen per toegekende aanvraag zijn bekend, maar de verwerkte hoeveelheid mest is niet openbaar.

Status beleidsinstrument

In 2024 is opnieuw een openstelling van zes weken georganiseerd. Deze liep van 2 september tot 14 oktober 2024. In 2025 stond de regeling open van 1 september tot 13 oktober.

Het is niet duidelijk hoeveel mest er verwerkt wordt, daarmee is een uitspraak over het effect op emissies nu nog niet te maken. Recent heeft de EC het voorstel voor Renure goedgekeurd en kunnen Nederlandse boeren aan de slag met Renure. Renure staat voor 'Recovered Nitrogen from Manure', een manier om stikstof uit dierlijke mest te verwerken tot een hoogwaardige kunstmestvervanger. Tot en met 2030 is voor inpassing mestbeleid, waaronder Renure, mestverwerking, -vergistings en emissie-arme aanwending meststoffen circa 160 miljoen euro beschikbaar (Rijksoverheid 2026) Invoering van Renure en daarmee het erkennen van kunstmestvervangers is een belangrijke stap om meer gebruik te kunnen maken van herwinbare meststoffen.

Hoe wordt het beleidsinstrument meegenomen?

Het was niet mogelijk om het effect van de bronmaatregel mestverwerking op emissies te berekenen omdat we geen inzicht hebben in de hoeveelheid verwerkte mest, de emissiefactoren van de kunstmestvervangers geproduceerd via mestverwerking en omdat een rekenmethode ontbreekt. Wel is in de berekeningen van de mestverdeling in de referentiesituatie voor 2030 rekening gehouden met een forse toename van de mestverwerking.

Referenties

Rijksoverheid (2026), 'Boeren kunnen aan de slag met Renure', zie: <https://www.rijksoverheid.nl/actueel/nieuws/2026/06/11/boeren-kunnen-aan-de-slag-met-renure>, laatst geraadpleegd 18 juni 2026.

RVO (2025), 'Hoogwaardige mestverwerking (HMV)', zie: <https://www.rvo.nl/subsidies-financiering/hmv#voorwaarden>, laatst geraadpleegd 18 juni 2026.

3.9 Versnellingsmaatregel: Gebiedsgerichte beëindiging veehouderijlocaties Gelderland

Tabel 3.10

Gebiedsgerichte beëindiging veehouderijlocaties Gelderland

Naam maatregel	Gebiedsgerichte beëindiging veehouderijlocaties Gelderland
Instrument(en)	Subsidie/beëindigingsregeling/specifieke uitkering
Soort maatregel	Bronmaatregel / provinciale versnellingsmaatregel
Sector	Landbouw
Status	Vastgesteld beleid

Beschrijving beleidsinstrument

De Gebiedsgerichte beëindiging van veehouderijlocaties in Gelderland valt onder de provinciale versnellingsmaatregelen van het Rijk. Dit is een specifieke uitkering om beleidsmaatregelen te financieren in het kader van het Nationaal Programma Landelijk Gebied (NPLG): de gebiedsgerichte aanpak voor natuur, stikstof, water en klimaat (Boezeman et al. 2024).³ Deze (gedeeltelijke) beëindigingsregeling van de provincie Gelderland is gericht op het reduceren van stikstofemissies nabij Natura 2000-gebieden, door veehouderijlocaties gedeeltelijk of volledig te sluiten. Wanneer locaties meedoen aan deze regeling, zijn zij verplicht om productierechten en vergunningen door te halen en de vervallen productiecapaciteit te (laten) slopen (Provincie Gelderland, 2025a).

Veehouders kunnen deelnemen aan deze regeling als ze voldoen aan diverse eisen. Dit zijn dezelfde eisen als voor de Maatregel Gebiedsgerichte Beëindiging (MGB). De vermindering van de stikstofemissie van de veehouderijlocatie die door volledige of gedeeltelijke sluiting wordt gerealiseerd, bedraagt ten minste 250 kilogram ammoniak per jaar bij veehouderijlocaties met rundvee en maximaal 25 andere landbouwdieren. Bij alleen andere dieren of rundvee in combinatie met meer dan 25 andere landbouwdieren is de grens 750 kilogram ammoniak per jaar. Aanvullend voor deze Gelderse regeling moet de veehouderijlocatie binnen 2.500 meter van de Natura 2000-gebieden en bijbehorende overgangsgebieden in Gelderland liggen. Het gaat om de Veluwe, Bruuk, St.-Jansberg, Stelkampsveld, Willinks Weust, Wooldse Veen, Korenburgerveen, Bekendelle, Binnenveld of Landgoed Brummen (Provincie Gelderland, 2025b).

Er is voor deze regeling 35 miljoen euro beschikbaar, dat komt uit twee verschillende SPUK's (specifieke uitkeringen) van het Rijk: 15 miljoen euro vanuit de MGB (RVO, 2025), ook wel Rpgb (Regeling provinciale gebiedsgerichte beëindiging veehouderijlocaties) genoemd en 20 miljoen euro vanuit de versnellingsmaatregelen (Regeling specifieke uitkering provinciale versnellingsvoorstellen transitie landelijk gebied) voor het Transitiefonds NPLG: de gebiedsgerichte aanpak voor natuur, stikstof, water en klimaat (Rijksoverheid, 2022). De financiering komt dus middels specifieke uitkeringen vanuit het Rijk, de uitvoering ligt bij de provincie (Provincie Gelderland, 2025a). Het budget vanuit de MGB wordt hier buiten beschouwing gelaten, omdat dit al in de inschatting van

³ Zie ook factsheet '3.11 Overige Versnellingsmaatregel Transitiefonds NPLG' voor meer informatie over versnellingsmaatregelen en het Transitiefonds NPLG.

de MGB wordt meegenomen in de berekening.

Bij het (gedeeltelijk) sluiten van een veehouderijlocatie wordt 100% vergoed voor het vervallen van productierechten, het waardeverlies van de productiecapaciteit, de sloop- en verwijderkosten van die capaciteit en de werkelijke kosten voor leges, vergunningen en adviesdiensten zoals van een accountant en fiscalist (Provincie Gelderland, 2025b).

Verder gelden er na de subsidiebeschikking enkele voorwaarden. Bij volledige sluiting moeten binnen 18 maanden alle dieren weg en de mest verwijderd zijn. Bij gedeeltelijke sluiting geldt dit voor minstens één diersoort, en moet ook de stalcapaciteit voor die soort binnen 18 maanden gesloopt zijn. Voor beide geldt dat binnen 14 maanden de dierrechten met minstens 80% (varkens en pluimvee) of 95% (melkvee) verminderd of vervallen moet zijn. Ten slotte moet bij gedeeltelijke sluiting binnen 30 maanden de op locatie gebruikte productiecapaciteit worden afgebroken en verwijderd door de veehouderijonderneming (Provincie Gelderland, 2025b).

Status beleidsinstrument

De subsidieregeling is opengesteld vanaf 13 januari 2025 tot 1 januari 2027. Gelderland verwacht dat er uiteindelijk circa 65 deelnemers een definitieve aanvraag doen die voldoet aan de gestelde voorwaarden. Per 1 mei 2025 zijn er 34 aanmeldingen, waarvan grofweg 50 procent rundvee (waarvan het merendeel vleeskalveren), 25 procent varkens en 25 procent pluimvee is.

Hoe wordt het beleidsinstrument meegenomen?

De gebiedsgerichte beëindigingsregeling in Gelderland wordt als vastgesteld beleid kwantitatief meegenomen.

Effectschatting

Per 1 mei 2025 zijn er 34 aanmeldingen uit diverse sectoren, maar dit zegt nog niets over definitieve deelname. Op basis van de verhouding van de aanmeldingen tussen sectoren en ervaringen met eerdere opkoopregelingen, is het mogelijk een eerste inschatting te maken van de te verwachten effecten van deze subsidieregels. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van het beschikbare budget: 20 miljoen euro vanuit het Transitiefonds NPLG. Het budget vanuit de MGB wordt hier buiten beschouwing gelaten omdat dit al wordt meegenomen in de effectinschatting van de MGB. Daarnaast wordt gebruik gemaakt van het type dieren van bedrijven die zich per 1 mei 2025 aangemeld hebben. Er is geen informatie beschikbaar over deelnemende bedrijven, dieraantallen of locaties. Voor de inschatting van het effect van deze gebiedsgerichte beëindigingsregeling zijn daarom verschillende aannames gemaakt.

De berekende verandering in dieraantallen is gebaseerd op de kosten per bedrijf die zijn besteed aan de opkoop van opstallen, dierrechten en sloop, op basis van de gemiddelde kosten per dierplaats. Voor de kosten per dierplaats gaan we uit van een vergoeding van 100 procent, op basis van de staloppervlakten per dierplaats, zoals gebruikt in de berekening van de forfaitaire vervangingswaarde voor de Lbv (Van Asseldonk et al., 2021). Dit is een andere belangrijke onzekerheid, omdat de waardebepaling onder deze gebiedsgerichte beëindigingsregeling gebeurt op basis van een onafhankelijke taxatie. Voor de vergoeding voor de sloop wordt uitgegaan van 45 euro per vierkante meter staloppervlak, die overeenkomt met de vergoeding onder de Lbv-plus.

De vergoeding voor doorgehaalde productierechten vindt plaats op basis van de marktwaarde van

deze rechten op het moment van doorhalen. Dit wijkt af van de methodiek in bijvoorbeeld de Lbv en Lbv-plus. Er zijn grote schommelingen geweest in de marktprijzen voor productierechten. We beschouwen dit als een belangrijke bron van variatie tijdens de looptijd van de regeling. We werken daarom met een onder- en bovengrens op basis van de variatie in de prijs voor productierechten in 2025.

Bovengrens

Bij de inschatting van de bovengrens gaan we voor dierrechten uit van 72 euro voor fosfaatrechten (prijsspeil 01-01-2025), 53 euro voor varkensrechten in de regio Oost en 30 euro voor pluimveerechten in de regio Oost (beiden prijspeil 03-02-2025). Op basis van deze aannames en het beschikbare budget is de inschatting dat er circa 1 (groter dan gemiddeld) melkveebedrijf, 10 kalverhouderijen, 4 (kleiner dan gemiddelde) varkenshouderijen en 1 (kleiner dan gemiddelde) pluimveehouderij mee zullen doen aan de regeling.

Ondergrens

Bij de inschatting van de ondergrens gaan we voor dierrechten uit van 162 euro voor fosfaatrechten, 50 euro voor varkensrechten in de regio Oost en 38 euro voor pluimveerechten in de regio Oost (allen prijspeil 27-06-2025). Op basis van deze aannames en het beschikbare budget is de inschatting dat er 1 (kleiner dan gemiddeld) melkveebedrijf, 10 kalverhouderijen, 3 varkenshouderijen en 2 (kleiner dan gemiddelde) pluimveehouderijen mee zullen doen aan de regeling.

Middenraming

Voor de middenraming wordt het gemiddelde van de boven- en ondergrens in afname van de dieraantallen per sector genomen. Het beschikbare budget van 20 miljoen euro limiteert het aantal uiteindelijke deelnemers aan deze regeling tot circa 15 veehouderijen, terwijl de provincie verwacht dat er uiteindelijk 65 deelnemers een definitieve aanvraag zullen doen.

Effecten op emissie en depositie

Deze inschatting van de effecten van de Gebiedsgerichte beëindiging veehouderijen Gelderland leidt voor zowel de middenraming als de onder- en bovengrens tot een vermindering van de ammoniakemissie van ongeveer 0,1 kiloton en een depositiereductie van 1,7 mol/ha/jaar voor alle stikstofgevoelige natuur. In Gelderland is de reductie in depositie veel hoger, en varieert tussen de 2,5 en 25 mol/ha/jaar.

Referenties

Asseldonk, M.A.P.M. van, P.L.M. van Horne, G.J. Doornewaard en R. Hoste (2021), *Forfaitaire vervangingswaarde van veehouderijstallen*, Wageningen: Wageningen University & Research.

Boezeman, D., N. Van Maaswaal en B. Silvius (2024), *Inventarisatie provinciale maatregelen landelijk gebied gefinancierd uit het transitiefonds*, Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving.

Provincie Gelderland (2025a), 'Gebiedsgerichte beëindiging veehouderijen', zie: <https://www.gelderland.nl/subsidies/gebiedsgerichte-beeindiging-veehouderijen>, geraadpleegd op 18 juni 2025.

Provincie Gelderland (2025b), 'Regels Subsidieverlening Gelderland 2023, artikel 2.29', zie: <https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR717224?>, geraadpleegd op 18 juni 2025.

Rijksoverheid (2022), *Regeling specifieke uitkering provinciale versnellingsvoorstellen transitie landelijk gebied*, BWBR0047503

RVO (2025), 'Maatregel gebiedsgerichte beëindiging veehouderijlocaties (MGB) voor provincies',
zie: <https://www.rvo.nl/subsidies-financiering/mgb>, geraadpleegd 22-07-2025.

3.10 Versnellingsmaatregel: Investeringsregeling Reductie Stikstofemissies Noord-Nederland

Tabel 3.11
Investeringsregeling Reductie Stikstofemissies Noord-Nederland

Naam maatregel	Investeringsregeling Reductie Stikstofemissie Noord-Nederland
Instrument(en)	Subsidie/ specifieke uitkering
Soort maatregel	Bronmaatregel / provinciale versnellingsmaatregel
Sector	Landbouw
Status	Vastgesteld beleid

Beschrijving beleidsinstrument

De Investeringsregeling Reductie Stikstofemissie Noord-Nederland richt zich op agrarische ondernemingen in de provincies Groningen, Fryslân en Drenthe. Deze regeling is onderdeel van de versnellingsaanpak van het Rijk via de Regeling specifieke uitkering provinciale versnellingsvoorstellen transitie landelijk gebied (Rijksoverheid, 2022).⁴ Voor de Investeringsregeling is een gezamenlijk budget van 55 miljoen euro beschikbaar gesteld. Door het nemen van techniek- en managementmaatregelen en advies over die maatregelen, kunnen stikstofemissies worden gereduceerd. De daarmee gerealiseerde vermindering in stikstofdepositie wil de provincie inzetten voor instandhoudingsdoelen (Gedeputeerde Staten van Drenthe, 2024).

In zowel 2023 als 2024 kon er subsidie aangevraagd worden voor bedrijfsspecifiek advies voor het verhogen van het aantal uur weidegang, verlagen van ruw eiwitgehalte in voer en de voor het bedrijf meest geschikte maatregelen om de ammoniakuitstoot te verlagen. Daarnaast kon er in beide jaren subsidie aangevraagd worden voor investeringen in mestrobots, installaties en spoelleidingen voor het schoonsproeien van loopvloeren (al dan niet met magnesium-chloride op traditionele roostervloeren) en aanleg of uitbreiding van opslag- en opvangcapaciteit voor regenwater en mestopslag (Gedeputeerde Staten van Drenthe, 2023). In 2024 kon er ook subsidie aangevraagd worden voor modulaire, verwijderbare of oprolbare rubberen afdichtingen van een traditionele roostervloer (al dan niet inclusief mestschuif of mestrobot) en kosten ten behoeve van deelname aan studiegroepen. Na toekenning heeft een deelnemer twee jaar de tijd om de maatregel uit te voeren. (Gedeputeerde Staten van Drenthe, 2025).

Status beleidsinstrument

In 2023 zijn er in totaal 671 aanvragen toegekend voor de bovengenoemde maatregelen, waarvan meer dan 80 procent voor mestrobots en de aanleg of uitbreiding van opslag- en opvangcapaciteit voor regenwater en mestopslag. Circa 10 procent was voor adviesaanvragen. In 2024 zijn er in totaal 223 aanvragen toegekend, waarvan de helft voor installaties en spoelleidingen voor het schoonsproeien van loopvloeren met water of magnesium-chloride en aanleg of uitbreiding van opslag- en opvangcapaciteit voor hemelwater en/of mestopslag. Vanuit de provincies gezien is

⁴ Zie ook factsheet '3.11 Overige Versnellingsmaatregel Transitiefonds NPLG'.

ruim 60% van de toegekende aanvragen afkomstig uit Friesland, vanuit Drenthe en Groningen gaat het om circa 20% per provincie. In het eerste kwartaal van 2025 was een nieuwe openstelling gepland van de regeling, maar deze is aangehouden vanwege een uitspraak van de Raad van State inzake intern salderen (Raad van State 2024). Van de beschikbare 55 miljoen euro is ongeveer de helft besteed per 31-12-2024 (Provincie Groningen 2025).

Hoe wordt het beleidsinstrument meegenomen?

Dit instrument is niet kwantitatief meegenomen in deze rapportage. De technieken waarvoor subsidie aangevraagd kon worden, zorgen voor een verbetering van de effectiviteit van de huidige stallen of een additionele ammoniakreductie, afhankelijk van het aanwezige stalsysteem. Sommige maatregelen zijn niet concreet genoeg om kwantitatief mee te nemen (zoals advieskosten en opslagcapaciteit van mest en regenwater), hebben een onvoldoende onderbouwd effect (zoals schoonsproeien van loopvloeren met magnesium-chloride) of kunnen nog niet kwantitatief doorerekend worden (zoals stalmanagementmaatregelen: schoonsproeien van loopvloeren). Aanpassingen in afdichting van traditionele roostervloeren en mestrobots kunnen kwantitatief meegenomen worden, mits er een verandering van code in type stal of huisvestingssysteem plaatsvindt (RAV-code) en/of op bedrijfsniveau data beschikbaar zijn. Aangezien deze voor nu niet beschikbaar waren, zijn effectberekeningen niet mogelijk. Wel kan worden verwacht dat (een deel van) deze set maatregelen in de toekomst invloed heeft op de raming. Daarvoor is enerzijds aanvullende informatie nodig over de aanwezige stalsystemen en zal anderzijds het INITIATOR model verder doorontwikkeld moeten worden.

Referenties

- Gedeputeerde Staten van Drenthe (2023), 'Openstellingsbesluit Investeringsregeling Reductie Stikstofemissie Noord-Nederland', zie: <https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR696870/3>, geraadpleegd 21 juli 2025
- Gedeputeerde Staten van Drenthe (2024), 'Investeringsregeling Reductie Stikstofemissie Noord-Nederland', zie: <https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR696604/>, geraadpleegd 21 juli 2025.
- Gedeputeerde Staten van Drenthe (2025), 'Openstelling Investeringsregeling reductie stikstofemissie Noord-Nederland', zie <https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR734145/2>, geraadpleegd 21 juli 2025.
- Provincie Groningen (2025), 'Single information Single audit (SiSa), Jaarrekening 2024 Provincie Groningen', zie: <https://provgroningen.jaarverslag-2024.nl/p12140/single-information-single-audit-sisa>, geraadpleegd 21 juli 2025.
- Raad van State (2024), 'Rechtspraak over intern salderen wijzigt', zie: <https://www.raadvanstate.nl/actueel/nieuws/december/rechtspraak-over-intern-salderen-wijzigt/>, geraadpleegd 21 juli 2025.
- Rijksoverheid (2022), *Regeling specifieke uitkering provinciale versnellingsvoorstellen transitie landelijk gebied*, BWBR0047503.

3.11 Overige versnellingsmaatregel Transitiefonds NPLG

Tabel 3.12

Overige versnellingsmaatregelen Transitiefonds NPLG

Naam maatregel	Overige versnellingsmaatregelen Transitiefonds NPLG
Instrument(en)	Subsidie/ specifieke uitkering
Soort maatregel	Bronmaatregel / provinciale versnellingsmaatregel
Sector	Landbouw
Status	Vastgesteld beleid

Vooruitlopend op de instellingswet van het Transitiefonds en de vaststelling van het Nationaal Programma Landelijk Gebied (NPLG), heeft het kabinet-Rutte IV in 2022 besloten om beleidsmaatregelen te financieren met middelen die voor dat fonds gereserveerd waren. Van de in totaal beschikbaar gestelde 24,3 miljard euro uit het Transitiefonds is daarvan ruim 2 miljard euro aan Specifieke Uitkeringen (SPUK's) voor gebiedsgerichte maatregelen door de provincies ontvangen (Boezeman et al., 2024). Het NPLG is door het kabinet-Schoof geschrapt, maar de zogeheten 'Versnellingsmaatregelen' uit 2022 en de 'Koploperprojecten' uit 2024 zijn intact gebleven, omdat het geld daarvoor al deel was uitgegeven dan wel geoormerkt op de begroting (Ministerie van Financiën, 2023; 2024). Met dat geld konden zij bijvoorbeeld bestaande provinciale beleidsregelingen uitbreiden en co-financieren, of alvast nieuwe projecten in gang zetten om bij te dragen aan de opgaven voor natuur, stikstof, klimaat en water (Boezeman et al., 2024).

Voor de versnellingsmaatregelen is aan de provincies een Rijksbijdrage van 485,5 miljoen euro beschikbaar gesteld via de Regeling specifieke uitkering provinciale versnellingsvoorstellen transitie landelijk gebied (Rijksoverheid, 2022). De specifieke uitkering is verstrekt voor kosten in de periode van 5 april 2022 tot en met 31 december 2024. Op verzoek van een provincie kan deze verlengd worden met een periode van maximaal vier jaar. In totaal zijn er 90 voorstellen ingediend door provincies, waarvan er 36 zijn goedgekeurd. De bijna 500 miljoen is niet evenredig over de provincies verdeeld. Zo landt bijna de helft van het geld (224,5 miljoen euro) in Gelderland, terwijl 1,5 procent van het budget in Noord-Holland, Zuid-Holland en Flevoland samen terecht komt. Utrecht en Zeeland ontvangen geen geld vanuit de versnellingsmaatregelen van het Rijk (Boezeman et al., 2024). Van het totaalbudget is er circa 14 procent uitgegeven per 31 december 2024.

Meer dan de helft van het totale budget voor versnellingsmaatregelen is beschikbaar gesteld voor het financieren van landbouwmaatregelen. Dit is verder uitgesplitst naar 170 miljoen euro voor beëindigingsmaatregelen, circa 108 miljoen euro voor het bevorderen van managementmaatregelen en innovaties in stallen en ongeveer 104 miljoen euro is bestemd voor agrarische natuur en extensivering (Boezeman et al., 2024).

Naast de eerder beschreven versnellingsmaatregelen in 3.9 en 3.10 is er één andere relevante versnellingsmaatregel aangeleverd. Het betreft een subsidieregeling van de provincie Gelderland voor het treffen van managementmaatregelen in de melkveehouderij.

Beschrijving beleidsinstrument

De provincie Gelderland heeft een regeling opgezet om stikstof- en methaanemissies te verminderen, waarin verschillende managementmaatregelen gesubsidieerd worden. Dit betreft het verminderen van het eiwitgehalte in het voer en het vermeerderen van het aantal uren weidegang.

Vaststelling van verlaging van ruw-eiwitgehalte gebeurt op basis van het gemeten ureumgehalte van de tankmelk. De regeling is gericht op melkveehouders in de provincie Gelderland binnen het gebied rondom het Natura-2000 gebied de Veluwe dat wordt begrensd door de Nederrijn, de IJssel en de Veluwerandmeren. Deelnemende melkveehouders gaan een verbintenis aan voor een periode van vier jaar, waarin zij het eiwit in het rantsoen verminderen en/of het vermeerderen van het aantal uren weidegang.

In totaal is er 20 miljoen euro beschikbaar tot 2028. Gederfde inkomsten en extra kosten door de uitvoering van de managementmaatregelen en de kosten van meetsensoren of andere investeringen die nodig zijn voor het registreren van het aantal uren weidegang zijn uitgaven die in aanmerking komen voor subsidie. Per aanvrager is de totale subsidie minimaal 25.001 euro en maximaal 80.000 euro. Bij het aangaan van de verbintenis krijgt de melkveehouder 20 procent van de subsidie en na afloop van elk jaar de resterende 80 procent, verdeeld over vier jaar (Provincie Gelderland, 2025a). Per 31 december 2024 is er 63.611 euro van het budget besteed (Provincie Gelderland, 2025b).

Status beleidsinstrument

Er zijn 32 deelnemende boeren aan deze regeling, waarvan er 13 hun eerste voorschot gekregen hebben.

Hoe wordt het beleidsinstrument meegenomen?

Het verlagen van het ruw-eiwitgehalte in het voer en verhogen van het aantal uren weidegang levert potentieel een reductie op in de ammoniakuitstoot. Dit instrument is echter niet kwantitatief meegenomen in deze rapportage om diverse redenen. Het sturen op het ruw-eiwitgehalte van het voer is lastig, omdat het eiwitgehalte van het gras van eigen land zeer beïnvloed wordt door weersomstandigheden. Er zijn landelijk diverse pilots waaraan tientallen melkveehouders deelnemen en de effecten daarvan zijn wisselend. Daarnaast zijn er op basis van nieuwe metingen in het Nationaal Kennisprogramma Stikstof (NKS) sterke twijfels over de effectiviteit van meer uren weidegang, omdat gemeten ammoniakemissies veel hoger blijken te zijn dan tot nu toe werd aangenomen (LVVN, 2025). Daarnaast is het in deze studie niet mogelijk om te rekenen met bedrijfsspecifieke excretie. Daar worden de meer generieke WUM-excreties gehanteerd, die jaarlijks worden vastgesteld op basis van statistieken uit onder andere rantsoenen en voeropname. Omdat er twee onafhankelijke situaties ontstaan, blijkt het niet goed mogelijk om de effecten onafhankelijk ten opzichte van jaarlijkse monitoringscijfers te zien, en daarmee een effect toe te kennen aan deze maatregel. Omdat het verder gaat om een relatief beperkt aantal deelnemers, verwachten we tevens dat het totale effect beperkt zal zijn.

Referenties

Boezeman, D., N. Van Maaswaal en B. Silvius (2024), *Inventarisatie provinciale maatregelen landelijk gebied gefinancierd uit het transitiefonds*, Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving.

LVVN (2025), *Voortgang Nationaal Kennisprogramma Stikstof 2024*, Den Haag: Ministerie van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur.

Ministerie van Financiën (2023), *Nota over de toestand van 's rijks financiën, 19 september 2023*, Kamerstukken II 2023/24, 36 410; nr.2.

Ministerie van Financiën (2024), *Voorjaarsnota 2024; Brief regering; Voorjaarsnota 2024, 15 april 2024*, Kamerstukken II 2023/24, 36 550; nr.1.

Provincie Gelderland (2025a), 'Regels Subsidieverlening Gelderland 2023, paragraaf 2.25 Managementmaatregelen melkveehouderij', zie: <https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR717224>, geraadpleegd op 8 juli 2025.

Provincie Gelderland (2025b), 'SiSa verantwoording 2024, Jaarstukken 2024 Gelderland', zie <https://begrotingscyclus.gelderland.nl/document/2024/Jaarstukken/hoofdstuk/35d90000-5601-0050-3cb2-08dd09f3f344>, geraadpleegd 8 juli 2025.

Rijksoverheid (2022), *Regeling specifieke uitkering provinciale versnellingsvoorstellen transitie landelijk gebied*, BWBR0047503

3.12 Koploperproject: Nadere subsidieregels gebiedsgerichte beëindiging veehouderijlocaties Limburg

Tabel 3.13
Nadere subsidieregels gebiedsgerichte beëindiging veehouderijlocaties provincie Limburg

Naam maatregel	Nadere subsidieregels gebiedsgerichte beëindiging veehouderijlocaties provincie Limburg
Instrument(en)	Subsidie/ beëindigingsregeling
Soort maatregel	Bronmaatregel
Sector	Landbouw
Status	Vastgesteld beleid

Beschrijving beleidsinstrument

De ‘Nadere subsidieregels gebiedsgerichte beëindiging veehouderijlocaties’ vallen onder de provinciale koploperprojecten van het Rijk. Dit is een specifieke uitkering om beleidsmaatregelen te financieren in het kader van het Nationaal Programma Landelijk Gebied (NPLG): de gebiedsgerichte aanpak voor natuur, stikstof, water en klimaat (Boezeman et al., 2024).⁵

Deze (gedeeltelijke) beëindigingsregeling van de provincie Limburg heeft een tweeledig doel. Enerzijds is deze regeling gericht op het realiseren van een structurele, blijvende reductie van de stikstofbelasting en stikstofemissie vanuit veehouderijlocaties. Anderzijds wordt met het vrijwillig sluiten van veehouderijlocaties het realiseren van natuur-, water- en klimaatopgaven middels provinciale gebiedsprocessen in beweging gezet (Provincie Limburg, 2025a).

Er zijn diverse criteria voor een veehouder om deel te kunnen nemen aan deze regeling. Dit zijn dezelfde eisen als voor de Maatregel Gebiedsgerichte Beëindiging (MGB). Als eerste moet de veehouderijlocatie gelegen zijn binnen een beekdal, Natura 2000-overgangsgebied en/of zich op zandgrond bevinden. Daarnaast zijn er voor deelname verschillende drempelwaarden voor vermindering van stikstofemissie. De vermindering van de stikstofemissie van de veehouderijlocatie die door volledige of gedeeltelijke sluiting wordt gerealiseerd, bedraagt ten minste 250 kilogram ammoniak per jaar bij veehouderijlocaties met rundvee en maximaal 25 andere landbouwdieren. Bij alleen andere dieren of rundvee in combinatie met meer dan 25 andere landbouwdieren is de grens 750 kilogram ammoniak per jaar (Provincie Limburg 2025b).

Het subsidieplafond voor deze regeling is vastgesteld op een maximum van 47.383.152 euro en bestaat uit twee verschillende SPUK's (specifieke uitkeringen) van het Rijk: 7.633.152 euro vanuit de MGB (RVO 2025), ook wel Rpgb (Regeling provinciale gebiedsgerichte beëindiging veehouderijlocaties) genoemd en 39.750.000 euro vanuit de koploperprojecten, ook bekend als de Rpml (Regeling

⁵ Zie ook factsheet ‘Overige koploperprojecten Transitiefonds NPLG’ voor meer informatie over koploperprojecten en het Transitiefonds NPLG.

provinciale maatregelen landelijk gebied) voor het transitiefonds NPLG: de gebiedsgerichte aanpak voor natuur, stikstof, water en klimaat (Rijksoverheid, 2025). De definitieve hoogte van het subsidieplafond is op basis van het aantal geïnteresseerden vastgesteld op 30 miljoen euro voor de eerste indieningsperiode. Daarvan is 7.633.152 euro afkomstig uit de MGB-regeling, het overige deel (22.366.848 euro) wordt beschikt via de Rpml. De inschatting van de provincie is dat er uiteindelijk tussen de 30 en 60 veehouders deel zullen nemen aan de subsidieregeling (Provincie Limburg, 2025c en 2025d).

Bij het (gedeeltelijk) sluiten van een veehouderijlocatie wordt 100 procent vergoed voor het vervallen van productierechten, het waardeverlies van de productiecapaciteit, de sloop- en verwijderkosten van die capaciteit en de werkelijke kosten voor leges, vergunningen en adviesdiensten zoals van een accountant en fiscalist (Provincie Limburg, 2025b).

Verder gelden na de subsidiebeschikking enkele voorwaarden. Bij volledige sluiting moeten binnen 12 maanden alle dieren weg zijn en de mest verwijderd. Bij gedeeltelijke sluiting moet binnen 18 maanden de stalcapaciteit voor minstens één diersoort gesloopt zijn, en binnen 12 maanden moeten er minder dieren zijn. In beide gevallen moet binnen 12 maanden de dierrechten voor varkens (minstens 80 procent), pluimvee (90 procent) of melkvee (95 procent) zijn vervallen of verminderd (Provincie Limburg, 2025a).

Status beleidsinstrument

In de periode van 22 april t/m 14 mei 2025 hebben veehouders belangstelling kunnen tonen voor het indienen van een subsidieaanvraag. Op basis van deze belangstelling is de definitieve hoogte van het subsidieplafond vastgesteld door de Gedeputeerde Staten op 22.366.848 euro voor het deel dat vanuit de Rpml, de koploperprojecten, beschikt is. De eerste indieningsperiode loopt van 23 juni 2025 tot en met 30 juni 2025, de regeling loopt tot en met 30 juni 2027 (Provincie Limburg, 2025b en 2025d).

Hoe wordt het beleidsinstrument meegenomen?

De gebiedsgerichte beëindigingsregeling in Limburg wordt als vastgesteld beleid kwantitatief meegenomen.

Effectschatting

Ruim 200 veehouders hebben belangstelling getoond voor deze regeling, maar dat is geen definitieve deelname. Circa 41 procent van de geïnteresseerden zijn melkveebedrijven, 37 procent zijn varkenshouderijen. De overige belangstellenden komen uit de pluimvee- (10 procent), vleesvee- (8 procent) en geitenhouderijen (4 procent). Op basis van deze interesse en ervaringen met eerdere opkoopregelingen, is het mogelijk een eerste inschatting te maken van de te verwachten effecten van deze subsidieregels. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van het beschikbare budget (22.366.848 euro) vanuit de specifieke uitkering Rpml. Het gedeelte dat vanuit de MGB beschikt is, wordt hier buiten beschouwing gelaten omdat dit al in de inschatting van de MGB wordt meegenomen in de berekening. Daarnaast wordt gebruik gemaakt van het type dieren en dierrechten van geïnteresseerde bedrijven. Er is nu nog geen informatie beschikbaar over deelnemende bedrijven, dieraantallen of de locaties. Voor de inschatting van het effect van deze gebiedsgerichte beëindigingsregeling zijn daarom verschillende aannames gemaakt.

De berekende verandering in dieraantallen is gebaseerd op de kosten per bedrijf die zijn besteed

aan de opkoop van opstallen, dierrechten en sloop, op basis van de gemiddelde kosten per dierplaats. Voor de kosten per dierplaats is uitgegaan van een vergoeding van 100 procent, op basis van de staloppervlakten per dierplaats, zoals gebruikt in de berekening van de forfaitaire vervangingswaarde voor de Lbv (Van Asseldonk et al., 2021). Dit is een andere belangrijke onzekerheid, omdat de waardebepaling onder deze gebiedsgerichte beëindigingsregeling gebeurt op basis van een onafhankelijke taxatie. Voor de vergoeding voor de sloop, wordt uitgegaan van 45 euro per vierkante meter staloppervlak, die overeenkomt met de vergoeding onder de Lbv-plus.

De vergoeding voor doorgehaalde productierechten vindt plaats op basis van de marktwaarde van deze rechten op het moment van doorhalen. Dit wijkt af van de methodiek in bijvoorbeeld de Lbv en Lbv-plus. Er zijn grote schommelingen geweest in de marktprijzen voor productierechten. We beschouwen dit als een belangrijke bron van variatie tijdens de looptijd van de regeling. We werken daarom met een onder- en bovengrens op basis van de variatie in de prijs voor productierechten in 2025.

Bovengrens

Bij de inschatting van de bovengrens gaan we voor dierrechten uit van 72 euro voor fosfaatrechten (prijsspeil 1 januari 2025), 200 euro voor varkensrechten in de regio Zuid en 22 euro voor pluimveerechten in de regio Zuid (beiden prijspeil 3 februari 2025). Op basis van deze aannames en het beschikbare Rpml-budget is de inschatting dat er circa 7 melkveebedrijven, 2 kalverhouderijen, 4 varkenshouderijen, 1 (kleiner dan gemiddelde) pluimveehouderij en 1 (kleiner dan gemiddelde) geitenhouderij mee zullen doen aan de regeling.

Ondergrens

Bij de inschatting van de ondergrens gaan we voor dierrechten uit van 162 euro voor fosfaatrechten, 225 euro voor varkensrechten in de regio Zuid en 33,50 euro voor pluimveerechten in de regio Zuid (allen prijspeil 27 juni 2025). Op basis van deze aannames en het beschikbare Rpml-budget is de inschatting dat er circa 5 melkveebedrijven, 2 kalverhouderijen, 4 varkenshouderijen, 1 (kleiner dan gemiddelde) pluimveehouderij en 1 (kleiner dan gemiddelde) geitenhouderij mee zullen doen aan de regeling.

Middenraming

Voor de middenraming wordt het gemiddelde van de boven- en ondergrens in afname van de dieraantallen per sector genomen. Het beschikbare budget van ruim 22 miljoen euro limiteert het aantal uiteindelijke deelnemers aan deze regeling tot circa 15 veehouderijen, waar de provincie inschat dat er uiteindelijk 30 tot 60 veehouders deel zullen nemen.

Effecten op emissie en depositie

Deze inschatting van de effecten van Nadere subsidieregels gebiedsgerichte beëindiging veehouderijlocaties in Limburg leidt tot een vermindering van de ammoniakemissie van minder dan 0,1 kiloton en een depositiereductie van 0,1-0,2 mol/ha/jaar voor alle stikstof gevoelige natuur in Nederland. In Limburg is de reductie in depositie veel hoger, en varieert tussen de 0,5 en 10 mol/ha/jaar.

Referenties

Asseldonk, M.A.P.M. van, P.L.M. van Horne, G.J. Doornewaard en R. Hoste (2021), *Forfaitaire vervangingswaarde van veehouderijstallen*, Wageningen: Wageningen University & Research.

- Boezeman, D., N. Van Maaswaal en B. Silvius (2024), *Inventarisatie provinciale maatregelen landelijk gebied gefinancierd uit het transitiefonds*, Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving.
- Provincie Limburg (2025a), *Nadere subsidieregels gebiedsgerichte beëindiging veehouderijlocaties provincie Limburg*, Provincie Limburg; Provinciaal blad 2025, 6097.
- Provincie Limburg (2025b), 'Nadere subsidieregels gebiedsgerichte beëindiging veehouderijlocaties provincie Limburg (MGB)', zie: <https://www.limburg.nl/loket/subsidies/actuele-subsidies/subsidieregelingen-o/@10467/subsidie-beeindiging-veehouderij-mgb/>, geraadpleegd op 5 juni 2025.
- Provincie Limburg (2025c), 'Nadere subsidieregels gebiedsgerichte beëindiging veehouderijlocaties provincie Limburg (MGB), Nota voor Gedeputeerde Staten, Provincie Limburg', zie: <https://www.limburg.nl/@10467/subsidie-beeindiging-veehouderij-mgb/>, geraadpleegd op 5 juni 2025.
- Provincie Limburg (2025d), *Wijzigingsbesluit Subsidieplafonds 2025 voor diverse subsidieregels*, Provincie Limburg; Provinciaal Blad 2025, 9505
- Rijksoverheid (2025), 'Regeling provinciale maatregelen landelijk gebied, BWBR0049793', zie: <https://wetten.overheid.nl/BWBR0049793/2025-04-12>, geraadpleegd 25 juni 2025.
- RVO (2025), 'Maatregel gebiedsgerichte beëindiging veehouderijlocaties (MGB) voor provincies', zie: <https://www.rvo.nl/subsidies-financiering/mgb>, geraadpleegd 22 juli 2025.

3.13 Overige Koploperprojecten Transitiefonds NPLG

Tabel 3.14

Overige Koploperprojecten Transitiefonds NPLG

Naam maatregel	Overige Koploperprojecten Transitiefonds NPLG
Instrument(en)	Subsidie/ specifieke uitkering
Soort maatregel	Provinciale koploperprojecten
Sector	Landbouw
Status	Vastgesteld/ voorgenomen/ geagendeerd beleid

Koploperprojecten transitie landelijk gebied

Vooruitlopend op de instellingswet van het Transitiefonds en de vaststelling van het Nationaal Programma Landelijk Gebied (NPLG), heeft het kabinet-Rutte IV in 2022 besloten om beleidsmaatregelen te financieren met middelen die voor dat fonds gereserveerd waren. Van de in totaal beschikbaar gestelde 24,3 miljard euro uit het Transitiefonds is daarvan ruim 2 miljard euro aan Specifieke Uitkeringen (SPUK's) voor gebiedsgerichte maatregelen door de provincies ontvangen (Boezeman et al., 2024). Het NPLG is door het kabinet-Schoof geschrapt, maar de zogeheten 'Versnellingsmaatregelen' uit 2022 en de 'Koploperprojecten' uit 2024 zijn intact gebleven, omdat het geld daarvoor al deels was uitgegeven dan wel geoormerkt op de begroting (Ministerie van Financiën, 2023 en 2024). Met dat geld konden zij bijvoorbeeld bestaande provinciale beleidsregelingen uitbreiden en co-financieren, of alvast nieuwe projecten in gang zetten om bij te dragen aan de opgaven voor natuur, stikstof, klimaat en water (Boezeman et al., 2024).

Voor de koploperprojecten is aan de provincies een Rijksbijdrage van 1.586,6 miljoen euro beschikbaar gesteld via de Regeling provinciale maatregelen landelijk gebied (Rpml: Rijksoverheid 2025). Deze specifieke uitkering is verstrekt voor kosten van verplichtingen die door provincies zijn of worden aangegaan van 1 juli 2023 tot en met 31 december 2026. Deze periode kan eenmalig met maximaal vier jaar verlengd worden. In totaal zijn er meer dan 40 provinciale maatregelpakketten (deels) goedgekeurd door het Rijk. Ongeveer de helft van het aangevraagde budget is daarmee toegezegd; provincies dienden pakketten ter waarde van circa 3 miljard euro in (Boezeman et al., 2024).

De ruim 1,5 miljard euro is niet evenredig over de provincies verdeeld. Zo landt bijna één miljard euro in de provincies Drenthe, Utrecht, Overijssel en Noord-Brabant, terwijl Flevoland, Zeeland en Gelderland samen nog geen 5 procent van het totaal ontvangen. Wat betreft soorten maatregelen, landt bijna de helft van het budget, 750 miljoen euro, 'op het boerenerf' (Boezeman et al., 2024). Hieronder vallen technische- en managementmaatregelen (355 miljoen euro), subsidies voor extensivering en agrarische natuur (264 miljoen euro) en ook stoppersregelingen en afwaardering van gronden en gebouwen (131 miljoen euro). Daarnaast is ruim 40 procent (660 miljoen euro) van het totaalbudget bestemd voor het uitbreiden en herstellen van droge en natte natuur, waarvan 90 miljoen euro voor de aanleg van nieuwe natuur en bos (Boezeman et al., 2024).

Beschrijving techniek- en managementmaatregelen

In totaal is er vanuit de koploperprojecten 355 miljoen euro beschikbaar voor techniek- en managementmaatregelen, verspreid over 44 goedgekeurde maatregelen. De verdeling van het budget is niet evenredig verdeeld tussen de provincies. Zo is bijna de helft van dit budget toegezegd aan Fryslân en Drenthe, terwijl er in Zeeland, Flevoland en Noord-Brabant nog geen 5 procent van het budget toegezegd is. Limburg en Gelderland hebben geen budget voor techniek- en managementmaatregelen. Wat betreft soorten maatregelen is meer dan 50 procent van de 355 miljoen euro bestemd voor technische maatregelen in de veehouderij en daarnaast circa 30 procent voor doelsturing en prestatiebeloning (Boezeman et al., 2024).

Pilot monovergisting Groningen

De pilot monovergisting door de provincie Groningen is een koploperproject waarin mest wordt verwerkt via monovergisting en stikstofstrippen, met als doel reductie van ammoniak- en methaanemissies en het sluiten van mineraal kringlopen op provinciale schaal. Er is 7,3 miljoen euro voor beschikt, terwijl er voor 80 miljoen euro was aangevraagd. In 2025 vindt de planvorming plaats en in de jaren 2026 t/m 2028 realisatie. De provincie schat dat er circa 20 – 40 deelnemers zijn aan de pilot, die zich bevinden in drie deelgebieden: Centraal Woldgebied en Duurswold, Waddenkust en Wierdenland en het zuidelijk Westerkwartier (LNV, 2024a).

Bodemverbetering door gebruik van lokale biomassa Zeeland

De provincie Zeeland ondersteunt een project waarin lokale biomassa uit de natuur, wegbermen, sloten en dijken toegepast en verwerkt worden tot circulaire compost voor agrarisch gebruik. De primaire doelgroep van deze pilot is agrariërs, maar indirect ook lokale terreinbeheerders, waterschappen en de gemeente. De pilot is gericht op het Grenspark Groot Saeftinghe, waar maatregelen moeten leiden tot verbeteren van de bodemvruchtbaarheid, meer waterretentie, afname van (kunst)mest en minder uit- en afspoeling en vervluchten van stikstof. In 2024 was er een kleinere pilot waarbij drie landbouwers met circa tien hectare landbouwgrond meegedaan hebben, voor 2025 is de ambitie tien landbouwers te laten meedoen. Het project kan vanwege bredere interesse volgens de provincie uitgroeien tot meerdere tientallen deelnemende boeren in het Grenspark en bevordert ook de samenwerking met Vlaanderen. Het beschikbare budget is 282.000 euro voor 2025 en 2026, waarmee naast het produceren en toepassen van boerderijcompost ook een coöperatief samenwerkingsverband opgezet wordt, zodat het initiatief te zijner tijd een zelfstandig vervolg kan krijgen (LNV, 2024b).

Subsidie voor stalinnovaties Noord-Holland

De provincie Noord-Holland werkt aan een project waarin rundveehouders een subsidie aan kunnen vragen voor innovaties om stikstofemissies te verlagen in stallen. Het gaat daarbij om de aanschaf van bijvoorbeeld mestveegrobots, emissiearme vloeren, waterinfiltratie en luchtwassers. Deze maatregelen maken deel uit van het Fieldlab Groene Hart, dat werkt aan zogeheten ‘doorbraakinnovaties’ voor duurzame melkveehouderij. In Noord-Holland is de ambitie dat er de komende vijf jaar 40 bedrijven geholpen worden in hun eigen ontwikkelspoor: van extensivering tot ‘high tech’ maatregelen. Zo leren melkveehouders te verduurzamen op een manier die bij hen past (Provincie Noord-Holland, 2025). In totaal is er door de provincie Noord-Holland ruim 48 miljoen euro aangevraagd voor het uitvoeren van de Fieldlab in zijn geheel, voor onder andere managementmaatregelen, afwaardering, extensivering en opkoop. Van dit totaalbedrag is er voor het Fieldlab 9,1 miljoen euro in juni 2024 toegekend, en aanvullend in december 2024 is er nog eens 14,9 miljoen euro positief beoordeeld. Er is echter meer positief beoordeeld dan het plafond voor

alle koploperprojecten in Noord-Holland toelaat, waardoor de range voor het totaal beschikbare budget ergens tussen de 10 en 20 miljoen euro ligt (LNV, 2024c). Volgens de provincie is voor de hele looptijd het budget 13,1 miljoen euro voor het opstellen van bedrijfsontwikkelplannen, innovaties in stallen, waterinfiltratiemaatregelen en onderzoek en kennisdeling. In 2025 zijn de eerste 15 stalmaatregelen gesubsidieerd, waaronder mestveegrobots, weidegangmaatregelen en stikstofkrakers.

Duurzaam Boeren Drenthe

De provincie Drenthe wil Drentse melkveehouders stimuleren om hun bedrijfsvoering verder te verduurzamen op het gebied van water, bodem, klimaat en stikstof middels een subsidieregeling en kennisprogramma. Deze subsidie wordt verleend voor duurzaamheidsprestaties berekend op basis van behaalde scores op de vooraf vastgestelde KPI's van de melkveehouder. De subsidie is verstrekt voor de jaren 2023 en 2024, waarbij een maximale subsidie van 5 duizend euro per jaar per deelnemer beschikbaar is. Het subsidieplafond bedraagt 4,75 miljoen euro en er zijn 387 deelnemers – bijna de helft van de Drentse melkveehouders (Provincie Drenthe, 2023). De resultaten van deze regeling worden in het voorjaar van 2026 bekend. In de zomer van 2025 is opnieuw een subsidieregeling opengesteld voor de jaren 2025 en 2026, waarbij de provincie zich richt op 600 deelnemers. Melkveehouders kunnen een maximale subsidie van 6.500 euro per jaar krijgen, gemaximeerd op 20.000 euro per 3 jaar. Het subsidieplafond bedraagt 7,8 miljoen euro (Provincie Drenthe 2025). Voor deze laatste openstelling is geld toegezegd vanuit het Rijk middels een specifieke uitkering, onder de koploperprojecten. Voor de jaren 2024 t/m 2030 is er in totaal 13,45 miljoen euro beschikbaar voor Duurzaam Boeren Drenthe (LNV 2024d). Een deel van het budget van deze subsidieregeling is afkomstig uit het beschikte budget voor koploperprojecten, een ander deel vanuit de Investeringsagenda van de provincie Drenthe.

Beschrijving beleidsinstrument nieuwe natuur en bos

In totaal is er vanuit de koploperprojecten circa 90 miljoen euro beschikbaar voor het realiseren van nieuwe natuur en bos. Het budget bestaat uit functieverandering van landbouw- naar natuurgrond, maar ook het aanwenden van gronden voor nieuwe natuur en bos vanuit andere functies. In orde van grootte bedraagt het budget voor de aanleg van nieuwe natuur en bos ongeveer duizend hectare (Boezeman et al., 2024).

Verplaatsing piekbelaster Liefstingsbroek Groningen

De provincie Groningen wil één lokale piekbelaster verplaatsen en gronden herinrichten om verslechtering van het Natura 2000-gebied Liefstingsbroek te voorkomen. Het gebied bevat een grote variatie aan bos- en habitattypen, waaronder het bedreigde type blauwgraslanden. Dat heeft te lijden onder de stikstofdepositie van omliggende gebieden uit zowel binnen- als buitenland. Met deze overeenkomst wordt beoogd 50 hectare landbouwgrond om te zetten in natuurgrond en 50 hectare af te waarderen voor meer extensieve landbouw. Daarnaast wordt verdroging van het gebied aangepakt door hydrologische aanpassingen. Vanuit het Rijk is er 10,1 miljoen euro beschikbaar, maar er is nog 12,2 miljoen euro tekort – er is minder budget toegezegd dan aangevraagd. Het project kan geen doorgang vinden als het benodigde budget niet gehaald wordt (LNV, 2024a).

Hoe wordt het beleidsinstrument meegenomen?

Alle koploperprojecten in deze factsheet zijn alleen kwalitatief meegenomen in de hoofdrapportage van Reinds et al. (2026).

De pilot monovergisting in Groningen bevindt zich in een vroeg stadium (planvorming) en de schaal ervan (20 – 40 deelnemers) is klein. De originele aanvraag bedroeg circa 80 miljoen euro, waarvan slechts 7,3 miljoen euro (in pilotvorm) is goedgekeurd.

Hetzelfde geldt voor de pilot voor bodemverbetering door lokale biomassa in Zeeland, die vanwege het beperkte budget (minder dan 300.000 euro) en het beperkte aantal deelnemers (10) alleen kwalitatief meegenomen is in de hoofdrapportage.

De subsidie voor stalinnovaties in Noord-Holland wordt niet kwantitatief meegenomen, omdat de schaal ervan klein is (30 verwachte deelnemers). Daarnaast is er voor een kwantificering van een effect informatie nodig over de locatie en het staltype van deelnemende veehouders.

Het KPI-systeem Duurzaam Boeren Drenthe is niet kwantitatief meegenomen in deze rapportage. Het doelsturingssysteem bestaat uit een set KPI's, waaronder ook de KPI's stikstofbedrijfsoverschot, uitgesplitst in stikstofbodemoverschot en ammoniakemissie. Ondanks dat scoren op deze KPI's bovenwettelijke reducties van stikstofemissie kan stimuleren, is het gecompliceerd om deze maatregelen door te rekenen in de rapportage om diverse redenen. Zo is deze doelsturingssystematiek nog niet geborgd. In de regeling is nu niet geregeld dat de behaalde resultaten ook blijvend moeten zijn. Als doelsturing op termijn in beleid landt via bijvoorbeeld een afrekenbare norm, zou er wel sprake zijn van een dergelijke borging. Indien bedrijven dan niet aan deze normen voldoen, kunnen zij bijvoorbeeld een boete of andere sanctie krijgen. Daarnaast zijn de effecten van doelsturingssystemen met verschillende KPI's lastig in te schatten door de variatie in manieren waarop deelnemers hun bedrijfsvoering aan kunnen passen en hoe de effecten op emissie en depositie van stikstof vervolgens gemodelleerd kunnen worden. Verder zijn de beschikbare rapportages te weinig concreet om precieze emissiereducties uit af te leiden. Een evaluatierapport toont grote variatie in de behaalde scores voor ammoniakemissies in de periode van 2017 t/m 2022. Minder dan de helft van de deelnemers laat een verbetering zien gedurende deze periode, de overige bedrijven toonden geen verandering of hebben verslechterde resultaten. Deze scores worden ook beïnvloed door weersomstandigheden (Provincie Drenthe, 2024).

Voor de opkoop van een lokale piekbelaster rondom het Natura 2000-gebied Liefstingsbroek is nog onzekerheid of het project doorgaat, omdat het benodigde budget nog niet rond is – er is door het Rijk minder budget toegezegd dan aangevraagd. Daarnaast is het effect van deze maatregel op stikstofdepositie nu nog lastig te bepalen, omdat locatiegegevens niet vrijgegeven kunnen worden door de provincie zolang het project niet afgerond is. Bij enkel een verplaatsing van de piekbelaster binnen Nederland zal de emissie niet verminderen, tenzij de verplaatsing ook gepaard gaat met bijvoorbeeld emissiearme stalinnovaties. Het kan wel leiden tot een vermindering van de depositie, doordat de piekbelaster zich op een grotere afstand van het stikstofgevoelige Natura-2000 gebied Liefstingsbroek zal bevinden.

Referenties

Ministerie van Financiën (2023), *Nota over de toestand van 's rijks financiën, 19 september 2023*, Kamerstukken II 2023/24, 36 410; nr. 2.

Ministerie van Financiën (2024), *Voorjaarsnota 2024; Brief regering; Voorjaarsnota 2024, 15 april 2024*, Kamerstukken II 2023/24, 36 550; nr. 1.

- Ministerie van LNV (2024a), *Uitkomsten integrale beoordeling maatregelpakketten Groningen*, DG Regieorganisatie Transitie Landelijk Gebied, Den Haag; <https://www.onslevendlandschap.nl/documenten/2024/06/07/groningen-uitkomsten-integrale-beoordeling-maatregelpakketten>.
- Ministerie van LNV (2024b), *Extra middelen voor uitvoering maatregelpakketten in uw provincie*, DG Regieorganisatie Transitie Landelijk Gebied, Den Haag; <https://www.onslevendlandschap.nl/documenten/publicaties/2024/12/20/zeeland---brief-extra-middelen-uitvoering-maatregelpakketten>.
- Ministerie van LNV (2024c), *Extra middelen voor uitvoering maatregelpakketten in uw provincie*, DG Regieorganisatie Transitie Landelijk Gebied, Den Haag; <https://www.onslevendlandschap.nl/documenten/2024/12/20/noord-holland-brief-extra-middelen-uitvoering-maatregelpakketten>.
- Ministerie van LNV (2024d), *Uitkomsten integrale beoordeling maatregelpakketten Drenthe*, DG Regieorganisatie Transitie Landelijk Gebied, Den Haag; <https://www.onslevendlandschap.nl/documenten/2024/06/07/drenthe-uitkomsten-integrale-beoordeling-maatregelpakketten>.
- Provincie Drenthe (2023), *Subsidieregeling Duurzaam Boeren Drenthe – Melkveehouderij*, Provincie Drenthe; <https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR692263> [Geraadpleegd 10-07-2025].
- Provincie Drenthe (2024), *Evaluatierapport Duurzame Melkveehouderij Drenthe*, Provincie Drenthe; https://www.provincie.drenthe.nl/publish/pages/139017/w2309_026-lg-rapport_duurzame_melkveehouderij_lr.pdf.
- Provincie Drenthe (2025), *Subsidieregeling Duurzaam Boeren Drenthe – Melkveehouderij 2025 – 2026*, Provincie Drenthe; <https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR739219/1> [Geraadpleegd 10-07-2025].
- Provincie Noord-Holland (2025), *Openstelling uitvoeringsregeling Subsidie Duurzame Melkveehouderij*, Provincie Noord-Holland; <https://noordholland.bestuurlijkeinformatie.nl/Reports/Item/01f39e05-2a7d-4f0c-9306-9aba89f90d43>.
- Rijksoverheid (2025), *Regeling provinciale maatregelen landelijk gebied*, BWBR0049793, Wetten.nl; <https://wetten.overheid.nl/BWBR0049793/2025-04-12> [Geraadpleegd 25-06-2025].

3.14 Omgevingsverordening Noord-Brabant

Tabel 3.15

Omgevingsverordening Noord-Brabant

Naam maatregel	Omgevingsverordening Noord-Brabant
Instrument(en)	Normstelling/ handhaving
Soort maatregel	Bronmaatregel
Sector	Landbouw
Status	Vastgesteld

Beschrijving beleidsinstrument

De omgevingsverordening van de provincie Noord-Brabant stelt eisen aan ammoniakemissie voor huisvestingssystemen van veehouders, met als doel de stikstofdepositiedeken in Noord-Brabant te laten dalen (Provincie Noord-Brabant, 2025a). Deze eisen zijn aanvullend op het nationale beleid (Besluit activiteiten leefomgeving; Bal)⁶ en gelden voor rundvee, varkens, kippen, eenden, kalkoenen, parelhoenders, geiten en konijnen. De vermindering van de depositie van stikstof wordt gebruikt om instandhoudingsdoelstellingen te halen. Daarnaast kan door voldoende verlaging van de depositie ook vergunningverlening makkelijker worden.

De eerste versie van aanvullende staleisen is in 2009 opgenomen in het Convenant Stikstof en Natura 2000 door de provincies Noord-Brabant en Limburg, directie Regionale Zaken Ministerie LNV, ZLTO, LLTB, Stuurgroep Dynamisch Platteland, Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer, Brabants Landschap en de Brabantse Milieufederatie (Provincie Noord-Brabant, 2016). In 2010 zijn deze eisen vastgelegd in de Verordening stikstof en Natura 2000 Noord-Brabant (Provinciale Staten Noord-Brabant, 2011). Een deel van de huidige eisen in de omgevingsverordening bestaat al sindsdien en in de loop der jaren is de verordening aangepast en aangescherpt: strengere emissienormen, uitzonderingsregelingen voor kleine dierenaantallen en natuurinclusieve veehouderij en intern salderen (door een nieuwe stal te bouwen mag een oudere stal met lagere emissiereductie blijven staan, zolang het bedrijf gemiddeld aan emissie-eisen voldoet) (PBL, TNO en RIVM, 2023).

De verordening stelt eisen aan de ammoniakemissie voor zowel nieuw te bouwen als voor bestaande stallen. Voldoen aan deze eisen kan door het realiseren van emissiearme huisvestingssystemen, maar ook door andere maatregelen. Deze bestaan uit bijvoorbeeld stoppen, extensivering, minder dieren houden, voer- en managementmaatregelen of een combinatie daarvan. De 'Routekaart Stalaanpassingen 2024' is door Noord-Brabant opgesteld om veehouders te informeren, faciliteren en ondersteunen, zodat zij tijdig keuzes kunnen maken die passen bij het bedrijf (Provincie Noord-Brabant, 2022).

⁶ Het betreft hier met name de artikelen onder paragraaf 4.82, die inhoudelijke regels bespreken op milieubelastende activiteiten en lozingsactiviteiten bij dierenverblijven (zie Bal, artikelen 4.805 t/m 4.834).

Voor nieuw te bouwen stallen en/of huisvestingssystemen geldt dat zij moeten voldoen aan de huidige gestelde ammoniakemissie eisen. Bestaande huisvestingssystemen moeten vanaf 1 januari 2026⁷ (melkvee- en kalverhouderijen) dan wel 1 juli 2024 (alle overige sectoren) voldoen aan de eisen op het gebied van ammoniakemissie. Voor rundvee is dit het geval als de huisvestingssystemen 20 jaar oud zijn, voor de overige sectoren (varkens, geiten en pluimvee) wordt een grens van 15 jaar gehanteerd (Provincie Noord-Brabant, 2025). Dit komt overeen met de gemiddelde afschrijvings-termijn van stallen. De geldende normen worden periodiek bijgesteld op basis van de op dat moment best beschikbare technieken.

In een eerder onderzoek van 2022 is in beeld gebracht op hoeveel van de 3.889 actieve bedrijfslocaties er in Noord-Brabant naar verwachting voor 1 juli 2024 huisvestingssystemen aangepast moeten worden op basis van de omgevingsverordening (Connecting Agri & Food, 2022). Dit onderzoek is herhaald in 2024, waarbij de inschatting is dat ondernemers op 1.943 bedrijfslocaties⁸ hun huisvestingssystemen nog moeten aanpassen. Dit zijn locaties die niet voldoen, maar waar naar verwachting de ondernemer wel aanpassingen gaat doen.

De meest recente wijziging van de omgevingsverordening is van 1 juli 2024, deze is opgenomen in bijlage VI van de omgevingsverordening (Provincie Noord-Brabant, 2024). Dit houdt onder andere in dat voor melkvee en vleeskalveren de ammoniakemissienormen worden aangescherpt. Dit is ook van toepassing op grote bedrijven die melkgeiten houden, op konijnen en sommige categorieën bij pluimvee. Daarnaast gelden de nieuwe ammoniakemissienormen ook wanneer een melkveehouderij of kalverhouderij een emissiearm systeem gaat installeren. Deze aanscherping betekent dat er minder keuze is uit diverse systemen, indien de aanvraag na 1 juli 2024 gedaan is (ZLTO, 2024).

Status beleidsinstrument

De meest recente actualisatie van de Omgevingsverordening van Noord-Brabant is per 12 december 2025, maar aangezien deze rapportage als peildatum 1 mei 2025 hanteert, wordt er in de hoofdrapportage uitgegaan van de voorlaatste actualisatie van 1 juli 2024 (Provincie Noord-Brabant, 2025b).

Hoe wordt het beleidsinstrument meegenomen?

De omgevingsverordening van Noord-Brabant is meegenomen als vastgesteld beleid, maar er zijn geen aparte effectberekeningen gedaan. Wel is de ontwikkeling van de emissiefactoren op deze maatregel toegepast en uitgesplitst voor Noord-Brabant. Ten opzichte van de Geraamde ontwikkelingen in nationale emissies van luchtverontreinigende stoffen 2023 (PBL et al., 2023) – waar dit effect over Nederland werd uitgesmeerd – zijn de stikstof- en ammoniakemissies daardoor beter ruimtelijk verdeeld op provinciaal niveau, op basis van Gies et al. (2025). De ammoniakemissie in

⁷ Vanwege een aangenomen motie in de Provinciale Staten verschuift deze grens waarschijnlijk naar 1 juli 2026, dit voorstel wordt uitgewerkt door de Gedeputeerde Staten. Deze datum heeft betrekking op de diercategorieën HA1, HA2 en HA3 (melk- en kalfkoeien ouder dan 2 jaar, vrouwelijk jongvee jonger dan 2 jaar en vleeskalveren jonger dan 1 jaar).

⁸ Hier zijn het aantal locaties waarvoor een omgevingsvergunning verleend is, maar waar waarschijnlijk geen dieren meer aanwezig zullen zijn in mindering gebracht. Dit geldt ook voor het aantal locaties dat beëindigd zal worden voor 1 juli 2024 (rundvee), dan wel 1 januari 2026 (overige sectoren).

Noord-Brabant is als gevolg van de Omgevingsverordening 0,66 kiloton per jaar lager, dan wanneer deze landelijk uitgesmeerd wordt, zoals gedaan in PBL et al. (2023). Voor de overige provincies leidt dit tot een hogere ammoniakemissie, variërend van 0,02 tot 0,23 kiloton ammoniak per jaar. Er is dus in PBL et al. (2023) sprake geweest van een overschatting van de geprognostiseerde ammoniakemissie in 2030 in Noord-Brabant en een onderschatting van de ammoniakemissie in de rest van Nederland, met uitzondering van Limburg. De Omgevingsverordening Limburg bevat vergelijkbare eisen als die in Noord-Brabant, met uitzondering voor melkvee (Provincie Limburg, 2025). Als gevolg daarvan daalt de ammoniakemissie met 0,13 kiloton per jaar in Limburg.

Het regionaal toepassen van provinciaal ammoniakemissiebeleid leidt ook tot een lagere stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden met stikstofgevoelige habitats in Noord-Brabant. Ten opzichte van PBL et al. (2023) is er gemiddeld 12 mol/ha/jaar minder stikstofdepositie in alle Brabantse Natura-2000 gebieden, in de range van 0 tot maximaal 29 mol/ha/jaar.

De maatregel loopt al langere tijd en heeft al een effect op de huidige emissie en depositie door de strengere eisen voor stallen die na 2009 zijn gebouwd. Het precieze individuele effect van de omgevingsverordening is lastig te berekenen, onder andere omdat er meer keuzevrijheid is in het nemen van maatregelen en er geen informatie is over welke emissiereducerende technieken of stalsystemen toegepast zijn per locatie. De ontwikkeling van het basispad inclusief de toewijzing van deze maatregel aan Noord-Brabant wordt ook gehanteerd in de Monitor Stikstofdepositie (Marra et al., 2025). Daarin wordt gekeken naar het effect van de emissieramingen uit de Klimaat- en Energieverkenning en de Emissieramingen luchtverontreinigende stoffen (PBL et al., 2023) en Smeets et al. (2023) op stikstofdepositie per Natura-2000 gebied, evenals de verwachte ontwikkeling ervan tot 2030 en 2035.

Referenties

- Connecting Agri & Food (2022), *Verwachte aantal veehouderijlocaties waarop voor 1-1-2024 stalaanpassingen gedaan moeten worden op grond van de interim omgevingsverordening (IOV)*; https://landbouwvoedselbrabant.nl/nieuws+home/downloads_getfilem.aspx?id=1404438
- Gies, E., Cals, T., Kros, H. en Voogd, J.C. (2025), *Effect van regionaliseren van Brabantse staleisen ammoniakemissie in de Klimaat- en Energieverkenning 2022*, Wageningen; Wageningen Environmental Research, Rapport 3429.
- Marra, W.A., S.B. Hazelhorst, L.A. de Jongh, M. Schram, K.M.F. Brandt, G.J.C. Stolwijk, T.N.P. Nguyen, L.P.I. Glaese, I. Soenar, T. Cals, (2025), *Monitor stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden 2025*, Bilthoven: RIVM
- PBL et al. (2023), *Geraamde ontwikkelingen in nationale emissies van luchtverontreinigende stoffen 2023. Rapportage bij de Klimaat- en Energieverkenning 2022*, Den Haag; Planbureau voor de Leefomgeving.
- PBL, TNO en RIVM (2023), *Beleidsoverzicht en factsheets beleidsinstrumenten. Achtergronddocument bij de Klimaat- en Energieverkenning 2022*, Den Haag; Planbureau voor de Leefomgeving.
- Provinciale Staten Noord-Brabant (2011), *Verordening stikstof en Natura 2000 Noord-Brabant*. Overheid.nl; Verordening stikstof en Natura 2000 Noord-Brabant | Lokale wet- en regelgeving [Geraadpleegd 21-07-2025].
- Provincie Limburg (2025), *Omgevingsverordening Limburg, Hoofdstuk 10 Landbouw*. Overheid.nl; https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR705183#chp_10 [Geraadpleegd 21-07-2025].

- Provincie Noord-Brabant (2016), *Convenant Stikstof memo aan Provinciale Staten*, Provincie Noord-Brabant; <https://noordbrabant.bestuurlijkeinformatie.nl/Document/View/eg1d3d92-obdo-4f2e-860d-542385a6e5do>
- Provincie Noord-Brabant (2022), *Routekaart stalaanpassingen Noord-Brabant 2024*, Provincie Noord-Brabant; https://www.brabant.nl/publish/pages/9627/routekaart_stalaanpassingen_noord-brabant_2024.pdf
- Provincie Noord-Brabant (2024), *Bijlage VI Technische eisen huisvestingssysteem behorende bij paragraaf 3.8.5. van de Omgevingsverordening Noord-Brabant*, Provincie Noord-Brabant; [b_NL.IMRO.9930.TAMOVrNBrabant-vao1_01241.pdf](https://www.brabant.nl/publish/pages/9627/routekaart_stalaanpassingen_noord-brabant_2024.pdf)
- Provincie Noord-Brabant (2025a), *Omgevingsverordening Noord-Brabant (geconsolideerde versie 1 januari, 2025, artikel 3.98 t/m 3.102*, Provincie Noord-Brabant; <https://noord-brabant.tercera-ro.nl/MapView/Default.aspx?id=NLIMRO9930TAMOVrNBrabantgc-1224> [Geraadpleegd 21-07-2025].
- Provincie Noord-Brabant (2025b), *Wijziging Omgevingsverordening*, Provincie Noord-Brabant; *Wijziging Omgevingsverordening - Brabant* [Geraadpleegd 07-01-2026].
- Smeets et al, 2023, *Lichte actualisatie van de emissieramingen luchtverontreinigende stoffen 2023*, Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving.
- ZLTO (2024), *Aanscherping normering veehouderij per 1 juli 2024 Noord-Brabant*; <https://www.zlto.nl/actueel/aanscherping-normering-veehouderij-per-1-juli-2024-noord-brabant/> [Geraadpleegd 21-07-2025].

3.15 Overige provinciale landbouwmaatregelen

Tabel 3.16

Overige provinciale landbouwmaatregelen

Naam maatregel	Overige provinciale landbouwmaatregelen
Instrument(en)	Subsidie/ beëindiging/ pilot
Soort maatregel	Bronmaatregel/ natuurherstelmaatregel
Sector	Landbouw
Status	Vastgesteld/ voorgenomen/ geagendeerd beleid

Naast provinciale versnellingsmaatregelen (zie factsheet ‘Overige versnellingsmaatregelen Transitiefonds NPLG’) en provinciale koploperprojecten (zie factsheet ‘Overige koploperprojecten Transitiefonds NPLG’) zijn er ook andere provinciale maatregelen aangeleverd die een mogelijk effect hebben op stikstofemissies zoals experimenteergrond van de Provincie Zeeland en doelsturing duurzame melkveehouderij en de vrijwillige opkoopregeling kalverhouderijen van de Provincie Gelderland.

Beschrijving beleidsinstrumenten

Experimenteergrond Zeeland

De provincie Zeeland stelt in een pilot landbouwgrond beschikbaar aan 19 agrariërs om vrijwillig te experimenteren met nieuwe gewassen en teeltmethoden die nog te risicovol zijn om direct op eigen bedrijf uit te proberen. Daarbij wordt er bijvoorbeeld gewerkt zonder kunstmatige gewasbeschermingsmiddelen of mest, en met meer robuuste en minder gangbare gewassen, zoals vezelgewassen (Provincie Zeeland, 2024a). Agrariërs die binnen tien kilometer van de experimenteergronden liggen, kunnen meedoen aan de nog op te zetten regeling, waarvoor nog geen budget bekend is. Wel is er een aanvraag gedaan door de provincie binnen het Uitvoeringsprogramma Natuur fase 2 (Provincie Zeeland, 2024b). De beschikbare gronden worden aangeboden tegen een lage pacht prijs, ook worden er vergoedingen voor initiële inrichtingskosten, bedrijfsplannen, kennis en coaches aangeboden. Op deze manier wil de provincie een bijdrage leveren aan opgaven in de volhoudbare landbouw, voor agrarische biodiversiteit, emissiereductie en extensivering nabij Natura-2000 gebieden.

Vrijwillige opkoopregeling Kalverhouderijen Gelderland

Als onderdeel van de provinciale stikstofaanpak heeft de provincie Gelderland (2020) een vrijwillige opkoopregeling kalverhouderijen geïmplementeerd. Gelderse kalverboeren die geen toekomstperspectief in hun bedrijf zien, konden zich tot uiterlijk 1 december 2020 bij de provincie melden om in aanmerking te komen voor de regeling. Voor deelnemende kalverhouderijen gelden drie criteria:

1. 75 procent van het bedrijf moet kalverhouderij zijn.
2. De vestiging heeft een drempelwaarde van minstens 1 mol P/ha/jaar voor de Veluwe en 10 mol N/ha/jaar voor overige Natura 2000 gebieden (max. van gemiddelde waarde per hectare per jaar conform Aeries).
3. De vestiging heeft een minimale totale stikstofbelasting van 17.500 mol N per jaar

De totale regeling bedraagt 40 miljoen euro, waarvan 20 miljoen vanuit de provincie toegezegd is. De overige 20 miljoen is door het Rijk toegezegd aan bedrijven die wel interesse hadden, maar

waar geen budget beschikbaar voor was, ook een aanbod te kunnen doen. Voor het rijksgeld gelden de eisen van de Regeling provinciale aankoop veehouderijen (Rpav; inclusief beroepsverbod). Van de initiële 114 aanmeldingen, voldeden 26 bedrijven aan de criteria. Er zijn 5 kalverhouderijen opgekocht, waarvan de stallen inmiddels leeg zijn. Het gaat om onder andere bedrijven in en nabij Uddel, rondom de Veluwe. Bij deze regeling worden geen productierechten doorgehaald, omdat er geen productierechten zijn voor de vleeskalverhouderij. De stikstofruimte wordt na afroaming van 30 procent geregistreerd in de Gelderse Stikstofbank (GSB) en valt vrij voor vergunningverlening (Mons, 2021; Voorhorst, 2022).

Doelsturing Duurzame Melkveehouderij Gelderland

De provincie Gelderland heeft een subsidieregeling opgezet om Gelderse melkveehouders te stimuleren hun bedrijfsvoering verder te verduurzamen op het gebied van water, bodem, klimaat en stikstof. Deze subsidie is gebaseerd op duurzaamheidsprestaties, waarbij melkveehouders worden beloond op basis van hun behaalde scores op een set vooraf vastgestelde KPI's. Deze bestaat onder andere uit ammoniakuitstoot, CO₂-emissie, stikstofbodemoverschot en groenblauwe dooradering. Boeren hebben de vrijheid om zelf te bepalen hoe zij deze scores behalen (Provincie Gelderland, 2025).

De regeling is een voortzetting van de GLB pilot 'Markemodel', waarbij 35 boeren uit de Achterhoek beloning ontvingen voor hun inspanningen (Provincie Gelderland, 2025). Deze pilot wordt nu opgeschaald door een samenwerking tussen drie Gelderse agrarische collectieven, FrieslandCampina, Rabobank, de waterschappen en de provincie Gelderland. Het werkgebied wordt uitgebreid van de Achterhoek naar de Veluwe en het Rivierengebied. De agrarische collectieven werven de boeren in vijf deelgebieden: Winterswijk, 't Klooster, Haarlo-Olde Eibergen, Gelderse Vallei en de Groene Mantel. De ambitie is om minstens 150 melkveehouders te laten deelnemen, die jaarlijks tot maximaal 10.000 euro kunnen ontvangen bij maximale scores op de KPI's. De regeling moet gaan lopen tot en met 2028 (DMG, 2025). In totaal is er 3,7 miljoen euro beschikbaar gesteld voor deze subsidieregeling, waarvan 3,2 miljoen euro vanuit de provincie Gelderland: 1,5 miljoen euro vanuit het investeringsbudget en 1,7 miljoen euro uit aanvullend budget van de Kadernota Agrifood. Dit laatste bedrag betreft niet uitgeputte middelen van de opkoopregeling kalverhouderijen. De overige 0,5 miljoen euro wordt gefinancierd door onder andere de waterschappen (Provincie Gelderland, 2025).

Status beleidsinstrument

Voor de experimenteergronden in Zeeland is nog geen regeling en budget beschikbaar.

Van de vijf opgekochte kalverhouderijen in Gelderland is er één in 2021 gestopt en de overige vier in 2022. Sindsdien zijn de stallen leeg en dus ook uit de landbouwtelling en gecombineerde opgave. De regeling was open vanaf 22 oktober 2020 tot en met 19 november 2020 (Provincie Gelderland, 2020).

De doelsturing duurzame melkveehouderij in Gelderland is een voortzetting en opschaling van de bestaande GLB-pilot Markemodel, er is nog geen regeling beschikbaar.

Hoe worden de beleidsinstrumenten meegenomen?

Bovenstaande maatregelen worden niet kwantitatief meegenomen in de analyse. Voor de experimenteergronden is het moeilijk in te schatten wat het effect op emissiereductie van stikstof zal zijn,

omdat het project zich in een pilotstadium bevindt en aangezien er nog geen regeling en budget is.

Voor het doelsturingssysteem Duurzame Melkveehouderij Gelderland zijn nog onvoldoende rapportages beschikbaar waaruit precieze emissiereducties uit afgeleid kunnen worden. Daarnaast is deze doelsturingssystematiek nog niet geborgd. In de regeling is nu niet geregeld dat de behaalde resultaten ook blijvend moeten zijn. Als doelsturing op termijn in beleid landt via, bijvoorbeeld, een afrekenbare norm, zou er wel sprake zijn van een dergelijke borging. Indien bedrijven dan niet aan deze normen voldoen, kunnen zij bijvoorbeeld een boete of andere sanctie krijgen. Verder is het door de opzet van de regeling niet eenvoudig om te herleiden welke melkveehouders deelnemen en waar zij zich bevinden, omdat de subsidie verstrekt wordt aan een agrarisch collectief. Ten slotte zijn de effecten van doelsturingssystemen met verschillende KPI's lastig in te schatten door de variatie in manieren waarop deelnemers hun bedrijfsvoering aan kunnen passen en hoe de effecten hiervan op de emissie en depositie van stikstof gemodelleerd kunnen worden.

De vrijwillige opkoopregeling kalverhouderijen wordt als vastgesteld beleid kwantitatief meegenomen, maar de maatregel is niet individueel doorgerekend. Het effect ervan is reeds verwerkt in de monitoring van de aantallen vleeskalveren in 2023, omdat de deelnemende kalverhouderijen al hiervoor uitgekocht zijn – de regeling was opengesteld in 2020. Van de eerste vier opgekochte kalverhouderijen is bekend dat deze gemiddeld 1.875 vleeskalveren hadden, wat aanzienlijk groter is dan een gemiddeld vleeskalverbedrijf (706 vleeskalveren). In de raming is uitgegaan van 5 kalverhouderijen, waarvan vier met 1.875 vleeskalveren en één met 706 vleeskalveren. Het effect is kleiner dan in de Klimaat- en Energieverkenning van 2024, omdat er toen uitgegaan werd van twaalf bedrijven die zouden deelnemen aan de regeling. In tegenstelling tot andere maatregelen die ex-post meegenomen worden in deze analyse, zoals de Srv en MGA-1, zijn er geen gegevens aangeleverd over welke stallen zijn uitgekocht. Het is daarom niet mogelijk het effect van deze regeling te verspreiden over alle Gelderse kalverhouderijen, wat bij ex-ante ramingen wel het geval is.

Referenties

- DMG (2025), 'Doe mee aan Doelsturing Melkveehouderij Gelderland (DMG)? En ontvang een beloning voor jouw duurzame vakmanschap!' zie: https://www.de-vala.nl/wp-content/uploads/2025/07/flyer-DMG_V4-3.pdf [Geraadpleegd 17-07-2025].
- Mons (2021), 'Rijk verdubbelt budget Gelderse kalveropkoopregeling', Sterke Erven, zie: <https://sterke-erven.nl/artikel/333934-rijk-verdubbelt-budget-gelderse-kalveropkoopregeling> [Geraadpleegd 17-07-2025].
- Provincie Gelderland (2025), *Voorjaarsnota 2025 Landbouw, Provincie Gelderland*, zie: <https://begrotingscyclus.gelderland.nl/Pdf/DocumentId/35da0000-5601-0050-1432-08dd2b1e6f47/Ko-pld/35da0000-5601-0050-98c1-08dd2b1e73b5?werkomgevingid=495a6b16-5878-4d96-843b-coda9a25037>.
- Provincie Zeeland (2024a), 'Provincie zet eerste stap voor experimenteren op landbouwgrond, Provincie Zeeland', zie: <https://www.zeeland.nl/actueel/provincie-zet-eerste-stap-voor-experimenteren-op-landbouwgrond> [Geraadpleegd 16-07-2025].
- Provincie Zeeland (2024b), 'Aanvraag Programma Natuur Zeeland, Provincie Zeeland', zie: https://www.zeeland.nl/sites/default/files/2024-11/Programma%20natuur%20op-zet%20op%20basis%20van%20gepubliceerde%20regeling%20ministerie%20-%20eindversie_1.pdf.

Voorhorst (2022), 'Gelderland koopt vier kalverhouderijen', Nieuwe Oogst, zie: <https://www.nieuweoogst.nl/nieuws/2022/04/06/gelderland-koopt-vier-kalverhouderijen> [Geraadpleegd 17-07-2025].

3.16 Vrijwillige beëindigingsregeling veehouderijlocaties

Tabel 3.17
Vrijwillige beëindigingsregeling veehouderijlocaties

Naam maatregel	Vrijwillige beëindigingsregeling veehouderijlocaties
Instrument(en)	Beëindigingsregeling
Soort maatregel	Overig beleid
Sector	Landbouw
Status	Geagendeerd beleid

Beschrijving beleidsinstrument

De Vrijwillige beëindigingsregeling veehouderijlocaties (Vbr) is een subsidieregeling voor de beëindiging van veehouderijlocaties met melkvee, varkens, pluimvee, vleeskalveren, geiten, vleeseenden, konijnen en overige rundvee (zoogkoeien en vleesstieren). Het doel van de regeling is een structurele vermindering van de ammoniakemissie en daarmee van de stikstofdepositie op stikstofgevoelige en overbelaste Natura 2000-gebieden. Dit gebeurt door de sluiting van veehouderijlocaties en het doorhalen van productierechten (varkens-, pluimvee- en fosfaatrecht), om tot een landelijke krimp van de veestapel te komen.

De regeling is voor het eerst onder de benaming Brede beëindigingsregeling (Bbr) aangekondigd op 5 april 2024 door toenmalig minister Adema van LNV, als onderdeel van het plan van aanpak mestmarkt na het vervallen van de derogatie van de Nitraatrichtlijn (LNV, 2024a). Het doel van de Brede beëindigingsregeling veehouders die vrijwillig willen stoppen tussen 2025-2029 financieel te ondersteunen. Dit zou bijdragen aan het verkleinen van de veestapel en daarmee het verlagen van de stikstofdeken, de realisatie van klimaatdoelen voor de veehouderij, het verbeteren van de waterkwaliteit en het verlichten van de mestcrisis. De regeling zou bekostigd worden uit het transitiefonds, waarin na de middelen voor de Lbv-plus regeling nog 4 miljard euro beschikbaar was voor beëindigingsregelingen.

In het regeerprogramma van het kabinet-Schoof is opgenomen dat de inzet was om de Vbr in 2026, zo mogelijk eerder, open te stellen. Daarbij zouden de belangrijkste uitgangspunten van de regeling aan het einde van 2024 met de Tweede Kamer gedeeld worden. Op 13 september was de verwachting dat de regeling begin 2026 zou worden opengesteld (LVVN, 2024a). Echter in het debat over de aanpassing van de Meststoffenwet op 7 oktober werd via de aangenomen motie van de leden Grinwis en Van Campen (Grinwis en Van Campen, 2024) de regering verzocht alles in het werk te stellen om de brede beëindigingsregeling zo snel mogelijk in 2025 open te stellen om verlichting te geven op de mestmarkt en zo een koude sanering van de veehouderij te voorkomen.

In november 2024 zijn de eerste indicatieve accenten van de Vbr bekend geworden (LVVN, 2024b). De regeling zou zo breed mogelijk voor verschillende sectoren opengesteld worden waarbij een substantieel deel van veehouders die nog geen gebruik hebben kunnen maken van eerdere beëindigingsregelingen als de Lbv en Lbv-plus de mogelijkheid krijgen om deel te nemen. Ook zou worden verkend of de regeling eenmalig opengesteld zou worden of dat er in de komende jaren sprake zou zijn van meerdere openstellingen.

Op 5 februari 2025 is er een rondetafelgesprek met experts georganiseerd in de Commissie Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur over hoe de Vbr zo kan worden vormgegeven dat deze bijdraagt aan een toekomstbestendige landbouw (Commissie Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur, 2025a). Doelgroep van de regeling zouden veehouderijen met een ammoniakemissie boven een bepaalde drempel worden. Daarnaast werd verkend of het mogelijk is gericht verouderde bedrijven te selecteren.

Op 25 april 2025 heeft de minister van LNVN, mede namens de leden van de Ministeriële Commissie Economie en Natuurherstel (MCEN), met een brief aan de Tweede Kamer het 'Startpakket Nederland van het slot' geschetst (LNVN, 2025). Het startpakket behelst een aanpak langs vier sporen, waarbij binnen spoor 2 – een maatregelenpakket dat zorgt voor een structurele daling van stikstofemissies en gericht is op natuurbehoud en -herstel – de Vrijwillige beëindigingsregeling (Vbr) is aangekondigd, met een budget van 750 miljoen euro voor de periode 2026-2028. Deze regeling richt zich op gebieden met de meest urgente stikstofproblematiek en draagt bij aan het verminderen van stikstof op kwetsbare Natura 2000-gebieden. Daarnaast moet deze regeling ook andere doelen ondersteunen, zoals het verkleinen van het mestoverschot, de klimaatopgave en natuur- en milieudoelen. Deelnemers aan de Vrijwillige beëindigingsregeling kunnen, conform de eerdere Lbv regeling, aanspraak maken op een subsidie die de mogelijkheid biedt om op een economisch verantwoorde wijze hun veehouderij te beëindigen. Voor de verdere uitwerking van de hoogte van de vergoeding voor het waardeverlies van de productiecapaciteit is bij Wageningen Social and Economic Research advies aangevraagd voor forfaitaire vervangingswaarden voor de verschillende typen stallen in de veehouderij (WUR, 2024).

Status beleidsinstrument

De regeling is op 1 mei 2025 nog niet gepubliceerd. Door de ontwikkelingen op het stikstofdossier en het proces vanuit de Ministeriële commissie Economie en Natuurherstel wordt gekeken of de uitgangspunten van de regeling daarbij beter aan moeten sluiten. Ook is gebleken dat het ingewikkeld is om de focus op verouderde bedrijven op te nemen in de criteria voor de regeling (Commissie Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur (2025b)). De Vrijwillige beëindigingsregeling vormt onderdeel van het startpakket Nederland van het slot. Voor de periode 2026-2028 is er 750 miljoen euro gereserveerd voor de regeling. De regeling richt zich op gebieden met de meest urgente stikstofproblematiek. Daarnaast ondersteunt de regeling ook andere doelen, zoals het verkleinen van het mestoverschot, de klimaatopgave en natuur- en milieudoelen (LNVN, 2025). De regeling was op 1 mei 2025 nog niet genotificeerd bij de Europese Commissie en had nog niet ter consultatie voorgelegd. Op 12 januari 2026 heeft de Vbr ter consultatie voorgelegd. Uit deze versie blijkt dat de regeling zich in eerste instantie richt op veehouderijlocaties gelegen binnen een strook van 1.000 meter rond een overbelast Natura 2000-gebied. Dergelijke locaties kunnen met voorrang aanspraak maken op subsidie. Veehouderijlocaties binnen deze groep ontvangen een vergoeding van 110 procent van het waardeverlies van de productiecapaciteit, een bijdrage voor de kosten van de sloop en, indien van toepassing, een marktconforme vergoeding (100 procent) voor het laten vervallen van het productierecht. Indien het subsidieplafond na deze groep nog niet is uitgeput kunnen veehouders gelegen buiten de strook van 1.000 meter rond een overbelast Natura 2000-gebied in aanmerking komen voor een vergoeding van 100 procent voor het waardeverlies van de productiecapaciteit en, indien van toepassing, een marktconforme vergoeding (100 procent) voor het laten doorhalen van het productierecht. Omdat deze informatie nog niet beschikbaar was op 1 mei 2025 is deze niet meegenomen in de inschatting van deze regeling.

Hoe wordt het beleidsinstrument meegenomen?

De maatregel wordt als geagendeerd beleid beschouwd op basis van de stand van zaken op 1 mei 2025. Op basis van deze informatie is het niet mogelijk het effect van deze maatregel in te schatten. In PBL, Deltares, RIVM en WUR (2025) wordt op basis van informatie van de MCEN van na 1 mei 2025 wel een inschatting gemaakt van het effect van deze regeling. Hierbij moet worden opgemerkt dat voor beëindigingsregelingen die zijn geëvalueerd door PBL, Deltares, RIVM en WUR (2025) het aangenomen beschikbare budget sterk afwijkt van het uiteindelijke beschikbare budget.

Referenties

- Commissie Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur (2025a), *Rondetafelgesprek: Brede beëindigingsregeling met structuurbeleid om toekomstperspectief voor blijvers te realiseren* (5-2-2025) https://www.tweedekamer.nl/debat_en_vergadering/commissievergaderingen/details?id=2024A08291.
- Commissie Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur (2025b), *Verslag van een commissiedebat Mestbeleid* (2025-03-12); https://www.tweedekamer.nl/debat_en_vergadering/commissievergaderingen/details?id=2024A05896.
- Grinwis en Van Campen (2024), *Motie van de leden Grinwis en Van Campen over de brede beëindigingsregeling zo snel mogelijk in 2025 openstellen en dit bij de voorjaarsbesluitvorming betrekken*; <https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/moties/detail?id=2024Z15237&did=2024D37167>.
- LVN (2024a), *Bijlage: Plan van aanpak mestmarkt* (05-04-2024), Den Haag: Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
- LVVN (2024a), *Kamerbrief over Aanpak mestmarkt* (13 september 2024), Den Haag: Ministerie van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur
- LVVN (2024b), *Brief van de minister van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur inzake Mestbeleid* (6-11-2024), Den Haag: Ministerie van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur
- LVVN (2025), *Kamerbrief Startpakket Nederland van het slot* (25-4-2025), Den Haag: Ministerie van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur
- LVVN (2026), 'Internetconsultatie Landelijke vrijwillige beëindigingsregeling veehouderijlocaties (Vbr)', zie: <https://www.internetconsultatie.nl/vbr/b1>.
- PBL, Deltares, RIVM en WUR (2025), *Reflectie op MCEN-maatregelenpakket spoor 2*, Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving, Delft: Deltares, Bilthoven: Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu, Wageningen: Wageningen University en Research.
- WUR (2024), *Adviesaanvraag gecorrigeerde vervangingswaarden veehouderijstallen* <https://www.wur.nl/nl/onderzoek-resultaten/kennisonline-onderzoeksprojecten-lvvn/kennisonline/adviesaanvraag-gecorrigeerde-vervangingswaarden-veehouderijstallen.htm>

3.17 Landelijke beëindigingsregeling veehouderijlocaties kleinere sectoren

Tabel 3.18

Landelijke beëindigingsregeling veehouderijlocaties kleinere sectoren

Naam maatregel	Landelijke beëindigingsregeling veehouderijlocaties kleinere sectoren
Instrument(en)	Beëindigingsregeling
Soort maatregel	Overig beleid
Sector	Landbouw
Status	Vastgesteld beleid

Beschrijving beleidsinstrument

De Landelijke beëindigingsregeling veehouderijlocaties kleinere sectoren (Lbv kleinere sectoren) is een beëindigingsregeling die deels onder de aanpak piekbelasting valt en niet onder het Programma SN. Aan de Lbv kleinere sectoren kunnen zowel veehouders deelnemen die onder de doelgroep van de aanpak piekbelasting vallen als veehouders die voldoen aan de drempelwaarden van de Lbv. De Lbv kleinere sectoren is een subsidieregeling voor veehouders die hun veehouderijbedrijf of een locatie van hun veehouderijbedrijf met kalveren, melkgeiten, konijnen, vleeseenden en overig rundvee (zoogkoeien en fokstieren) met subsidie definitief en onherroepelijk willen beëindigen. Doel van de regeling is het reduceren van de depositie van stikstof op overbelaste en voor stikstof gevoelige Natura 2000-gebieden.

De Lbv kleinere sectoren is aangekondigd op 23 januari 2024 om ook agrarische ondernemers die andere diercategorieën houden dan die in aanmerking komen voor de Lbv of Lbv-plus de mogelijkheid te bieden om met steun van de overheid te stoppen (LNV, 2024a). Op 23 augustus heeft de Europese Commissie de regeling goedgekeurd op grond van de staatssteunkaders (Europese Commissie, 2024) en de regeling is op 8 oktober 2024 gepubliceerd (LVVN, 2024a). De regeling is geopend op 18 november 2024 en gesloten op 20 december 2024. Op de dag van opening van de regeling kwamen er al meer aanvragen binnen dan het aantal dat binnen het beschikbare budget gegund zouden kunnen worden (RVO, 2024). De volgorde van beschikken is daarom bepaald met een loting. De minister van LVVN heeft toegezegd te onderzoeken of extra geld beschikbaar gemaakt kunnen worden zodat alle aanvragen die aan de voorwaarden voldoen subsidie kunnen krijgen. Het kabinet, de Tweede en Eerste Kamer en de Europese Commissie moeten dit nog wel goedkeuren (RVO, 2024).

De regeling staat open voor veehouderijlocaties met kalveren, melkgeiten, konijnen, vleeseenden of overig rundvee (zoogkoeien en fokstieren) die voldoen aan de drempelwaarden van de Lbv als ook voor veehouderijlocaties die voldoen aan de drempelwaarde van de aanpak piekbelasting (2.500 mol/jaar). Veehouderijlocaties die voldoen aan een drempelwaarde van de Lbv (en aan de overige voorwaarden voldoen) kunnen in aanmerking komen voor een vergoeding van 100 procent van het waardeverlies van hun productiecapaciteit, vastgesteld op basis van de leeftijd en oppervlakte van individuele stallen en de daarbij behorende forfaitaire vervangingswaarde. Veehouderijlocaties die voldoen aan de drempelwaarde van de aanpak piekbelasting (en aan de overige voorwaarden voldoen) kunnen in aanmerking komen voor een vergoeding van 120 procent van het waardeverlies van hun productiecapaciteit, vastgesteld op basis van de leeftijd en oppervlakte van

individuele stallen en de daarbij behorende forfaitaire vervangingswaarde en voor een bijdrage in de sloopkosten van 45 euro per vierkante meter staloppervlakte.

Deelnemers aan de Lbv kleinere sectoren mogen na beëindiging van hun veehouderij niet elders een veehouderij gaan beginnen met dezelfde diersoort. Het is wel toegestaan elders een doorstart te maken met een andere diersoort. Deelnemers mogen ook andere economische activiteiten beginnen op de gesloten locatie, mits de stikstofemissie niet hoger is dan 15 procent van de emissie waarvoor voorheen toestemming was verleend. Echter, op 18 december 2024 deed de Raad van State een uitspraak die intern salderen alleen toestaat als wordt voldaan aan het 'additionaliteitsvereiste' (Raad van State, 2024). Dat betekent dat bij het inzetten van de stikstofruimte van de veehouderij voor een nieuwe activiteit, er moet worden aangetoond dat de stikstofruimte niet in zijn geheel nodig is voor natuurherstel. Dit geldt ook voor het inzetten van die 15 procent stikstofemissie voor nieuwe economische activiteiten. Door de uitspraak beoordeelden sommige provincies, gemeenten en omgevingsdiensten tijdelijk geen aanvragen. Op 4 april is er door het ministerie van LVVN, provincies, gemeenten en omgevingsdiensten een gezamenlijke handreiking opgesteld om hier de nieuwe economische activiteiten toe te staan waarvan verwacht wordt dat deze juridisch houdbaar is (LVVN, 2025b).

Status beleidsinstrument

De regeling is op 20 december 2024 gesloten. Op basis van de stand van zaken van 1 mei 2025 hebben 104 bedrijven zich aangemeld voor deze regeling, in totaal gaat het om 36 toegekende, 7 afgewezen aanvragen en 61 aanvragen die nog in behandeling zijn wachtend op budget.⁹ Na toekenning van de subsidie dienen aanvragers binnen zes maanden de modelovereenkomst getekend in te dienen om aanspraak te kunnen maken op het eerste voorschot van de subsidie van 20 procent. Op 1 mei 2025 waren drie overeenkomsten ontvangen. Om aanspraak te maken op het tweede voorschot van 60 procent dienen veehouders binnen 12 maanden na het ondertekenen van de overeenkomst alle veehouderijactiviteiten te beëindigen (dieren en mest afvoeren), het productierecht door laten halen, een verzoek tot wijziging van het omgevingsplan (bestemmingsplan) indienen bij de gemeente en een verzoek tot intrekking dan wel wijziging van de bestaande natuurvergunning in te dienen. Om aanspraak te kunnen maken op subsidievaststelling en uitkering van het resterende subsidiebedrag moet binnen 28 maanden na ondertekening van de modelovereenkomst de productiecapaciteit (stallen, mestkelders- en silo's, voersilo's) gesloopt te zijn. Op 31 maart 2025 heeft LVVN de depositievermindering door de Lbv kleinere sectoren geraamd op 1,25 mol/ha/jaar (LVVN, 2025a). Daarbij is de aannahme gemaakt dat de ondernemers die op 11 maart 2025 nog een actieve aanvraag hadden voor de regeling ook tot daadwerkelijke beëindiging over zouden gaan. Bij deze analyse is alleen de depositievermindering binnen een straal van 25 kilometer rondom deelnemende bedrijven meegenomen. Op dat vlak wijkt de ambtelijke analyse af van ramingen zoals die worden opgesteld door het kennisconsortium van PBL, RIVM (LVVN, 2025b).

Voor toepassingen in vergunningverlening, en voor de criteria van de Lbv, Lbv-plus en Lbv kleinere sectoren regelingen, wordt gerekend met de depositie die neerslaat binnen een straal van 25 km van de emissiebron. De Raad van State heeft gesteld dat voor vergunningverlening de stikstofdepositie van een specifieke bron op een specifieke locatie verder dan 25 kilometer van die bron niet

⁹ Zie <https://www.rvo.nl/subsidies-financiering/lbv-kleinere-sectoren> voor meest recente stand van zaken.

kan worden toegerekend aan dat project. Maar dit geldt niet voor de totale depositie op stikstofgevoelige natuur. Grofweg 70 procent van de depositie slaat neer buiten deze straal rondom de emissiebron. In de analyses in de MESN-rapportage 2026 wordt daarom gerekend met de totale depositievermindering van de bronmaatregelen ook buiten deze straal van 25 kilometer.

Hoe wordt het beleidsinstrument meegenomen?

De Lbv kleinere sectoren wordt kwantitatief meegenomen als vastgesteld beleid. Op basis van gegevens van RVO is de lijst met bedrijven die zich hebben aangemeld voor de Lbv kleinere sectoren bekend; in totaal gaat het om 36 toegekende, 7 afgewezen aanvragen en 61 aanvragen die nog in behandeling zijn wachtend op budget. Voor de inschatting van het effect zijn verschillende aannames gemaakt.

Bij de berekening van de emissie-effecten is ervan uitgegaan dat een krimp van de veestapel leidt tot een evenredige reductie van de emissies uit stal en opslag, beweiding, mestbewerking en -verwerking en pensfermentatie. Er is geen effect verondersteld op emissies bij mestaanwending, vanwege het huidige mestoverschot en omdat de Lbv kleinere sectoren niet ziet op het gebruik van landbouwgrond.

Bovengrens

Bij de inschatting van de bovengrens gaan we ervan uit dat alle bedrijven waarvoor de aanvraag is toegekend en die zich op 1 mei 2025 niet hebben teruggetrokken meedoen aan de Lbv kleinere sectoren. Dit betekent dat 97 bedrijven meedoen aan de Lbv kleinere sectoren. Op basis van deze aannames is de inschatting dat 29 geitenhouderijen, 7 konijnenhouderijen, 6 vleeseendenhouderijen, 50 kalverhouderijen en 2 bedrijven met overige rundvee en 3 bedrijven met meerdere diersoorten mee zullen doen aan de regeling.

Ondergrens

Bij de inschatting van de ondergrens gaan we ervanuit dat een deel van de toegekende aanvragen voor de Lbv kleinere sectoren die zich nog niet hebben teruggetrokken, dit alsnog zullen doen. We weten van eerdere beëindigingsmaatregelen dat een groot aantal bedrijven zich aanmeldt voor dergelijke regelingen voor de zekerheid zodat ze in aanmerking komen voor de regeling. Dergelijke bedrijven trekken zich vaak alsnog terug. Bij de Srv trok 36 procent van de positief beschikte aanvragen zich alsnog terug. Bij de Lbv kleinere sectoren verwachten ook dat een vergelijkbaar percentage van de aangemelde bedrijven zich terug zal trekken. We gaan uit van een terugtrekkingspercentage van 36 procent.

Basispad

Voor het middenpad nemen we aan dat een deel van de goedgekeurde aanvragen zich alsnog terug zullen trekken. We veronderstellen de helft van het aantal terugtrekkingen van de ondergrens; circa 18 procent.

Referenties

Europese Commissie (2024), *Authorisation for State aid pursuant to Articles 107 and 108 of the Treaty on the Functioning of the European Union – Cases where the Commission raises no objections – SA.114713*
<https://eur-lex.europa.eu/eli/C/2025/351/oj>.

- LVN (2024), *Kamerbrief over voortgang aanpak piekbelasting (23-1-2024)*, Den Haag: Ministerie van Landbouw, Natuur en Visserij; <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2024/01/23/kamerbrief-voortgang-aanpak-piekbelasting>.
- LVVN (2024), *Regeling van de Minister van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur van 8 oktober 2024, nr. WJZ/ 43866467, houdende regels voor de verstrekking van subsidie voor het sluiten van veehouderijlocaties met diersoorten behorend tot kleinere sectoren voor de reductie van stikstofdepositie op natuurgebieden (Landelijke beëindigingsregeling veehouderijlocaties kleinere sectoren)*, Den Haag: Ministerie van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur; <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2024-32925.html>.
- LVVN (2025a), *Kamerbrief Stand van zaken van een aantal moties in het domein landelijk gebied en stikstof (31 maart 2025)*, Den Haag: Ministerie van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur; <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2025/03/31/kamerbrief-stand-van-zaken-van-een-aantal-moties-in-het-domein-landelijk-gebied-stikstof>.
- LVVN (2025b), *Handreiking voor ondernemers en adviseurs voor nieuwe activiteiten na sluiting veehouderij (Lbv-regelingen) (04-04-2025)*, Den Haag: Ministerie van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur; <https://www.onslevendlandschap.nl/aanpak-piekbelasting/documenten/regelingen/2025/04/16/handreiking-voor-ondernemers-en-adviseurs-voor-nieuwe-activiteiten-na-sluiting-veehouderij-lbv-regelingen>
- Raad van State (2024), 'Uitspraak in hoger beroep, zaaknummer 202201311/1/R2', 18 december 2024, ECLI:NL:RVS:2024:4923.
- RVO (2024), 'Landelijke beëindigingsregeling veehouderijlocaties (Lbv) kleinere sectoren'; <https://www.rvo.nl/subsidies-financiering/lbv-kleinere-sectoren>.

3.18 Landelijke verplaatsingsregeling met piekbelasting (Lvvp)

Tabel 3.19

Landelijke verplaatsingsregeling met piekbelasting (Lvvp)

Naam maatregel	Landelijke verplaatsingsregeling met piekbelasting (Lvvp)
Instrument(en)	Verplaatsingsregeling / specifieke uitkering
Soort maatregel	Overig beleid
Sector	Landbouw
Status	Vastgesteld beleid

Beschrijving beleidsinstrument

De Landelijke verplaatsingsregeling met piekbelasting (Lvvp) is een subsidieregeling, gericht op het stimuleren van vrijwillige verplaatsing van veehouderijbedrijven met een hoge depositie op stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden. De regeling helpt veehouders door middel van een subsidie met het verplaatsen van het bedrijf naar gebieden waar ook in de toekomst ruimte is voor landbouw. Deze bedrijven kunnen dan op een nieuwe locatie dezelfde landbouwactiviteiten voortzetten. Het is ook mogelijk met de Lvvp te verplaatsen naar een ander land in de Europese Unie. De Lvvp is onderdeel van de aanpak piekbelasting. Voor de Lvvp is 115 miljoen euro gereserveerd (Levend landschap, 2024).

De Lvvp biedt een subsidie voor 100 procent van de kosten van verhuizing van gebouwen, voorzieningen en dieren naar de nieuwe locatie, overname of vervanging van gebouwen op de nieuwe locatie, inclusief proceskosten voor bijvoorbeeld de notaris en de sloop van gebouwen op de oude locatie (max. 45 euro per vierkante meter). Daarnaast wordt de modernisering van de gebouwen en voorzieningen op de nieuwe locatie vergoed (65 procent, max. 100.000 euro; voor jonge landbouwers: 80 procent, max. 100.000 euro) en ook de inhuur van onafhankelijke deskundigen zoals een makelaar, accountant, bedrijfsadviseur of architect (95 procent, max. 25.000 euro). Na toewijzing van de subsidie dient de bedrijfsverplaatsing afgerond te zijn binnen drie jaar na toewijzing. De verplaatsingsregeling vindt zijn oorsprong in het advies van het Adviescollege Stikstofproblematiek onder voorzitterschap van de heer Remkes uit oktober 2022 (Remkes, 2022). Daarin wordt voor agrariërs een aantal transitiepaden geschetst om tot een vermindering van stikstofdepositie te komen; doorontwikkelen door middel van innovatie of extensivering, omschakelen of stoppen of verplaatsen. Voor deze transitiepaden is financiële ondersteuning nodig.

Op 25 november 2022 heeft de Minister voor Natuur en Stikstof gereageerd op het advies van de heer Remkes en geschetst hoe er aan de slag wordt gegaan met de voorgestelde aanpak. Hierin schetst de minister dat een groep van 2.000-3.000 piekbelasters voor de keuze gesteld wordt om of te verduurzamen middels innovatie, omschakeling en extensivering, vrijwillig stoppen of verplaatsen. Om verplaatsing te ondersteunen, was de minister in gesprek de Europese Commissie over de mogelijkheden van een verplaatsingsregeling en de mogelijke inzet van een grondbank.

Op 1 januari 2023 zijn nieuwe EU-staatssteunkaders voor landbouw ingegaan. Deze zijn onder andere aangepast op het punt van steun voor bedrijfsverplaatsing, mede op verzoek van Nederland. Deze aanpassing biedt EU-lidstaten meer mogelijkheden om bedrijfsverplaatsing te ondersteunen.

Op 10 februari is door de Minister de piekbelastersaanpak gepresenteerd waarin verplaatsing als één van de opties voor de 2000-3000 piekbelasters wordt benoemd. Dan wordt aangekondigd dat in april 2023 er een website zal komen waar bedrijven kunnen zien voor welke regelingen op het gebied van innoveren en/of omschakelen, verplaatsen of stoppen ze in aanmerking komen.

Status beleidsinstrument

De Lvvp bestaat uit twee modules. De eerste module ondersteunt onderzoek naar de haalbaarheid van een verplaatsing. Deze module stond open van 2 december 2024 tot en met 30 mei 2025. De module heeft een budget van 15 miljoen. Op 1 mei 2025 zijn circa 65 aanvragen ingediend, t.w.v. circa 2,3 miljoen euro. Hiervan zijn er 42 aanvragen gegund.

De tweede module is de daadwerkelijke verplaatsing. Deze start op 6 januari 2025 en sluit op 30 november 2027. De module heeft een budget van 90 miljoen euro. Op 1 mei 2025 waren er 4 aanvragen ingediend ter waarde van circa 10 miljoen euro.¹⁰

Hoe wordt het beleidsinstrument meegenomen?

De Lvvp wordt meegenomen als vastgesteld beleid. We kunnen de effecten van deze maatregel echter niet ex ante kwantificeren. Het haalbaarheidsonderzoek realiseert geen daadwerkelijke reductie van stikstofemissie en depositie, dat gebeurt in de verplaatsingsmodule. De verplaatsingsmodule zelf zal een reductie van binnenlandse emissie veroorzaken als de verplaatsing naar een ander EU-land plaats zal vinden. Bij een verplaatsing binnen Nederland zal de emissie niet verminderen, maar waarschijnlijk wel leiden tot een vermindering van de depositie op stikstofgevoelige natuur, doordat een bedrijf zich op een grotere afstand van een stikstofgevoelig Natura-2000 gebied zal bevinden. Op 1 mei 2025 was er nog geen goed beeld van de oude en nieuwe locaties van de bedrijven.

Referenties

Levend landschap (2024), “Verplaatsingsregeling,” zie: <https://www.onslevendlandschap.nl/maatregelen/landbouw/verplaatsingsregeling>.

LVN (2022), *Kamerbrief over Voortgang integrale aanpak landelijk gebied en opvolging uitspraak Raad van State over Porthos* (25 november 2022), Den Haag: Ministerie van Landbouw, Natuur en Visserij.

LVN (2023a), *Kamerbrief inzake de problematiek rondom stikstof en PFAS* (10 februari 2023), Den Haag: Ministerie van Landbouw, Natuur en Visserij.

LVN (2023b), *Kamerbrief over Voortgang aanpak piekbelasting* (12 juni 2023), Den Haag: Ministerie van Landbouw, Natuur en Visserij.

Remkes, Johan (2022), *Wat wel kan – Uit de impasse en een aanzet voor perspectief*.

¹⁰ Zie <https://www.rvo.nl/subsidies-financiering/lvvp-bedrijfsverplaatsing> voor de actuele stand van zaken.

3.19 Subsidieregeling extensivering melkveehouderij

Tabel 3.20
Subsidieregeling extensivering melkveehouderij

Naam maatregel	Subsidieregeling extensivering melkveehouderij
Instrument(en)	Beëindigingsregeling
Soort maatregel	Overig beleid
Sector	Landbouw
Status	Geagendeerd beleid

Beschrijving beleidsinstrument

De Subsidieregeling extensivering melkveehouderij (Sem) is een regeling gericht op het tijdelijk (op bedrijfsniveau), maar permanent (op nationaal niveau) verkleinen van het aantal dieren op melkveehouderijen. Er is geen verplichting tot definitieve beëindiging van (delen van de productie) (LVVN, 2025d). Doel van de regeling is bijdragen aan het verlichten van de mestmarkt en het behalen van klimaat- en ammoniakdoelen (LVVN, 2025d). Voor deze regeling is in de Voorjaarsnota 2025 en het Startpakket Nederland van het slot (Kamerstuk 35 334, nr. 362) een budget beschikbaar gesteld van 627 miljoen euro, waarbij de permanente emissiereductie zal worden geborgd.

Deze regeling komt voort uit een voorstel van een aantal samenwerkende organisaties uit de melkveesector voor verlichting van de druk op de markt aanvullend op de aanpak van de minister van 13 september 2024 (LVVN, 2024: LTO, NAJK, NZO en De Natuurweide, 2024), de motie Van Campen c.s. (Kamerstukken II 2024-2025 33 037, nr. 574) en de motie Grinwis c.s. (Kamerstukken II 2024-2025 33 037, nr. 591).

De opzet van de regeling is nog onder voorbehoud van goedkeuring door de Europese Commissie. Ingezet wordt op een driejarige looptijd van de Sem, waarbij melkveehouders kunnen kiezen om tijdelijk tussen de 10-20 procent minder melk- en kalfkoeien te houden. Het fosfaatrecht dat hoort bij het aantal melk- en kalfkoeien dat minder wordt gehouden, moet volledig worden doorgehaald. Er is geen verplichting tot definitieve beëindiging van (delen van) de productie (LVVN, 2025a). Op bedrijfsniveau wordt het aantal melk- en kalfkoeien gedurende de looptijd van de regeling (drie jaar) verlaagd. Na afloop van de regeling kan een melkveehouder ervoor kiezen om terug te gaan naar het oude aantal dieren, waarbij voldoende fosfaatrecht aanwezig moet zijn. Dit kan een melkveehouder op de markt kopen. Op landelijk niveau zal het aantal melk- en kalfkoeien structureel dalen, doordat het fosfaatrecht behorende bij het extensiveringspercentage definitief wordt doorgehaald.

Naast dit voorstel voor een publieke subsidieregeling, zijn de banken bereid om op verzoek van de organisaties uit de melkvee- en zuivelsector een private bijdrage te leveren. De banken hebben aangegeven hierbij de mogelijkheden te onderzoeken voor het verstrekken van rentekortingen voor nieuwe duurzame investeringen door melkveebedrijven.

Via de motie van het lid Van Campen c.s. in het debat van 19 december 2024 werd de regering

verzocht voor 1 maart de budgettaire kaders voor het voorstel vanuit de sector als een partiële beëindigingsregeling uit te werken. Daarnaast werd de regering verzocht de sector aan te spreken op zijn verantwoordelijkheid en aan te sturen op een substantiële bijdrage aan de regeling (Motie van het lid Van Campen c.s. over het mestbeleid 2024).

Op 11 maart 2025 heeft de Minister van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur verder op dit voorstel gereflecteerd. Daarbij dienen deelnemers aan deze regeling de fosfaatrechten die vrijvallen omdat de melkveehouder minder melkkoeien gaat houden, doorhalen. Hierdoor daalt het aantal koeien dat in Nederland gehouden mag worden. In een eventuele regeling zullen nadere keuzes gemaakt moeten worden, waaronder over de hoogte van de marktconforme vergoeding, een eventuele aanvullende subsidiëring van de gedeerde inkomsten binnen de staatssteunkaders en de looptijd van de regeling. Daarnaast gaf de minister aan dat, conform de motie Van Campen c.s., een substantiële private bijdrage in een randvoorwaarde is voor een publiek gefinancierde regeling.

Wageningen UR heeft een kwantitatieve analyse uitgevoerd van het effect van een afname van het aantal melkkoeien met 10 tot 20 procent door deze regeling op de ammoniakemissie uit stallen. Uit deze kwantitatieve analyse van WUR (van Dooren et al., 2026) komt dat per 10 procent afname van het aantal melkkoeien de ammoniakemissie uit stallen met 6 procent afneemt. Dit is de resultante van enerzijds eenzelfde bevuild en emitterend stalvloeroppervlak en anderzijds een afname van het aantal urinelozingen in de stal door het afgenomen aantal melkkoeien.

Op 27 maart werd de regering via de eerder aangehaalde motie Grinwis c.s. verzocht met spoed de partiële opkoopregeling c.q. extensiveringsregeling samen met de sector uit te werken en uiterlijk in het tweede kwartaal van 2025 open te stellen. Als dat onverhoopt niet zou lukken zou de regering in de zomer van 2025 met een aanvullend pakket maatregelen te komen teneinde een koude sanering in de melkveehouderij te voorkomen. Op 25 april 2025 werd de extensiveringsregeling opgenomen in het 'Startpakket Nederland van het slot' met een budget van 627 miljoen euro. De aanvullende bijdrage vanuit de sector is nog onbekend.

In september 2025 werd in een kamerbrief meer informatie bekend over de SEM (LVVN, 2025c). Uit de kamerbrief bleek dat de SEM een driejarige looptijd zou krijgen, waarbij melkveehouders kunnen kiezen om tijdelijk tussen de 10-20 procent minder melk- en kalfkoeien te houden. Het fosfaatrecht dat hoort bij het aantal melk- en kalfkoeien dat minder wordt gehouden, moet volledig worden doorgehaald. Daarnaast mag het aantal overige graasdieren op het melkveebedrijf gedurende de looptijd van de regeling niet toenemen en het aantal hectare grasland mag niet afnemen. Deze opzet is nog onder voorbehoud van goedkeuring door de Europese Commissie. Deze informatie, die pas na 1 mei 2025 bekend werd, is niet meegenomen in de MESN-rapportages 2026.

Status beleidsinstrument

De Sem lag op 1 mei 2025 ter notificatie en goedkeuring voor bij de Europese Commissie.

Hoe wordt het beleidsinstrument meegenomen?

De maatregel wordt als geagendeerd beleid beschouwd op basis van de stand van zaken op 1 mei 2025. Op basis van deze informatie is het niet mogelijk het effect van deze maatregel in te schatten. In PBL, Deltares, RIVM en WUR (2025) wordt op basis van informatie van na 1 mei 2025 een inschatting gemaakt van het effect van deze regeling.

Referenties

- Dooren, H. J. C. van, en Smit, H. J. (2026). Milieueffecten van partiële korting op fosfaatrechten in de melkveehouderij, Wageningen Livestock Research, zie: <https://edepot.wur.nl/715188>.
- LVVN (2023), *Kamerbrief Mestbeleid (13-09-2024)*, zie: <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2024/09/13/kamerbrief-aanpak-mestmarkt>.
- LTO, NAJK, NZO en De Natuurweide (2024), *Landbouwpartijen komen met crisisplan aan vooravond Mestdebat* <https://www.lto.nl/wp-content/uploads/2024/04/Oproep-Mestdebat-Landbouwpartijen.pdf>.
- LVVN (2025a), *Kamerbrief Toekomst veehouderij en Mestbeleid (11-3-2025)* <https://www.tweedekamer.nl/downloads/document?id=2025D10309>.
- LVVN (2025b), *Kamerbrief Startpakket Nederland van het slot (25-4-2025)* <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2025/04/25/kamerbrief-startpakket-nederland-van-het-slot>.
- LVVN (2025c), *Kamerbrief Stand van zaken Subsidieregeling extensivering melkveehouderij en Vrijwillige beëindigingsregeling veehouderijlocaties (19-9-2025)* <https://open.overheid.nl/documenten/43c5b4b4-425d-4805-a1ac-59acaca57376/file>.
- Motie van het lid Van Campen over het mestbeleid (19-12-2024), zie: <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-33037-574.html>.
- Motie van het lid Grinwis over het Mestbeleid (27-3-2025), zie: <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-33037-591.pdf>.
- PBL, Deltares, RIVM en WUR (2025), *Reflectie op MCEN-maatregelenpakket spoor 2*, Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving, Delft: Deltares, Bilthoven: Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu, Wageningen: Wageningen University en Research.

3.20 Maatwerkaanpak piekbelasting

Tabel 3.21

Maatwerkaanpak piekbelasting

Naam maatregel	Maatwerkaanpak piekbelasting
Instrument(en)	Maatwerkaanpak
Soort maatregel	Bronmaatregel
Sector	Landbouw
Status	Vastgesteld beleid

Beschrijving beleidsinstrument

De Maatwerkaanpak piekbelasting is een aanpak die is ingezet als aanvulling op de generieke regelingen uit de aanpak piekbelasting (LVVN, 2024). Doel van de regeling is het doelbereik van de aanpak piekbelasting te vergroten, het vertrouwen in de overheid te verbeteren en een betere verbinding tussen praktijk en beleid te realiseren. Om het doelbereik te vergroten probeert de maatwerkaanpak rekening te houden met zeer specifieke omstandigheden van veehouderijen die deel willen nemen aan één van de regelingen uit de Aanpak Piekbelasting maar die niet of onvoldoende passen binnen generieke regelingen vanuit het stikstofbeleid en daardoor niet kunnen deelnemen terwijl deelname beleidsmatig gezien wel wenselijk is (LVVN, 2024). De maatwerkaanpak wordt selectief ingezet en alleen in de gevallen dat er geen andere oplossingen zijn. Stikstofreductie is het belangrijkste criterium om een casus op te pakken. In 2026 wordt de doelgroep van de maatwerkaanpak piekbelasting verbreed.

Binnen de aanpak zijn verschillende vormen van maatwerk mogelijk: inhoudelijk maatwerk, dienstverlening op maat, procedureel maatwerk en interpretatie van een regelingstekst. Voorbeelden van dit maatwerk zijn bijvoorbeeld inhoudelijk maatwerk bij de vergoeding voor een *wintergarten* (overdekte uitloop) in de pluimveesector. Bij procesmaatwerk binnen de bestaande regelingen gaat het bijvoorbeeld over maatwerk in het tijdspad van de uitvoering van eisen en het uitkeren van beschikkingen. De maatwerkaanpak piekbelasting biedt ook ondersteuning buiten de bestaande regelingen op inhoud en proces, bijvoorbeeld door bemiddeling bij aanpassing van het gemeentelijk bestemmingsplan. In sommige gevallen heeft de maatwerkaanpak geleid tot wijzigingen in de bestaande beëindigingsregelingen zoals het meerekenen van een *wintergarten* in de pluimveehouderij in het staloppervlak (Lamers, 2024).

LVVN beoordeelt of de gewenste oplossingsrichting volgens hen realistisch is. Daarbij wordt ook afgewogen in hoeverre de oplossingsrichting bijdraagt aan het toekomstperspectief van de ondernemer en de LVVN-doelen, en of deze past binnen de juridische kaders waarbinnen LVVN dient te opereren.

Voor de maatwerkaanpak piekbelasting is 50 miljoen euro beschikbaar aan budget tot en met 2028. Dit budget komt voort uit de resterende middelen van de eerder geplande 3e tranche van de Maatregel gerichte opkoop naast de MGA-1 en MGB (PBL en TNO 2024).

Hoe wordt het beleidsinstrument meegenomen?

De maatwerkaanpak piekbelasting wordt als vastgesteld beleid meegenomen. In totaal heeft de maatwerkaanpak piekbelasting in juni 2025 34 casussen behandeld. 26 casussen zijn afgerond en 8

nog openstaand. Deze aanpak draagt bij aan een hogere deelname aan regelingen uit de Aanpak Piekbelasting, zoals de Lbv-plus doordat het bedrijven faciliteert, die mogelijk anders waren afgehaakt. We kunnen geen effect toekennen aan deze regeling zelf, maar een deel van de effecten van deze regeling in de vermindering van emissie en depositie door deelname aan regelingen uit de Aanpak Piekbelasting.

Referenties

Lamers, John (2024), *Totale leefoppervlakte pluimvee telt mee voor stoppersregeling*, zie: <https://www.nieuweoogst.nl/nieuws/2024/03/18/totale-leefoppervlakte-pluimvee-telt-mee-voor-stopppersregeling>.

LVVN (2024), *Kamerbrief over de Toekomstvisie agrarische sector en Problematiek rondom stikstof en PFAS (14-10-2024)*, Den Haag: Ministerie van Landbouw, Natuur en Visserij.

PBL en TNO (2024), *Beleidsoverzicht en factsheets beleidsinstrumenten. Achtergronddocument bij de Klimaat- en Energieverkenning 2024*, Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving.

3.21 Maatregel Gebiedsgerichte Beëindiging (MGB)

Tabel 3.22

Maatregel Gebiedsgerichte Beëindiging (MGB)

Naam maatregel	Maatregel Gebiedsgerichte Beëindiging (MGB)
Instrument(en)	Beëindigingsregel
Soort maatregel	PSN Bronmaatregel
Sector	Landbouw
Status	Vastgesteld beleid

Beschrijving beleidsinstrument

De Maatregel Gebiedsgerichte Beëindiging (MGB, ook wel aangeduid als de Regeling provinciale gebiedsgerichte beëindiging veehouderijlocaties, Rpgb) is de tweede tranche van de Maatregel gebiedsgerichte opkoop piekbelasters rond Natura 2000-gebieden (MGO). Het doel van de MGB is het realiseren van een structurele, blijvende reductie van de stikstofbelasting en stikstofemissie vanuit veehouderijlocaties (LVVN, 2024a). Daarbij richt de MGB zich op het verminderen van de ammoniakemissie en het verlagen van de stikstofneerslag op kwetsbare natuurgebieden, waaronder Natura 2000-gebieden, beekdalen, veenweidegebieden en zandgronden. Daarnaast is het doel van de MGB het op vrijwillige basis sluiten van veehouderijlocaties om beweging te krijgen in provinciale gebiedsprocessen die gericht zijn op het realiseren van opgaven voor stikstof, water, klimaat en natuur (LVVN, 2024a).

Met de MGB kunnen provincies veehouderijlocaties van veehouders die vrijwillig, geheel of gedeeltelijk, willen stoppen, via een eigen provinciale subsidie laten beëindigen. De MGB-regeling is aanvullend op de Landelijke beëindigingsregeling veehouderijlocaties (Lbv) en de Landelijke beëindigingsregeling veehouderijlocaties met piekbelasting (Lbv-plus) en de Lbv-kleine sectoren. Veehouderijlocaties moeten aan een emissiedrempelwaarde voldoen van 250 kg NH₃/j (voor melkvee- en rundveebedrijven) of 750 kg NH₃/j (voor andere diercategorieën). Op basis van deze criteria komen ruim 15.000 veehouderijbedrijven in aanmerking voor deze regeling (Van der Maas et al., 2024).

Alle veehouderijsectoren kunnen deelnemen aan de MGB. Dit is een verruiming ten opzichte van de MGA-1 waaraan alleen melkvee, varkens, pluimvee, vleeskalveren en melkgeiten mee konden doen. De reductie van stikstofdepositie op overbelaste Natura 2000-gebieden wordt bereikt door beëindiging van veehouderijactiviteiten middels het intrekken van de omgevingsvergunning, doorhalen van productierecht en (gedeeltelijke) sloop van bedrijfsgebouwen. Bedrijven die deelnemen aan de MGB kunnen, indien dat qua bestemming mogelijk is, andere activiteiten ontplooiën op dezelfde locatie (waarbij de stikstofemissie maximaal 15 procent mag bedragen van die van de bestaande vergunning). Ook biedt de MGB deelnemers de ruimte om in beginsel elders weer vee te gaan houden, zo lang dat niet gaat om het houden van dezelfde dierencategorie.

De vergoedingen die betaald worden voor het doorhalen van productierechten of aangekochte onroerende zaken zijn marktconform; basis zijn onafhankelijke taxatierapporten. Op dit punt wijkt deze regeling af van de Lbv en Lbv-plus waar wordt gewerkt met een normbedrag per vierkante

meter uitgaande van de levensduur van de romp van het dierenverblijf. Met name bij bedrijven met oudere stallen, maar met een vernieuwd interieur kan de vergoeding onder de MGB daarbij positiever uitpakken dan de Lbv (en mogelijk de Lbv-plus). Ook komen de sloopkosten van de opstallen in aanmerking voor vergoeding. Daarnaast wordt de waardebeoordeling van productierechten bepaald op basis van een marktconforme waarde op het moment van doorhalen van de productierechten. Bij bijvoorbeeld de Lbv en Lbv-plus is dat het moment van opening van de regeling.

Voor de regeling is een budget vanuit het Rijk voor provincies beschikbaar van € 140 miljoen, onverdeeld in subplafonds per provincie. Hiervan wordt 110 miljoen euro begin 2025 aan provincies uitgekeerd (als 'batch-1 MGB'). De resterende 30 miljoen euro wordt naar verwachting eind 2025 aan provincies uitgekeerd (batch-2 MGB).

Naast de rijksmiddelen die provincies in het kader van de MGB ontvangen (140 miljoen euro plus eventueel 88 miljoen euro restantmiddelen MGA-1) kunnen provincies ook eerder verkregen rijksmiddelen voor beëindiging inzetten: ca. 77 miljoen euro NPLG-Versnellingsmiddelen (in 2022 aan provincies verstrekt voor beëindiging) en ca. 111 miljoen euro NPLG-Koplopermaatregelpakketten (in 2024 aan provincies hiervoor verstrekt). Dat tot een maximum van 700 miljoen euro (met inbegrip van het subsidieplafond van de Rpgb), het bedrag waarvoor de MGB bij de Europese Commissie is genotificeerd. Op grond van deze staatssteungoedkeuring kunnen provincies eigen provinciale subsidieregelingen openstellen voor vrijwillige beëindiging van veehouderijlocaties zonder dat daarvoor opnieuw een staatssteungoedkeuring nodig is. In deze studie worden de effecten van de MGB op bijvoorbeeld dierenaantallen, emissies en deposities uitsluitend gebaseerd op de 140 miljoen euro vanuit de MGB-regeling. Effecten van regelingen waarbij de MGB-regelingstekst als staatssteunkader dient, zoals provinciale versnellingsmaatregelen, koplopermaatregelen en Rppm, worden apart meegenomen.

De MGB is in het Programma SN opgenomen als bronmaatregel om de depositie op stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden te verlagen (LNV, 2022c), maar wordt ook ingezet in, onder andere, het Legalisatieprogramma PAS-meldingen (als Rpav), ten behoeve van vergunningverlening van woningbouw(projecten), grote infrastructurele MIRT-projecten en de legalisering van PAS-melders (LNV, 2022a).

De oorsprong van de MGB ligt in het klimaatakkoord, waar 100 miljoen euro was gereserveerd voor een vrijwillige stoppersregeling in de veenweidegebieden voor veehouderij rondom Natura 2000-gebieden. Op 7 februari 2020 is dit budget opgehoogd met 250 miljoen euro als onderdeel van een eerste maatregelenpakket in de landbouw om de stikstofproblematiek aan te pakken. Deze middelen zouden in 3 tranches van 100, 100 en 150 miljoen euro beschikbaar worden gesteld, waarvan de eerste tranche de MGA-1 is geworden en de MGB de tweede (LNV, 2020a). De 100 miljoen euro aan middelen voor een eventuele 3e tranche is beschikbaar gesteld voor de Lbv-kleine sectoren (50 miljoen euro) en voor maatwerkoplossingen in het kader van de aanpak piekbelasting (50 miljoen euro), PBL en TNO (2025).

Met de middelen voor de MGB werd het doel van de maatregelen verbreed naar het verminderen van stikstofdepositie, broeikasgasemissies en het creëren van schuifruimte in een gebiedsproces om ruimte te geven aan blijvende en verplaatsende agrariërs. In april 2020 werd de “gerichte uitkoop piekbelasters rond N2000” onderdeel van de structurele aanpak stikstof als bronmaatregel gericht op reductie van stikstofdepositie (LNV, 2020b).

In mei 2022 is de regelingstekst van de MGB (als MGA-2) in een internetconsultatie voorgelegd

(LNV, 2022b). In deze versie stond dat deze regeling is gericht op de vrijwillige opkoop van de 2 procent grootste piekbelastende veehouderijbedrijven per individueel stikstofgevoelig Natura 2000-gebied. Een veehouderijlocatie wordt in het kader van deze regeling als piekbelaster beschouwd wanneer de (totale) stikstofdepositie veroorzaakt vanuit deze veehouderijlocatie op een stikstofgevoelig Natura 2000-gebied meer bedraagt dan een specifieke drempelwaarde voor dat het betreffende Natura 2000 gebied. Door de drempelwaarde per Natura 2000 gebied is het ook mogelijk dat er in de kustprovincies de stikstofdepositie wordt verminderd door middel van opkoop. Bij de MGA-1 was dit nauwelijks het geval. Deze benadering week ook af van de benadering van de Lbv-plus waar bedrijven voor in aanmerking komen die de hoogste depositie hebben op alle stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden in plaats van per individueel Natura 2000-gebied. Door zowel het verschil in waardebepaling ten opzichte van de Lbv en Lbv-plus als de afwijkende eisen om in aanmerking te komen ten opzichte van de Lbv-plus werd deze regeling zou worden ingezet als vangnetfaciliteit ten opzichte van de andere opkoopregelingen (LNV, 2023b). In februari 2022 werd het Legalisatieprogramma PAS-meldingen gepubliceerd, waarbij de MGB als tweede tranche van de MGO als bronmaatregel werd genoemd ten behoeve van vergunningverlening van woningbouw(projecten), 7 grote infrastructurele MIRT projecten en de legalisering van PAS-melders (LNV, 2022a).

Na de consultatie in mei 2022 is er verder gewerkt aan de MGB (LNV, 2023c). Daarbij maakte met name de mogelijkheid tot aankoop van grond het proces van notificatie van de MGB bij de Europese Commissie lang en complex in verband met staatssteun (LNV, 2023d).

Op 14 augustus 2024 is de aangepaste MGB goedgekeurd door de Europese Commissie (Europese Commissie, 2024) en op 28 november 2024 is de MGB gepubliceerd (LVVN, 2024a, LVVN, 2024b). Ten opzichte van de versie die ter consultatie voorlag is een belangrijke wijziging dat de regeling werkt met drempelwaarden voor emissies van stikstof voor veehouderijlocaties in plaats van depositie. Daarnaast focust de regeling zich op veehouderijen in gebieden met urgente gebiedsopgaven, te weten de veenweidegebieden, beekdalen, zandgronden en rond Natura 2000-gebied waar bijvoorbeeld ook hydrologische opgaven kunnen spelen, terwijl dit in eerste instantie gebaseerd was op bedrijven met de hoogste depositie op individuele natura 2000 gebieden. Daarnaast is een verschil met de versie die ter consultatie voorlag, en tevens de MGA-1, dat het niet meer mogelijk is met de MGB om landbouwgrond op te komen. Het is wel nog steeds mogelijk voor alle veehouderijsectoren om deel te nemen aan de MGB net als in de versie die ter consultatie voorlag. Dit is een verruiming ten opzichte van de MGA-1 waaraan alleen melkvee, varkens, pluimvee, vleeskalveren en melkgeiten mee konden doen. In Reinds et al. (2024) is de inschatting van het effect van de MGB (Als MGA-2) gebaseerd op de versie die ter consultatie voorlag. De wijzigingen in de regeling ten opzichte van die versie zorgen voor andere aannames in het rapport Reinds et al. (2026) ten opzichte van Reinds et al. (2024).

Status beleidsinstrument

De MGB is voor provincies op 2 december 2024 opengesteld en gesloten op 28 februari 2025. Provincies kunnen de ontvangen subsidie aan aanvragers verstrekken tot en met 31 december 2027.

Hoe wordt het beleidsinstrument meegenomen?

De MGB wordt als vastgesteld beleid beschouwd. Het maximale reductie-effect van de MGB is ingeschat op basis van de gepubliceerde regeling. In de uitwerking is uitgegaan van een beschikbaar bedrag van 140 miljoen euro. Daarnaast kunnen provincies ook eerder verkregen rijksmiddelen

voor beëindiging inzetten: ca. 77 miljoen euro NPLG-Versnellingsmaatregelen (in 2022 aan provincies verstrekt voor beëindiging) en ca. 111 miljoen euro NPLG-Koploperprojecten (in 2024 aan provincies hiervoor verstrekt) (PBL en TNO 2025). Het totale budget mag tot een maximum van 700 miljoen euro oplopen (met inbegrip van het subsidieplafond van de Rpgb), het bedrag waarvoor de MGB bij de Europese Commissie is genotificeerd (LVVN 2025a). Op grond van deze staatssteun-goedkeuring kunnen provincies eigen provinciale subsidieregelingen openstellen voor vrijwillige beëindiging van veehouderijlocaties zonder dat daarvoor opnieuw een staatsteungoedkeuring nodig is.

In deze studie worden de effecten van de MGB op bijvoorbeeld dieraantallen, emissies en deposities uitsluitend gebaseerd op de 140 miljoen euro vanuit de MGB-regeling. Effecten van regelingen waarbij de MGB-regelingstekst als staatsteunkader dient, zoals provinciale versnellingsmaatregelen, koploperprojecten en Rpmp, worden apart meegenomen.

Voor de inschatting van het effect zijn verschillende aannames gemaakt, omdat deze nog niet nader zijn toegelicht in de conceptregeling. Zo is uitgegaan van de verdeling van de budgetten over de sectoren (melkvee, pluimvee, varkens, kalverhouderij) op basis van de verdeling van het bestede budget van de MGA-1 over de sectoren. Ook gaan we er in de kwantificering van uit dat het gehele budget wordt uitgeput, ondanks dat het budget voor de MGA-1, maar ook van andere beëindigingsregelingen nooit volledig werd uitgeput (Boezeman en Vink, 2022). Dit beschouwen we dan ook als een belangrijke onzekerheidsfactor die kan leiden tot een lagere reductie van emissies en depositie van stikstof.

We gaan uit van een vergoeding van 100 procent voor de vervangingswaarde van een stal. Hierbij gaan we uit van de staloppervlakten per dierplaats zoals gebruikt in de berekening van de forfaitaire vervangingswaarde die gebruikt zijn voor de Lbv (Van Asseldonk et al., 2021). Voor de kalverhouderij gaan we uit van een staloppervlakte van 1,8 m² per dierplaats op basis van het Besluit houders van dieren. Het totale oppervlakte stal wordt berekend door het oppervlakte stal per dierplaats te vermenigvuldigen met het gemiddeld aantal dieren per bedrijf dat in 2021 werd gehouden in de verschillende sectoren. Voor de gemiddelde waarde van een stal gaan we uit van de gemiddelde forfaitaire waarden op basis van de leeftijd van de romp zoals deze gebruikt worden voor de verschillende sectoren onder de Lbv-plus (LNV, 2023b). Dit is een andere belangrijke onzekerheid, omdat de waardebepaling onder de MGB gebeurt op basis van een onafhankelijke taxatie. Dit is een andere belangrijke onzekerheid, omdat de waardebepaling onder de MGB gebeurt op basis van een onafhankelijke taxatie. Voor de vergoeding voor de sloop gaan we uit van 45 euro per m² stal. Deze vergoeding komt overeen met de vergoeding onder de Lbv-plus.

Er zijn grote schommelingen geweest in de marktprijzen voor productierechten. Aangezien de MGB werkt met een vergoeding op basis van de marktwaarde tijdens de taxatie beschouwen we dit als een belangrijke bron van variatie tijdens de looptijd van de regeling. We werken daarom met een onder- en bovengrens op basis van de variatie in de prijs voor productierechten in 2025. Voor de onderraming gaan we uit van 162 euro voor fosfaatrechten, 225 euro voor varkensrechten in regio Zuid en 50 euro in regio Oost en overig. Voor pluimveerechten gaan we uit van 38 euro in regio Oost, 22 euro in regio Zuid en 34 euro in overige regio's (prijsspeil juni 2025). Voor de bovenraming gaan we uit van 72 euro voor fosfaatrechten, 200 euro voor varkensrechten in regio Zuid en 53 euro in regio Oost en 30 euro in overig. Voor pluimveerechten gaan we uit van 30 euro in regio Oost, 22 euro in regio Zuid en 15 euro in overige regio's (prijsspeil februari 2025).

Op basis van deze aannames zouden er in de bovenraming aan de MGB circa 35 melkveehouders,

28 varkenshouders, 13 pluimveehouders en 13 kalverhouders meedoen. Dat zou neerkomen op circa 90 bedrijven. In de onderraming zouden aan de MGB circa 25 melkveehouders, 28 varkenshouders, 12 pluimveehouders en 13 kalverhouders meedoen. Dat zou neerkomen op circa 80 bedrijven. Voor de middenraming hanteren we een deelname die in het midden tussen de onder- en bovenraming zit. Op het totaal van de 15.000 bedrijven die in aanmerking komen voor de MGB, zou dit neerkomen op een deelnamepercentage van circa 0,5-0,6 procent. Hoewel er overlap is tussen de bedrijven die in aanmerking kwamen voor de MGB, de Lbv, de Lbv-kleinere sectoren en (in mindere mate met) de Lbv-plus, verwachten we relatief weinig concurrentie tussen de regelingen. De MGB onderscheidt zich van de Lbv en Lbv kleinere sectoren door een vergoeding voor sloopkosten, de onafhankelijke taxatie van de waarde van de stallen in plaats van forfaitaire waarden op basis van leeftijd van de stal en de mogelijkheid tot gedeeltelijk beëindiging van een bedrijf. Hierdoor verwachten we dat vooral bedrijven met een oudere stal, maar met een gerenoveerd interieur mee zullen doen. Dit komt met name voor in de pluimveehouderij en in enige mate bij de varkens- en kalverhouderij (Ploeger et al., 2023).

Deze verschillen tussen de MGB en de Lbv bleken eerder gevolgen te hebben voor de ingeschatte bereidwilligheid van veehouders om deel te nemen. Vijf procent van de veehouders zou zeker bereid zou zijn tot uitkoop onder de voorwaarden van de MGB en 17 procent zou daar waarschijnlijk toe bereid zou zijn. Bij de Lbv betreft het respectievelijk 4 en 10 procent (EenVandaag en Boerderij, 2022). Op basis hiervan en de ervaring met eerdere opkoopregelingen achten we daarom een deelnamepercentage van 0,5 procent en daarmee een uitputting van het budget haalbaar. Voor het bepalen van de bedrijven die in aanmerking kwamen voor de MGB is een ruimtelijke kruising gemaakt tussen de stallen en de volgende gebieden / grondsoorten: beekdalen, (hoge) zandgronden of veen- en moerige gronden. Daarbij zijn dezelfde kaarten gebruikt als in de kennisnotitie over het bepalen van de doelgroep van de MGB (RIVM, 2024). Vervolgens is een koppeling gemaakt tussen deze bedrijven en de met INITIATOR berekende ammoniakemissie uit stallen en opslagen in 2023. Om tot kandidaatbedrijven te komen, zijn melk- en vleesrundveebedrijven geselecteerd met een emissie van minimaal 250 kilogram ammoniak per jaar, en overige bedrijven met een emissie van minimaal 750 kilogram ammoniak per jaar. Tenslotte zijn de deelnemers aan de regelingen MGA-1, Lbv, Lbv-plus en Lbv kleinere sectoren uit de groep met kandidaatbedrijven verwijderd. In de groep die in aanmerking kwam (kandidaatbedrijven) zaten ongeveer veertienduizend bedrijfslocaties.

Op de kandidaatbedrijven is per diergroep de reductiefactor op basis van de bovengenoemde verwachte deelnemers toegepast. Dit resulteert in een landelijke reductie in dieren aantallen 2030 van 0,2 procent van het melkvee, bij varkens ongeveer 1,3 procent, bij legpluimvee 0,9 procent, vleeskui-kens ruim 1,3 procent, en vleeskalveren 1,2 procent.

Deze verschillen tussen de MGB en de Lbv bleken eerder gevolgen te hebben voor de ingeschatte bereidwilligheid van veehouders om deel te nemen aan de Lbv en MGA. Vijf procent van de veehouders zou zeker bereid zou zijn tot uitkoop onder de voorwaarden van de MGB en 17 procent zou daar waarschijnlijk toe bereid zou zijn. Dit percentage lag bij de Lbv op respectievelijk vier procent en 10 procent (EenVandaag en Boerderij 2022). Op basis hiervan en de ervaring met eerdere opkoopregelingen achten we daarom een deelnamepercentage van 0,5 procent en daarmee een uitputting van het budget haalbaar.

Referenties

- Van Asseldonk, M., van Horne, P., Doornewaard, G., en Hoste, R., (2020), *Forfaitaire vervangingswaarde van veehouderijstallen*, Wageningen Economic Research.
- Boezeman, D. en Vink, M. (2022), *Beëindigen van veehouderijen – lessen uit 25 jaar beëindigingsregelingen*, Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving.
- Europese Commissie (2024), 'State Aid SA.114339 (2024/N) – Netherlands Provincial area-based cessation of livestock farming sites (MGB)' zie: <https://competition-cases.ec.europa.eu/cases/SA.114339>.
- EenVandaag en Boerderij (2022), 'Onderzoek: veehouders over uitkoopregeling kabinet. EenVandaag Opiniepanel Rapport', 24 mei 2022, zie: https://eenvandaag.as-sets.avrotros.nl/user_upload/PDF/Rapportage%20boeren%202022.pdf.
- LNv (2020a), *Kamerbrief over de voortgang stikstofproblematiek: maatregelen landbouw en verdere impuls gebiedsgerichte aanpak (7-2-2020)*, Den Haag: Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit.
- LNv (2022a), *Legalisatieprogramma PAS-meldingen (februari 2022)*, Den Haag: Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit.
- LNv (2022b), *Consultatie de tweede tranche van de Maatregel gerichte aankoop en beëindiging veehouderijen (MGA-2). Concept toelichting bij de regeling*, Den Haag: Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit.
- LNv (2022c), *Programma Stikstofreductie en Natuurverbetering 2022-2035 Eerste editie 2022 (december 2022)*, Den Haag: Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit.
- LNv (2023a), *Kamerbrief over uitwerking piekbelastersaanpak en voortgang PAS-melders (10-02-2023)*, Den Haag: Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit.
- LNv (2023b), *Kamerbrief Problematiek rondom stikstof en PFAS; Brief regering; Uitwerking piekbelastersaanpak en voortgang PAS-melders, 10 februari 2023, Kamerstukken II 2022-23, 35 334, nr. 222*.
- LNv (2023c), *Regeling van de Minister voor Natuur en Stikstof van 5 juni 2023, nr. WJZ/ 27312934, houdende regels voor de verstrekking van subsidie voor het sluiten van veehouderijlocaties met piekbelasting op natuurgebieden (Landelijke beëindigingsregeling veehouderijlocaties met piekbelasting)* Den Haag: Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit; <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2023-15029.html>.
- LNv (2023d), *Kwartaalrapportage Implementatie bronmaatregelen Onderdeel van de structurele aanpak voor het realiseren van stikstofreductie Periode: Q1 2023, 6 juni 2023*, <https://open.overheid.nl/documenten/0971a1b4-3363-4c4c-abbc-a3eb16b01a66/file>.
- LvvN (2024a), *Regeling van de Minister van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur van 22 november 2024, nr. WJZ/89410470, houdende specifieke uitkeringen aan provincies ten behoeve van de beëindiging van veehouderijlocaties ter ondersteuning van de gebiedsgerichte aanpak voor natuur, stikstof, water en klimaat (Regeling provinciale gebiedsgerichte beëindiging veehouderijlocaties)*, Den Haag: Ministerie van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur.
- LvvN (2024b), *Kamerbrief over publicatie en openstelling Rpgb (28-11-2024)*, Den Haag: Ministerie van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur.
- Maas, C.W.M. van der, Romeijn, P. en Nguyen, T.N.P., (2024), *Kennisnotitie Adviesvraag bepalen doelgroep van de Maatregel Gerichte beëindiging (MGB)*, Bilthoven: RIVM.
- PBL en TNO (2025), *Beleidsverzicht en factsheets beleidsinstrumenten. Achtergronddocument bij de Klimaat- en Energieverkenning 2025*, Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving.

Ploeger, T., Wientjes, H., Van Kampen, S. en Straver-Van der Schans, J., (2023), *Perspectief Gelderse Landbouw – Bouwsteen landbouw voor VLGG-Gelderland*. DLV Advies en Connecting Agri&Food.

3.22 Regeling provinciale maatregelen PAS-melders (Rpmp)

Tabel 3.23

Regeling provinciale maatregelen PAS-melders (Rpmp)

Naam maatregel	Regeling provinciale maatregelen PAS-melders (Rpmp)
Instrument(en)	Beëindigingsregel
Soort maatregel	Overig beleid
Sector	Landbouw
Status	Vastgesteld beleid

Beschrijving beleidsinstrument

De Regeling provinciale maatregelen PAS-melders (Rpmp) heeft als doel het legaliseren van PAS-melders te versnellen. Provincies kunnen via deze regeling een specifieke uitkering aanvragen om de situatie van bedrijven die een melding hebben gedaan tijdens het Programma Aanpak Stikstof (PAS-melding) te helpen verbeteren. Daarbij kan gedacht worden aan het aankopen van bedrijven met het oog op gehele of gedeeltelijke sluiting om depositieruimte te creëren voor PAS-meldingen. De uitkering kan ook gebruikt worden om de PAS-melder helpen te stoppen met de gemelde activiteit of te stoppen met het hele bedrijf. Tenslotte kan de uitkering ook gebruikt worden voor het financieren van de aankoop van grond voor bufferzones of technologische oplossingen om de stikstofdepositie te minderen tot de grenzen van de bestaande vergunning. De essentie is dat met de maatregel een volledige en structurele oplossing wordt geboden voor een PAS-melder.

Deze regeling heeft een budget van 250 miljoen euro, er zijn echter per provincie maximale bedragen gebaseerd op het aantal PAS-meldingen per provincie. Provincies mogen voor het oplossen van een PAS-melding niet meer budget besteden dan de waarde van het bedrijf van de PAS-melder tot een maximum van 3,5 miljoen euro. Op 15 juli 2022 heeft het kabinet 250 miljoen euro uit de tweede tranche van de Lbv naar voren gehaald om middels de Rpmp provincies in staat te stellen PAS-meldingen versneld te legaliseren. Op 1 mei 2023 is de Rpmp open gegaan, deze is gesloten op 31 augustus 2023 (LNV, 2023). Het benutte budget van deze regeling is 14,8 miljoen euro. Zowel Drenthe, Gelderland, Zuid-Holland en Flevoland hebben gebruik gemaakt van deze regeling. Maatregelen die met behulp van de Rpmp gefinancierd worden dienen 28 februari 2025 afgerond te zijn, gelijk de datum waarop het legalisatieprogramma PAS-melders afgerond dient te zijn. Provincies hebben minder gebruik van gemaakt dan gedacht, daardoor is 215 miljoen euro niet besteed in 2023. De overgebleven middelen zijn beschikbaar gesteld voor de Lbv (LNV, 2024).

Omdat ook de behoefte bestaat om in de toekomst maatregelen te nemen voor het bieden van een oplossing aan PAS-melders, is de regeling opnieuw opengesteld (LVVN 2024) met een aantal wijzigingen ten opzichte van de eerste Rpmp. In de nieuwe variant is het mogelijk voor provincies om subsidieregelingen op te stellen voor aankoop stikstofruimte, omschakeling, vermindering van stikstofuitstoot, verplaatsing en sinds de tweede openstelling (gedeeltelijke) beëindiging middels een koppeling met de Maatregel gebiedsgerichte beëindiging veehouderijlocaties (MGB) voor provincies.

In september 2024 en februari 2025 zijn er nog twee aanvraagperiodes geweest voor deze regeling

(LVVN, 2025; RVO 2024). Alle provincies hebben het maximale bedrag per aanvraagperiode aangevraagd en toegekend gekregen. Doelen en regelingen verschilden wel per provincie. In september 2025 en februari 2026 zullen er nog twee ronden volgen. Er is in totaal 226,9 miljoen euro beschikbaar voor de Rpmp 2024.

Hoe wordt het beleidsinstrument meegenomen?

Bij deze regeling zijn wel bedrijven beëindigd maar zijn de dierrechten niet doorgehaald. Daarom gaan we er van uit dat deze rechten door andere bedrijven overgenomen zullen worden en niet tot een structurele vermindering van het aantal dieren zullen leiden.

We nemen deze regeling mee als vastgesteld beleid maar kunnen de effecten van deze regeling niet kwantificeren. De redenen hiervoor verschillen tussen de Rpmp2023 en Rpmp2024.

Bij de Rpmp2023 zijn wel bedrijven beëindigd maar zijn de dierrechten niet doorgehaald. Daarom gaan we er van uit dat deze rechten door andere bedrijven overgenomen zullen worden en niet tot een structurele vermindering van het aantal dieren zullen leiden. Daarom verwachten we geen effect op de dieren aantallen, emissie en depositie van de Rpmp2023.

Bij de Rpmp2024 worden bedrijven beëindigd op basis van de MGB als staatssteunkader. Dit betekent dat PAS-melders die gebruik willen maken van deze regeling om hun bedrijf (deels) te beëindigen ook moeten voldoen aan de voorwaarden uit de MGB. Hierdoor komen minder PAS-melders in aanmerking voor deze regeling dan voor de Rpmp2023. Indien PAS-melders wel (een deel van) hun bedrijf beëindigen via de Rpmp2024 worden dierrechten wel doorgehaald, wat wel tot een structurele vermindering van het aantal dieren zal leiden.

Op basis van de zeer beperkte interesse in de Rpmp2023 en doordat er minder bedrijven in aanmerking komen voor de Rpmp2024 dan voor de Rpmp2023 kennen we geen effect op de stikstofemissie en depositie toe aan deze regeling.

Referenties

- LVN (2023), *Regeling van de Minister voor Natuur en Stikstof van 4 april 2023, nr. WJZ/26743967, houdende regels over het verstrekken van een specifieke uitkering aan provincies ten behoeve van PAS-melders (Regeling provinciale maatregelen PAS-melders)*.
- LVN (2024), *Voortgangsrapportage Implementatie bronmaatregelen Onderdeel van de structurele aanpak voor het realiseren van stikstofreductie Rapportage 2024, 1 (18-07-2024), zie: <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-1157270.pdf>*
- LVVN (2024), *Regeling van de Minister van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur van 4 september 2024, nr. WJZ/86218195, houdende regels over het verstrekken van een specifieke uitkering aan provincies ten behoeve van PAS-melders (Regeling provinciale maatregelen PAS-melders 2024)*
- LVVN (2024), *Kamerbrief over Problematiek rondom stikstof en PFAS (28 november 2024), Den Haag: Ministerie van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur; Visserij.*
- LVVN (2024), *Regeling van de Minister van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur van 4 september 2024, nr. WJZ/86218195, houdende regels over het verstrekken van een specifieke uitkering aan provincies ten behoeve van PAS-melders (Regeling provinciale maatregelen PAS-melders 2024), Den Haag: Ministerie van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur; Visserij.*

LVVN (2025), *Regeling van de Minister van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur van 16 januari 2025, nr. WJZ/95711908, tot wijziging van de Regeling provinciale maatregelen PAS-melders 2024 (verruiming criteria)*, Den Haag: Ministerie van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur; Visserij.

RVO (2024), 'Regeling provinciale maatregelen PAS-melders 2024 (RPMP 2024)', zie:
<https://www.rvo.nl/subsidies-financiering/rpmp-2024>

3.23 Subsidie voor investeringen in verduurzaming voor veehouderijlocaties met piekbelasting (Sbv) - investeringsmodule

Tabel 3.24

Subsidie voor investeringen in verduurzaming voor veehouderijlocaties met piekbelasting (Sbv)

Naam maatregel	Subsidie voor investeringen in verduurzaming voor veehouderijlocaties met piekbelasting (investeringsmodule binnen de regeling Subsidiemodules bron-gerichte verduurzaming stal- en managementmaatregelen) (Sbv)
Instrument(en)	Innovatie
Soort maatregel	Aanpak piekbelasting
Sector	Landbouw
Status	Vastgesteld beleid

Beschrijving beleidsinstrument

De maatregel Subsidiemodules brongerichte verduurzaming stal- en managementmaatregelen (Sbv) was gericht op ondersteuning voor (stal)innovatie en eerste investeringen in nieuwe staltechniek. Veehouders konden subsidie krijgen om brongericht minder broeikasgassen, ammoniak, geur en fijnstof/endotoxinen uit te stoten (integraal emissiearm), waarbij het dierenwelzijn en de brandveiligheid verbetert. Dit instrument bestond uit twee modules: een subsidie module richt zich op onderzoek naar en ontwikkeling van het gebruik van technische innovaties en managementmaatregelen (innovatiemodule). De tweede subsidie module focust op de toepassing van bewezen technische innovaties (investeringsmodule). De innovatiemodule is drie keer opengesteld geweest voor meerdere diercategorieën. De investeringsmodule is in juni 2020 en april 2021 opengesteld geweest voor de pluimveesector (gericht op fijnstofreductie). De investeringsmodule veehouderijlocaties met piekbelasting stond open voor inschrijving van 21 oktober 2024 tot en met 8 januari 2025.

Vanuit rijks gelden is er in totaal 452 miljoen euro beschikbaar gesteld voor de Sbv: 112 miljoen vanuit het Klimaatakkoord, 60 miljoen vanuit het Regeerakkoord Rutte 3 en 280 miljoen vanuit de structurele aanpak stikstof. Hiervan is 73,5 miljoen gericht op de innovatiemodule. De Sbv is onderdeel van drie trajecten die de uitstoot van emissies (o.a. ammoniak) uit stallen reduceren. Naast de Sbv gaat het hierbij om het aanscherpen van emissienormen voor ammoniak in combinatie met een investeringssubsidie ter ondersteuning van boeren voor het doorvoeren van benodigde aanpassingen en een streven naar brongerichte reductie van meerdere emissies bij de algehele integrale verduurzaming van de veehouderij.

Status beleidsinstrument

De Sbv is in 2024 onderdeel geworden van de aanpak Piekbelasting. De subsidieregeling stond daarmee open voor veehouderijen die vallen onder de aanpak piekbelasting, en was geopend van 21 oktober 2024 tot en met 8 januari 2025. Het doel is nog steeds meervoudig, gericht op zowel reductie van ammoniak als op verbeteren van dierenwelzijn en brandveiligheid van stallen. Het beschikbaar gesteld bedrag bedroeg 60 miljoen euro. Per aanvraag kon een subsidie worden aangevraagd tussen 25k euro en 600k euro per veehouderijlocatie voor maximaal 80 procent van de kosten.

Vanuit RVO is informatie ontvangen over de bedrijven die zich hebben aangemeld voor de investeringsmodule van de Sbv. In totaal waren er 36 aanvragen. Per 1 mei 2025 waren er drie aanvragen afgewezen en één aanvraag was ingetrokken. 28 aanvragen waren op 1 mei 2025 nog in behandeling; het betrof 9 melkveebedrijven, 14 varkenshouderijen en 5 vleeskalverbedrijven. Vier aanvragen waren op 1 mei 2025 toegekend; het betrof twee melkveebedrijven, één varkenshouderij en één vleeskalverbedrijf. Hiermee is een bedrag van 1,9 miljoen euro verleend.

Hoe wordt het beleidsinstrument meegenomen?

Van de vier bedrijven die op 1 mei 2025 een toewijzing hadden is bekend welke stalsystemen er zijn geïnstalleerd. Omdat het om een zeer beperkt aantal bedrijven gaat, is de emissiereductie van zowel NH_3 als NO_x minder dan 0,1 kiloton. Landelijk levert dit een depositiereductie op van minder dan 0,1 mol/ha/jaar. Het effect van deze bronmaatregel is daarom niet verder apart opgenomen in de rapportage.

4 Factsheets Industrie

4.1 Verkenning Aanpassing Beste Beschikbare Technieken (BBT) aanpak

Tabel 4.1

PSNI1: Verkenning aanpassing huidige BBT-aanpak

Naam maatregel	Verkenning Aanpassing huidige Beste Beschikbare Technieken (BBT) aanpak
Instrument(en)	Normstelling, handhaving
Soort maatregel	Bronmaatregel
Sector	Industrie
Status	Vastgesteld beleid (aanpassingen Besluit activiteiten leefomgeving), geëigend beleid (Scherper Vergunnen)

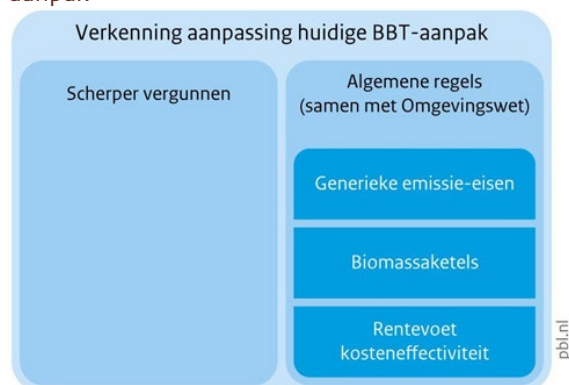
Beschrijving beleidsinstrument

Algemeen

Deze maatregel komt voort uit het Schone Lucht Akkoord (SLA). Het SLA is op 13 januari 2020 ondertekend door het Rijk, negen provincies en 35 gemeenten. Met hun handtekening committeren zij zich aan de ambitie om de luchtkwaliteit in Nederland permanent te verbeteren en streven zij naar vijftig procent gezondheidswinst in 2030. Inmiddels hebben alle twaalf provincies zich aangesloten en medio augustus 2025 waren 131 gemeenten aangesloten (SLA 2025).

De ‘Verkenning aanpassing BBT-aanpak’ bestaat uit twee delen. Het eerste deel (paragraaf 4.1.2) is de maatregel ‘Scherper Vergunnen’, het tweede deel (paragraaf 4.1.3) is een aanpassing van algemene wetgeving op het gebied van emissies naar de lucht. Die aanpassing van de algemene wetgeving bestaat uit drie onderdelen (zie ook figuur 4.1). In deze factsheet bespreken we deze deelmaatregelen afzonderlijk.

Figuur 4.1 Schematisch overzicht van de onderdelen van de maatregel Verkenning aanpassing BBT-aanpak



BBT = Beste Beschikbare Technieken

Bron: PBL

4.1.1 Deelmaatregel Scherper vergunnen (SLA Industrie maatregel 1)

Binnen het SLA is de industrie maatregel Scherper Vergunnen opgenomen. Dit betekent dat in nieuwe of geactualiseerde vergunningen die vanaf 2020 worden afgegeven, emissie-eisen staan die aan de onderkant van de BREF-range liggen (minder uitstoot). Daarnaast is Scherper Vergunnen ook opgenomen in de herziening van de Europese Richtlijn Industriële Emissies (RIE), in april 2024. In de herziene RIE wordt ook opgelegd dat bedrijven zelf met een *assessment* moeten nagaan of de onderkant van de BREF-range haalbaar is (IPLO, 2024; EU, 2024a; EU, 2024b).

BREF-range in de RIE

Volgens de RIE moeten vergunningen voor industriële emissies voldoen aan het BBT-niveau (Beste Beschikbare Technieken of Best Available Techniques, BAT). Dit BBT-niveau wordt uitgedrukt in een bandbreedte van toegestane emissiegrenswaarden, welke nader worden omschreven in zogenaamde BREF-documenten (*BAT reference documents*). Deze bandbreedte wordt de BREF-range genoemd. Er wordt naar gestreefd om deze BREF-documenten elke acht jaar te actualiseren.¹¹

De emissiegrenswaarde in het BREF-document bepaalt de maximaal toegestane concentratie van een stof in het rookgas van een installatie. Deze grenswaarde geldt bij een bepaald percentage zuurstof (meestal drie procent). Als het rookgas in de praktijk meer of minder zuurstof bevat dan moet de concentratie worden omgerekend naar deze standaardwaarde. Dit voorkomt dat men aan de grenswaarde voldoet door de uitlaatgassen te verdunnen. De BREF-range is ruim en staat daardoor een verscheidenheid aan technieken toe. Ook technieken die we niet meer als best beschikbaar beschouwen in Nederland.

Tot op heden keek de vergunningverlener in het algemeen of de emissie in de vergunningaanvraag binnen de BREF-range lag. Zo konden ook emissie-eisen aan de bovenkant van deze bandbreedte vergund worden. Dit kan leiden tot hogere emissies, omdat de bandbreedte van de BREF-range erg ruim is. Welke waarde de vergunningverlener kiest uit de BREF-range is dus van groot belang voor de uiteindelijke emissie.

Scherper vergunnen in de RIE

Om emissies te reduceren, is Scherper Vergunnen in 2024 ook in de herziening van de RIE opgenomen. Scherper Vergunnen in de RIE, betekent onder meer een juridische steun in de rug voor de maatregel om in vergunningen emissie-eisen op te nemen die zo dicht mogelijk aan de onderkant van de BREF-range liggen.

In de gepubliceerde herziene richtlijn van de Commissie van 24 april 2024 is het onder overweging 29 als volgt verwoord: 'Om de emissies te verminderen, moet de bevoegde autoriteit de emissiegrenswaarden vaststellen op het strengst haalbare niveau voor de specifieke installatie, rekening houdend met de volledige BBT-GEN-bandbreedte en eventuele effecten op andere milieucompartimenten. De emissiegrenswaarden moeten gebaseerd zijn op een beoordeling door de exploitant waarbij wordt nagegaan of het haalbaar is aan de strengste grenswaarde van de BBT-GEN-

¹¹ Zie voor een actueel overzicht de website van de EU: <https://bureau-industrial-transformation.jrc.ec.europa.eu/reference/>.

bandbreedte te voldoen en die gericht is op de best mogelijke milieuprestaties voor de specifieke installaties; tenzij de exploitant aantoont dat toepassing van de BBT's als beschreven in de BBT-conclusies de betrokken installatie slechts in staat stelt aan minder strenge emissiegrenswaarden te voldoen. Om de vaststelling van emissiegrenswaarden in vergunningen en de goedkeuring van algemene bindende regels te ondersteunen, moeten BBT-conclusies informatie bevatten over de omstandigheden die het mogelijk maken lagere emissieniveaus te halen binnen de BBT-GEN-bandbreedte die is vastgesteld voor categorieën installaties met soortgelijke kenmerken. De afwijdingsprocedure mag niet van toepassing zijn bij het vaststellen van emissiegrenswaarden binnen de BBT-GEN-bandbreedte.' (EC, 2024a).

In Nederland is voor vergunningverleners informatie in 'oplegnotities' opgenomen (IPLO, 2025). De herziene RIE wordt nog omgezet naar Nederlandse wetgeving. Dit zal medio 2026 van kracht worden.

Scherper vergunnen in het SLA

In het Schone Lucht Akkoord is in 2020 door de overheid met provincies en gemeenten afgesproken dat in nieuwe of geactualiseerde vergunningen die vanaf 2020 worden afgegeven, emissie-eisen staan die zo dicht mogelijk aan de onderkant van de BREF-range liggen. In principe gaat het om het gebruik van mogelijkheden die er ook al voor 2020 waren. De toepassing hiervan in de praktijk bleek echter lastig.

In het kader van het SLA is er een rapport (KokxDeVoogd, 2021) opgesteld met daarin aangrijpingspunten voor dit beleid. Om deze maatregel effectief te maken, is het van belang dat deze afspraak in provinciale regels worden vastgelegd. Ook zijn er oplegnotities gemaakt voor negen BREF-documenten, die het opstellen van strengere eisen door het bevoegd gezag, kunnen helpen. In de oplegnotities worden voorstellen gedaan voor aangescherpte eisen. Deze zijn gebaseerd op de verwachting dat Nederlandse installaties kunnen presteren op een niveau van dertig procent van de best presterende Europese referentie-installaties (IPLO, 2024).

Overlap scherper vergunnen in SLA en herziene RIE

Geconstateerd wordt dat er een grote overlap is tussen Scherper Vergunnen in de herziene RIE en de afspraken uit het Schone Lucht Akkoord.

Status beleidsinstrument

In het SLA is de ambitie voor het Scherper Vergunnen uitgesproken. Van de twaalf provincies heeft maar een deel Scherper Vergunnen omgezet in provinciaal beleid. Op de peildatum van de ERL25 (1 mei 2024) hadden vier van de twaalf provincies deze afspraak in hun VTH-strategie (vergunningverlening, toezicht en handhaving) opgenomen (SLA, 2023). Per 1 mei 2025 bleek de stand van zaken nog niet geactualiseerd te zijn.

Het blijkt tot op heden zeer moeilijk voor vergunningverleners om aangescherpte emissieniveaus af te dwingen ten opzichte van de emissiegrenswaarden zoals die zijn vastgelegd in de wet of in besluiten. Bedrijven kunnen bezwaar maken als de kosten te hoog worden, waarvoor kosteneffectiviteitsranges in de Nederlandse regelgeving zijn vastgelegd. Recente jurisprudentie heeft laten zien dat deze trajecten weinig succesvol zijn om emissiegrenswaarden aangescherpt te krijgen (zie o.a. Rechtbank Noord-Nederland ECLI:NL:RBNNE:2023:3823).

Het vergunnen aan de onderkant van de BREF-range is daarnaast ook onderdeel van de herziening

van de RIE. Op de peildatum van 1 mei 2025 was deze Europese richtlijn nog niet omgezet in nationale wetgeving. Richtlijnen die nog niet zijn omgezet in nationale regelgeving worden in de KEV/ERL standaard meegenomen als geagendeerd beleid.

Hoe wordt het beleidsinstrument meegenomen?

Het instrument Scherper Vergunnen is beoordeeld als geagendeerd beleid en daarom niet meegenomen in de MESN-rapportage van 2026.

In de Emissieramingen Lucht 2025 (PBL en RIVM, 2025) is het effect van Scherper Vergunnen wel geraamd. De raming komt uit op een reductie van 0,2 tot 0,8 kiloton NO_x in 2030 en 0,4 tot 1,5 kiloton NO_x in 2035. Er zijn geen berekeningen gedaan voor het effect van Scherper Vergunnen op ammoniakemissies door het ontbreken van specifieke gegevens op installatieniveau.

4.1.2 Deelmaatregel Aangepaste regels in het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal) (SLA Industrie Maatregel 9)

De Rijksoverheid onderzocht in 2020 onder het SLA welke emissie-eisen in de zogenaamde ‘algemene regels’ van het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal) konden worden aangescherpt. Dit heeft onder andere geleid tot de volgende drie aanpassingen per 1 januari 2024 (IPLO, 2023):

- 1) Aanpassing van de generieke eisen van afdeling 2.3 van het Activiteitenbesluit
- 2) Aanpassing van de emissie-eisen voor biomassa-stook;
- 3) Een aanpassing van de rentevoet in de kosteneffectiviteitsmethodiek.

1) Aanpassing van de generieke eisen

Allereerst zijn de generieke emissie-eisen in het Bal aangevuld en aangescherpt. Deze emissiewetgeving viel voorheen onder het Activiteitenbesluit (afdeling 2.3), maar sinds 1 januari 2024 onder het Besluit activiteiten leefomgeving (afdeling 5.4.4). Deze generieke eisen gelden voor een restcategorie van activiteiten waarvoor elders geen specifieke eisen zijn vastgesteld. Voor veelvoorkomende installaties en activiteiten, zoals stookinstallaties met standaardbrandstoffen, gelden specifieke emissie-eisen (hoofdstuk 4 van het Bal). Ook andere grote installaties worden op een specifieke manier geregeld, omdat deze vallen onder de Richtlijn Industriële Emissies, waarvoor de BREF-documenten gelden. Alleen activiteiten of installaties waarvoor geen specifieke regels zijn opgesteld, worden geregeld via de generieke eisen die in deze sectie worden behandeld.

Het gaat om hernieuwde emissie-eisen voor elf stoffen, waaronder stikstofoxiden en ammoniak (tabel 4.2). De vernieuwde eisen zijn samen met de Omgevingswet, op 1 januari 2024 ingegaan. Voor bestaande activiteiten krijgen bedrijven een overgangperiode van vier jaar om te voldoen aan de nieuwe emissiegrenswaarden.

Tabel 4.2

De huidige en nieuwe generieke emissiegrenswaarden in afdeling 5.4.4 van het Bal, in milligram per normaal kubieke meter (mg/Nm³)

Stofklasse	Huidige emissiegrenswaarde (mg/Nm ³)	Nieuwe emissiegrenswaarde (mg/Nm ³)
NO _x	200	100
NH ₃	30	5

2) **Aanpassing van de emissie-eisen voor biomassa-stook in het Bal**

Dit is een aanscherping van de emissie-eisen voor kleine (0,5 – 1 MWh) en middelgrote (1 – 50 MWh) biomassa-gestookte stookinstallaties. Deze wetswijziging is ingegaan samen met de omgevingswet, op 1 januari 2024. Het gaat om een aanscherping van emissiegrenswaarden voor stikstof-oxiden, stof en zwaveldioxide, en de introductie van een emissiegrenswaarde voor ammoniak.

Deze stookinstallaties worden niet gereguleerd met de Europese Ecodesign verordening (< 0,5 MWh) of met de Richtlijn Industriële Emissies, via de Europese BAT-BREF documenten (> 50 MWh). Er geldt wel Europese wetgeving voor middelgrote biomassaketels (1 – 50 MWh) in Richtlijn Middelgrote Stookinstallaties. Deze wetgeving is echter minder strikt dan de huidige Nederlandse normen. De Nederlandse wetgeving was dus al strenger.

Voor nieuwe installaties geldt dat deze per 1 januari 2024 moeten voldoen aan nieuwe eisen. Deze eisen verschillen per vermogenscategorie. Bestaande installaties van <1 MWh van voor 2015 hebben momenteel alleen een emissie-eis voor (totaal) stof. Vanaf 1 januari 2027 moeten deze installaties gaan voldoen aan de huidige regels, wat neerkomt op 300 g/Nm³ voor stikstofoxiden. Voor bestaande ketels van na 1 januari 2015 verandert er niets. Tabel 4.3 geeft een overzicht van de wijzigingen voor de verschillende categorieën.

Tabel 4.3
De huidige en nieuwe normen voor biomassaketels per vermogenscategorie^a

Stof	Vermogen (MW)	Huidige norm (mg/Nm ³)	Nieuwe norm (mg/Nm ³)
NO _x	0,5 – 1	300	275
NO _x	1 – 5	275	145
NO _x	5 – 50	145	100
NH ₃	0,5 – 1	-	-
NH ₃	1 – 5	-	5 – 20 ^b
NH ₃	5 – 50	-	5

- c) Voor ammoniak waren er nog geen huidige normen. De nieuwe norm van ammoniak voor installaties van 1 tot 5 MW hangt af van de aanwezigheid van SCR/SNCR en kan in het geval van maatwerk oplopen tot 20 mg/Nm³.
- d) Afhankelijk van de situatie.

3) **Aanpassing van de rentevoet in de kosteneffectiviteitsmethodiek**

De laatste aanpassing in de milieuwetgeving gaat over de kosteneffectiviteit van technische toepassingen die emissies omlaag kunnen brengen in de industrie. Wanneer een vergunningverlener overweegt om dit soort technieken/maatregelen voor te schrijven, dan kan de kosteneffectiviteit hiervan worden uitgerekend. Dat is de verhouding tussen de jaarlijkse kosten en de jaarlijkse emissiereductie. Voor deze berekening is een vaste methodiek voorgeschreven, met daarin een vastgestelde rentevoet van tien procent. Omdat deze rentevoet niet meer aansluit bij de huidige rentetarieven, wordt deze rentevoet omlaag gebracht naar vijf procent. De berekende kosteneffectiviteit van een maatregel zal hierdoor iets lager uitvallen. Maatregelen zullen hierdoor iets vaker binnen het afwegingsgebied van 5-20 euro/kilogram stikstofoxiden vallen. Dit afwegingsgebied is verder ongewijzigd gebleven. De aanpassing van de rentevoet is op 1 januari 2024 ingegaan, samen met de Omgevingswet.

Status beleidsinstrument

Sinds 1 januari 2024 is de Omgevingswet ingevoerd, en daarmee de aanpassingen aan de algemene regels.

Hoe wordt het beleidsinstrument meegenomen?

De drie deelmaatregelen uit de 'Aanpassing BBT-aanpak' die de algemene emissieregels aanpassen zijn geapprecieerd als vastgesteld beleid. De effectschatting is integraal overgenomen uit de MESN-rapportage van 2024 (Reinds et al., 2024). Onderstaand wordt de effectschatting per deelmaatregel nader toegelicht.

Aanpassing van de generieke eisen in het Bal

Voor de effectschatting van deze maatregel hebben we de resultaten van een onderzoek van adviesbureau Tauw (2020) gebruikt. Hierin wordt uiteengezet welke bedrijfstakken te maken hebben met nieuwe emissienormen. Vervolgens heeft Tauw gekeken welke installaties door de nieuwe regelgeving geraakt worden, door de huidige emissiewaarden in te schatten van de betreffende installaties die door afdeling 2.3 van het Activiteitenbesluit (oftewel nu door paragraaf 5.4.4 Bal) gereguleerd worden. Hiervoor hebben zij 419 metingen gebruikt, verdeeld over zestien stofklassen. Voor stikstofoxiden en ammoniak waren het respectievelijk dertig en zestien metingen van emissiepunten. Tauw had inzicht in de bedrijven en stelt de metingen te hebben uitgekozen op basis van representativiteit. Uit deze lijst met metingen wordt geconcludeerd hoeveel bedrijven er nog niet aan de nieuwe norm voldoen, en dus hun emissie omlaag moeten brengen.

Het resultaat uit deze steekproef heeft Tauw (2020) geprojecteerd op de totale jaarvracht van deze categorie installaties, om daarmee de totale reductie door de nieuwe norm in te schatten. De jaarvracht is bepaald door de totale emissie op te tellen van de bedrijfspcategorieën die hoofdzakelijk via de afdeling 2.3 van het Activiteitenbesluit worden gereguleerd. Omdat stikstofoxiden echter vooral door verbranding worden uitgestoten, waarvoor vaak andere regels gelden, hebben zij voor stikstofoxiden slechts tien procent van deze som gebruikt als de totale jaarvracht. Dit komt naar schatting neer op 0,62 kiloton stikstofoxiden per jaar in 2030. Voor ammoniak komt de totale jaarvracht van de installaties die hieronder vallen dat jaar naar schatting uit op 0,42 kiloton ammoniak per jaar.

In onze effectschatting hebben we deze resultaten uit de steekproef van Tauw (2020) overgenomen, zowel voor 2030 als voor 2035. We hebben echter een andere jaarschatting voor ammoniak gebruikt, conform de emissieramingen van luchtverontreinigende stoffen uit 2023 (PBL 2023). Deze aanpassing op de ammoniakcijfers van Tauw is doorgevoerd omdat de schatting door Tauw sterk afweek van de emissiecijfers van de Emissieregistratie. In de nieuwe schatting hebben we de emissies van de Emissieregistratie gebruikt. Dit is een schatting van de som van emissies van bedrijven die beneden de drempel vallen om hun emissies te moeten rapporteren. Deze schatting hebben we gecorrigeerd voor de verwachte toename van ammoniakemissies, zoals in de ERL is gemodelleerd. Voor stikstofoxiden is wel aangesloten bij de ingeschatte jaarvracht van Tauw. Deze jaarvracht is niet gecorrigeerd voor de trend in de KEV. De KEV verwacht met vastgesteld beleid al ruim dertig procent afname van de totale industriële stikstofoxidenemissie in 2035 ten opzichte van 2020, maar dat wordt grotendeels veroorzaakt door grote verbrandingsinstallaties die niet onder deze maatregel vallen. De resultaten zijn weergegeven in tabel 4.4.

Aanpassing van de emissie-eisen voor biomassa-stook in het Bal

Voor de effectschatting van deze maatregel hebben we dezelfde methode gebruikt als in de emissieramingen van luchtverontreinigende stoffen uit 2023 (PBL et al., 2023). Deze methode lijkt op de methode van Tauw (2021). Hierin wordt het gemodelleerde brandstofverbruik van nieuwe installaties vermenigvuldigd met de nieuwe emissienormen om het stikstofoxideneffect in te schatten. Voor het totale brandstofverbruik van dit type biomassa-installaties hebben we de resultaten van het KEV-modelleninstrumentarium gebruikt. De KEV raamt voor deze installaties een vergelijkbare jaarvrucht stikstofoxidenemissies als Tauw (PBL: 1,78 kiloton stikstofoxiden/jaar en Tauw: 1,67 kiloton stikstofoxiden/jaar in 2030 volgens ERL 2023). Het gemodelleerde aantal nieuwe installaties zal moeten voldoen aan de lagere emissienormen. Dit levert een emissiereductie op ten opzichte van de emissie bij het gebruik van de oude emissienormen.

Voor de overgangsregeling van bestaande installaties (vergund voor 2015) hebben wij echter andere aannames gebruikt dan Tauw (2021). Tauw neemt aan dat de huidige uitstoot van deze installaties exact op de maximaal toelaatbare grens ligt. Een aanscherping van de norm leidt hierdoor tot een grote reductie. Onze aanname is dat deze installaties in werkelijkheid niet de maximaal toegestane emissies hebben en soms zelfs al aan de nieuwe norm voldoen. Daarom wordt voor deze installaties geen emissiereductie ingeschat.

Daarnaast hebben we aangenomen dat de aanscherping van de emissie-eisen voor biomassa-stook geen emissiereductie oplevert voor ammoniak omdat vrijwel alle installaties nu al kunnen voldoen aan de geïntroduceerde emissienormen. Lokaal kunnen er wel lichte toenames in de ammoniakemissies voorkomen die ontstaan bij nieuwe SNCR-installaties (selectieve niet-katalytische reductie). Dit kan gebeuren bij biomassaketels tussen één en vijf megawatt, waar deze SNCR-installaties mogelijk geïnstalleerd moeten worden om aan de nieuwe stikstofoxidenormen te gaan voldoen (SIRA, 2021). De omvang van dit effect kon echter niet worden gekwantificeerd. De resultaten zijn weergegeven in tabel 4.4.

Aanpassing van de rentevoet in de kosteneffectiviteitsmethodiek

Conform de methode in Tauw (2021) is er voor deze maatregel geen emissiereductie ingeschat. Dit omdat de kosteneffectiviteitsmethodiek zeer zelden een doorslaggevende factor is bij het bepalen van de hoogte van een emissiegrenswaarde (Tauw, 2021). Voor veel emissies is er geen mogelijkheid tot afwijking van de voorgeschreven emissiegrenswaarden, waardoor kosteneffectiviteit niet relevant is. Wanneer de methodiek wel wordt toegepast, blijkt uit de praktijk dat de berekende kosteneffectiviteit doorgaans aanzienlijk hoger is dan de referentiewaarden in het Bal. Dit betekent dat een aanpassing van de rentevoet hoe dan ook weinig effect zou hebben, ook in situaties waar de kosteneffectiviteit wel een doorslaggevende factor is.

Tabel 4.4

Inschatting van de emissiereducties van stikstofoxiden (NO_x) en ammoniak (NH₃) in de industrie door de drie aanpassingen in de algemene regels van de BBT-aanpak^a

Maatregel	Stof	2030	2035
Emissie-eisen Bal (kton/jaar)	NO _x	0.041	0.041
Emissie-eisen Bal (kton/jaar)	NH ₃	0.065	0.067
Biomassa-installaties (kton/jaar)	NO _x	0.151	0.151
Biomassa-installaties (kton/jaar)	NH ₃	0	0
Aanpassing rentevoet kosteneffectiviteit (kton/jaar)	NO _x	0	0
Aanpassing rentevoet kosteneffectiviteit (kton/jaar)	NH ₃	0	0

a) Voor NO_x zijn de waardes voor 2035 gelijk verondersteld aan die van 2030.

Referenties

- EU (2024a), Richtlijn (EU) 2024/1785 van het Europees Parlement en de Raad van 24 april 2024 tot wijziging van Richtlijn 2010/75/EU van het Europees Parlement en de Raad inzake industriële emissies (geïntegreerde preventie en bestrijding van verontreiniging) en Richtlijn 1999/31/EG van de Raad betreffende het storten van afvalstoffen (Voor de EER relevante tekst).
- EU (2024b), Richtlijn 2010/75/EU van het Europees Parlement en de Raad van 24 november 2010 inzake industriële emissies en emissies uit de veehouderij (geïntegreerde preventie en bestrijding van verontreiniging) (herschikking) (Voor de EER relevante tekst).
- IPLO (2023), 'Luchtemissies, Zeer Zorgwekkende Stoffen (ZZS) en geur – dit is veranderd', zie: <https://iplo.nl/regelgeving/regels-voor-activiteiten/toelichting-milieubelastende-activiteiten/activiteitenbesluit-bor-bal/veranderd-o/>, geraadpleegd op 29 april 2026.
- IPLO (2024), 'De herziening Richtlijn industriële emissies is aangenomen', zie: <https://iplo.nl/regelgeving/regels-voor-activiteiten/toelichting-milieubelastende-activiteiten/vergunning-milieubelastende-activiteit/ippc/nieuws-ippc/2024/herziening-richtlijn-industriële-emissies/>, geraadpleegd op 29 april 2026.
- IPLO (2025), 'Oplegnotities voor BBT-conclusies', zie: <https://iplo.nl/regelgeving/regels-voor-activiteiten/toelichting-milieubelastende-activiteiten/vergunning-milieubelastende-activiteit/ippc/oplegnotities-bbt-conclusies/>, geraadpleegd op 29 april 2026.
- KokxDeVoogd (2021), *Schone Lucht dankzij resultaatgerichte grenswaarden voor industriële emissies. Advies in het kader van de Pilot Industrie vanwege het Schone Lucht Akkoord*, KokxDeVoogd: In opdracht van Rijkswaterstaat.
- PBL et al. (2023), *Geraamde ontwikkelingen in nationale emissies van luchtverontreinigende stoffen 2023. Rapportage bij de Klimaat- en Energieverkenning 2022*, Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving.

- PBL en RIVM (2025), *Emissieramingen luchtverontreinigende stoffen 2025. Rapportage bij de Klimaat- en Energieverkenning 2024*, Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving.
- Rechtbank Noord-Nederland (2023), ECLI:NL:RBNNE:2023:3823.
- Reinds, G.J. et al. (2024), *Voortgang stikstofbronmaatregelen en verwachte effecten in 2030. Monitoring en evaluatie van het Programma Stikstofreductie en Natuurverbetering*, Wageningen: Wageningen University & Research, Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving, Bilthoven: Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu.
- SIRA (2021), *Effectmeting aanpassing algemene regels lucht industrie*, SIRA Consulting B.V.
- SLA (2023), 'Provincies verankeren scherper vergunnen in beleid', zie: <https://schoneluchtakkoord.nl/actueel/nieuws-schone-lucht-akkoord/industrie/provincies-verankeren-scherper-vergunnen-beleid/>, geraadpleegd op 29 april 2026.
- SLA (2026), 'Schone Lucht Akkoord', zie: <https://schoneluchtakkoord.nl/sla/>, geraadpleegd op 29 april 2026.
- Tauw (2020), *Vervolgonderzoek emissiegrenswaarden Afdeling 2.3 Activiteitenbesluit*, Deventer: Tauw bv. In opdracht van [Rijkswaterstaat Water, Verkeer en Leefomgeving (RWS, WVL)], Infomil.
- Tauw (2021), *Schone Lucht Akkoord – emissiereductie industrie*, Deventer: Tauw bv. In opdracht van Rijkswaterstaat WVL/directie Leefomgeving.

4.2 Specifieke maatwerkaanpak voor de piekbelasters industrie, opgegaan in VEKI-2022

Tabel 4.5

PSNI 2: Specifieke maatwerkaanpak voor de piekbelasters industrie, opgegaan in VEKI-2022

Naam maatregel	Specifieke maatwerkaanpak voor de piekbelasters industrie, opgegaan in VEKI-2022
Instrument(en)	Subsidieregeling
Soort maatregel	Bronmaatregel
Sector	Industrie
Status	Vastgesteld beleid

Beschrijving beleidsinstrument

De Maatwerkaanpak Piekbelasters Industrie was beoogd als een subsidie op investeringen van piekbelasters die tot een substantiële, kosteneffectieve stikstofreductie leiden. Naar aanleiding van de motie van het lid Geurts c.s. (Tweede Kamer, 2020) is samen met de provincies geïnventariseerd of lokale industriële bedrijven interesse hadden in bovenwettelijke reductiemaatregelen. Vanwege gebrek aan interesse is hiervan afgezien, en is besloten het budget voor de maatwerkaanpak door te schuiven naar de regeling Versnelde klimaatinvesteringen industrie (VEKI-regeling). De VEKI-regeling is gericht op de reductie van de uitstoot van broeikasgassen. De reductie van NO_x-emissies kan een neveneffect zijn, maar bij de selectie van projecten was dit geen criterium.

De VEKI-regeling is bedoeld om investeringen te ondersteunen die kosteneffectief de uitstoot van broeikasgassen in de industrie in Nederland reduceren. Het gaat daarbij om investeringen die zonder subsidie een terugverdientijd hebben van meer dan vijf jaar en waarvan de werking al minimaal drie keer eerder in Nederland is gedemonstreerd. Er zijn vier type investeringen te onderscheiden: voor energie-efficiëntie, voor recycling en hergebruik van afval, voor lokale infrastructuurvoorzieningen en andere maatregelen die de uitstoot van broeikasgassen terugbrengen.

Budget

Het oorspronkelijk beoogde budget voor de Maatwerkaanpak Piekbelasters Industrie was twintig miljoen euro. Dit budget is doorgeschoven naar de VEKI-regeling 2022, waarvan het totale budget uitkwam op 47,5 miljoen euro. We beschouwen alleen de 20 miljoen euro als onderdeel van het programma stikstofreductie en natuurverbetering (PSN).

De VEKI-regeling was ook in twee jaren eerder opengesteld, van augustus 2019 tot juni 2020 (28 miljoen euro) en van september 2020 tot december 2021 (na het openen twee keer verhoogd tot het totaal 91 miljoen euro) (Stcrt 2021, 38594; Stcrt 2023, 6239). Ook in latere jaren is er budget beschikbaar gesteld voor de VEKI-regeling. De laatste ronde is gesloten op 31 januari 2025. In september 2025 start er een nieuwe ronde (Stcrt 2025, 30380). Omdat de VEKI-regeling geen deel uitmaakte van het PSN zijn deze latere edities niet meegerekend in de MESN-rapportage 2026.

Status beleidsinstrument

Op 22 juni 2022 is de regeling geopend voor aanvragen en in oktober 2022 is deze gesloten, omdat de aanvragen het subsidieplafond al hadden overschreden. Medio december 2022 was 8,5 miljoen euro uitgekeerd. De uitvoering moest binnen een half jaar na de subsidieverlening starten en vervolgens binnen drie jaar tijd worden afgerond.

Hoe wordt het beleidsinstrument meegenomen?

De CO₂-effecten van de VEKI-regeling worden meegenomen in de KEV 2022 als vastgesteld beleid – onder overige subsidieregelingen industrie (PBL, TNO en RIVM 2023). Om tot een inschatting te komen van de stikstofoxiden-effecten van het budget dat vanuit het PSN is doorgeschoven naar de VEKI-regeling, hebben we naar de specifieke projecten gekeken die door de VEKI-2022 regeling gesubsidieerd zijn én invloed hadden op energieverbruik. Dit zijn negentien projecten uit verschillende industriële sectoren. RVO heeft bij de betreffende bedrijven details opgevraagd over deze veranderingen in het gebruik van brandstoffen en elektriciteit. Met gemiddelde emissiefactoren per project is een emissie-effect uitgerekend. De emissiereducties per project zijn waar mogelijk gekoppeld aan de exacte locatie, om de lokale depositie-effecten zo goed mogelijk in te schatten.

De totale stikstofoxiden-reductie valt laag uit. Één project leidt zelfs tot een toename in stikstofoxiden-uitstoot. Deze toename van de stikstofoxiden-emissie wordt veroorzaakt door een overstap in brandstof naar een laagcalorisch gas met een hogere temperatuur. Dit leidt tot een afname in CO₂-emissie maar tot een toename in stikstofoxiden-emissie, vanwege de hogere vlamtemperatuur. Een groot deel van de negentien projecten betreft het elektrificeren van processen. Hierdoor verplaatst de stikstofoxiden-uitstoot naar de opweklocaties van het elektriciteitsnet. De uitstoot hierdoor wordt berekend met een gemiddelde emissiefactor van elektriciteitsproductie in 2030 (0,09 gram NO_x/kWh in 2030, gebaseerd op de KEV 2023, PBL et al., 2023). Ook zorgt een deel van de projecten voor een besparing van elektriciteit. Op dezelfde manier is daar een reductie-effect aan toegerekend.

De VEKI-regeling had een totaalbudget van 47,5 miljoen euro, maar hiervan kwam slechts 20 miljoen euro vanuit de Maatwerkaanpak Industrie. Daarom is het totale effect gecorrigeerd met de factor 20/47,5. De projecten hebben een uitvoertijd van zo'n drie jaar, daarom is het effect in 2025 nog onzeker. Daarnaast is er onzekerheid omdat er gewerkt is met gemiddelde emissiefactoren, die niet noodzakelijkerwijs overeenkomen met de daadwerkelijke emissies op de betreffende locaties.

De totale stikstofoxiden-emissiereductie dankzij alle projecten, zoals berekend door RVO, komt neer op 1,8 ton (0,002 kiloton) NO_x per jaar in 2025. Daarna neemt de reductie lichtelijk af, in 2030 is de reductie 1,6 ton NO_x. Deze afname komt doordat elektriciteitsbesparing ook is doorgerekend naar stikstofoxidenreductie bij gascentrales. Door de gerealiseerde en verwachte groei van de hoeveelheid zonne- en windenergie wordt elektriciteit steeds schoner, en dus de gemiddelde uitstoot stikstofoxiden per kilowattuur steeds lager.

Onzekerheden

Vanwege het kleine aantal projecten, is ieder project voor deze analyse doorgerekend op het emissie- en depositie-effect. Hierbij moet worden opgemerkt dat het rekenen met emissiefactoren en depositiemodellen een benadering op basis van gemiddelden is, waarmee een waarschijnlijke reductie wordt berekend die gebaseerd is op het brandstofverbruik. Er is geen onderzoek gedaan bij

de projecten zelf, de berekening is uitgevoerd met informatie over verandering aan brandstofverbruik die de bedrijven zelf hebben aangeleverd.

Referenties

- PBL, TNO en RIVM (2023), *Beleidsoverzicht en factsheets beleidsinstrumenten*. Achtergronddocument bij de *Klimaat- en Energieverkenning 2022*, Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving.
- PBL, TNO, CBS en RIVM (2023), *Klimaat- en Energieverkenning 2023. Ramingen van broeikasgasemissies, energiebesparing en hernieuwbare energie op hoofdlijnen*, Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving.
- Staatscourant (2021, 38594), *Regeling van de Staatssecretaris van Economische Zaken en Klimaat van 19 augustus 2021, nr. WJZ/ 21159360, tot wijziging van de Regeling nationale EZK- en LNV-subsidies en de Regeling openstelling EZK- en LNV-subsidies 2021 in verband met een verhoging van het subsidieplafond en enkele wijzigingen van de module Versnelde klimaatinvesteringen in de industrie en een openstelling en wijziging van de submodule Topsector Energiestudies Industrie*, Ministerie van Economische Zaken en Klimaat.
- Staatscourant (2023, 6239), *Regeling van de Minister voor Klimaat en Energie van 21 februari 2023, nr. WJZ/ 26368237, tot wijziging van de Regeling nationale EZK- en LNV-subsidies, de Regeling openstelling EZK- en LNV-subsidies 2022 en de Regeling openstelling EZK- en LNV-subsidies 2023 in verband met de wijziging en openstelling van subsidiemodules Topsector Energieprojecten*, Ministerie van Economische Zaken en Klimaat.
- Staatscourant (2025, 30380), *Regeling van de Minister van Klimaat en Groene Groei van 30 augustus 2025, nr. WJZ/ 99481450 tot wijziging van de Regeling nationale EZK- en LNV-subsidies en de Regeling openstelling EZK- en LNV-subsidies 2025 in verband met de wijziging en openstelling van de subsidiemodule Versnelde klimaatinvesteringen in de industrie (VEKI)*, Ministerie van Klimaat en Groene Groei.
- Tweede Kamer (2020), *Wijziging van de Wet natuurbescherming en de Omgevingswet (stikstofreductie en natuurverbetering)*, motie van het lid Geurts c.s., Kamerstukken II 2020/21, 35 600, nr. 33.

4.3 Subsiestop ISDE (pelletkachels en biomassaketels)

Tabel 4.6

PSNI 3: Subsiestop ISDE (pelletkachels en biomassaketels)

Naam maatregel	Subsiestop ISDE (pelletkachels en biomassaketels)
Instrument(en)	Stopzetten van subsidieregeling
Soort maatregel	Bronmaatregel
Sector	Industrie
Status	Vastgesteld beleid

Beschrijving beleidsinstrument

De Investeringsubsidie duurzame energie voor kleine apparaten (ISDE of ISDE-KA) is een subsidie-regeling die zich richt op het verminderen van CO₂-emissies. Sinds 2016 heeft de ISDE-KA als doel om de aanschaf van biomassaketels, pelletkachels, warmtepompen en zonneboilers te stimuleren. Deze regeling was oorspronkelijk beschikbaar voor zowel particulieren als de zakelijke markt, en zou aanvankelijk van kracht zijn van 2016 tot het einde van 2020.

In 2019 heeft SEO een tussenevaluatie uitgevoerd waaruit bleek dat de biomassaketels en pelletkachels aanzienlijke negatieve neveneffecten hadden op de luchtkwaliteit. De gezondheidsschade, uitgedrukt in kosten, die gemoeid waren met de PM₁₀-, stikstofoxiden- en CO-uitstoot bleken hoger te zijn dan de gemonetariseerde voordelen die werden behaald door de vermindering van CO₂-emissies. Op basis van deze bevindingen is er besloten om vanaf 1 januari 2020 deze apparaten niet langer op te nemen in de ISDE-KA-regeling.

Budgetten

Het vervallen van de subsidiemogelijkheden voor pelletkachels en biomassaketels leidt niet tot aanvullende kosten voor de overheid.

Status beleidsinstrument

In de kamerbrief van minister Schouten (24 april 2020) wordt de maatregel beschreven als afgerond. In de Hoofdlijnenbrief Schone Lucht Akkoord (2019) is de aanpassing aan de regeling aangekondigd en op 23 december 2019 is de aanpassing in de Staatscourant gepubliceerd (Stcrt 2019).

Hoe wordt het beleidsinstrument meegenomen?

In de MESN-rapportage van 2026 nemen we de bronmaatregel kwantitatief mee in de ex-post- en ex-anteanalyse. We volgen daarbij de rekenmethode zoals aangegeven in Van der Born et al. (2020) en de KEV (2022). In de KEV (2022) wordt de subsiestop benoemd als maatregel binnen het Schone Lucht Akkoord en het effect wordt meegenomen in het basispad via berekeningen met het kachelparkmodel van TNO.

Effecten

De effectschatting is gebaseerd op de evaluatie van SEO (2019). Hieruit bleek dat de pelletkachels en biomassaketels, die in de periode 2016-2018 met ISDE-subsidie zijn aangeschaft, jaarlijks 0,3

kiloton meer NO_x uitstoten dan wanneer deze warmte zou zijn opgewekt met gasketels. In de berekening is uitgegaan van een gemiddelde stikstofoxide-emissie van 209 mg stikstofoxiden/Nm³ rookgas voor de biomassaketels, en 130 mg stikstofoxiden/Nm³ rookgas voor de pelletkachels.

Het eerder stopzetten van de subsidieregeling (per 2020 in plaats van in 2021) zou een emissiereductie-effect kunnen hebben van 0 tot 0,11 kiloton stikstofoxiden/jaar (constant voor jaren na 2021). Dit is een bandbreedte, omdat SEO concludeert dat de additionaliteit van de ISDE-regeling op de verkoop van pelletkachels en biomassaketels waarschijnlijk beperkt is. Daarom wordt als ondergrens aangenomen dat er geen effect is.

Dit effect is verspreid over verschillende sectoren, maar het grootste effect is toegekend aan consumenten (54 procent). Hierna volgen diensten, afval, water en reparatie (24 procent), landbouw (15 procent), bouw (5 procent) en industrie (2 procent). Deze verdeling is gebaseerd op de steekproef van Menkveld en Niessink (2018).

Onzekerheden

Er is geen rekening gehouden met fluctuaties in het gebruik van de installaties, bijvoorbeeld door stijgende gasprijzen, dit omdat het ontbreekt aan cijfers over veranderende houtstook bij consumenten, maar ook omdat het effect relatief klein zal blijven.

Referenties

- Van den Born et al. (2020), *Analyse stikstofbronmaatregelen. Analyse op verzoek van het kabinet van zestien maatregelen om de uitstoot van stikstofoxiden en ammoniak in Nederland te beperken*, Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving.
- Menkveld, M. en R. Niessink (2018), *Analyse ISDE cijfers RVO 2016-2018 met projectie tot en met 2020*, Petten: TNO.
- Schouten, C. (2020), *Kamerbrief over voortgang stikstofproblematiek: structurele aanpak*, Den Haag: Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit.
- Staatscourant (2019, 66566), *Regeling van de Minister van Economische Zaken en Klimaat van 20 december 2019, nr. WJZ/19245579, tot wijziging van de Regeling nationale EZK- en LNV- subsidies in verband met wijziging van de subsidiemodule Investeringssubsidie duurzame energie (ISDE)*, Ministerie van Economische Zaken en Klimaat
- PBL, TNO, CBS en RIVM (2022), *Klimaat- en Energieverkenning 2022*, Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving.
- SEO (2019), *Evaluatie ISDE-KA. Effecten en kosten van subsidies voor duurzame warmte*, Amsterdam: SEO Economisch Onderzoek.
- Tweede Kamer (2019), *Hoofdpijnenbrief Schone Lucht Akkoord*, Tweede Kamer, vergaderjaar 2018–2019, 30 175, nr. 339.

4.4 Aanpak Piekbelasters Industrie

Tabel 4.7

OI 1: Aanpak Piekbelasters Industrie

Naam maatregel	Aanpak Piekbelasters Industrie (API)
Instrument(en)	Subsidie op bovenwettelijke maatregelen piekbelasters
Soort maatregel	Bronmaatregel
Sector	Industrie
Status	Vastgesteld beleid

Beschrijving beleidsinstrument

Met de aanpak piekbelasters industrie (API) beoogt het kabinet de depositie van industriële piekbelasters op stikstofgevoelige en overbelaste Natura 2000-gebieden versneld en/of meer te doen reduceren. De API is gericht op het aanjagen van bovenwettelijke reductiemaatregelen voor ammoniakemissies. De aanpak richt zich op de piekbelasting veroorzakende bedrijven uit de basis-industrie. De afvalverbrandingsinstallaties en energiecentrales vallen onder ander beleid. Het gaat om nageschakelde technieken, zoals gaswassers, of preventieve maatregelen, zoals brandstofbesparing, elektrificatie of andere technieken.

Concreet omvat deze maatregel de volgende, als vastgestelde beleid beoordeelde, onderdelen:

- Het maatwerk-project bindmiddelvervanging bij Rockwool (Rockwool 2024)
- Medefinanciering van drie gaswassers bij Rockwool, OCI en Fibrant (Rockwool, 2025; ODZL, 2025; KGG, 2025) vanuit de subsidieregeling Beperking Ammoniakemissies Industriële Piekbelasters (BAIP).

Er zijn ook maatregelen van de API die nog niet als vastgesteld zijn beschouwd; een nieuwe subsidieregeling voor Beperking Industriële Ammoniakemissies (BIA) en maatregelen bij Tata (roadmap+) en Olam/OFI. Deze maatregelen zijn niet meegenomen in de MESN-rapportage van 2026. Ze zijn nog niet concreet genoeg (BIA) of worden niet als bovenwettelijk beschouwd (Tata en Olam/OFI).

Budgetten

De API omvat een maatwerkafsprake met Rockwool (11,3 miljoen euro), waarvoor al een subsidiebeschikking is afgegeven, en de regeling Beperking Ammoniakemissies Industriële Piekbelasters (BAIP), waarvoor de subsidiebeschikkingen ook zijn afgegeven (totaal 54 miljoen euro), voor gaswassers bij Rockwool, OCI en Fibrant.

Na de peildatum van 1 mei 2025 voor de MESN-rapportage van 2026 is er nog een nieuwe subsidie-regeling voor Beperking Industriële Ammoniakemissies (BIA) voorgesteld (PBL et al., 2025), maar deze regeling is nog niet opengesteld en het budget is nog onbekend.

Status beleidsinstrument

In het kader van een maatwerkafpraak met Rockwool heeft het Ministerie van Klimaat en Groene Groei (KGG) al een beschikking afgegeven op 10 oktober 2024. Naar verwachting zal het project in 2026 of 2027 worden gerealiseerd. De BAIP-regeling liep van 2 december 2024 tot 29 januari 2025. Voor deze regeling zijn beschikkingen afgegeven waarvan de eerste reducties vanaf 2026 worden verwacht. De maatwerkafpraak met Rockwool en afgegeven beschikkingen uit de BAIP worden als vastgesteld beleid beschouwd.

Hoe wordt het beleidsinstrument meegenomen?

De maatwerkafpraak bij Rockwool betreft het zogenaamde bindmiddelproject. Hierbij wordt een ureumhoudend bindmiddel vervangen door een alternatief bindmiddel.

De BAIP betreft gaswassers op afgassen uit de oven (Rockwool) en uit de stikstof-chemie procesinstallaties op Chemelot (OCI en Fibrant).

De verwachte emissiereducties zijn gebaseerd op de opgaves van de betreffende bedrijven. Alleen vastgesteld en voorgenomen beleid worden meegerekend in de MESN-rapportage van 2026.

Effecten

De ammoniakreducties bij Rockwool zijn geraamd op 42 ton ammoniak door het bindmiddelproject en ongeveer 80 ton ammoniak door de te plaatsen gaswasser. De reducties door de gaswassers op Chemelot (OCI en Fibrant) zijn geraamd op 76 ton ammoniak en 161 ton NO_x. De gaswasser van Fibrant verwijdert beide stoffen (ODZL 2025). Deze waarden zijn gestoeld op bedrijfsopgaves voor subsidieaanvragen en rapportageverplichting aan de Emissieregistratie, en data uit natuurvergunningen. De projecten zullen naar verwachting vanaf 2026 en/of 2027 effect sorteren.

Onzekerheden

Bij een subsidiebeschikking is er een kans dat de bedrijven alsnog afzien van de maatregelen en geen gebruik maken van de subsidies. De kans hierop wordt klein geacht.

Referenties

KGG (2025), 'Kabinet: €54 miljoen voor reductie ammoniakuitstoot in industrie', zie Kabinet: € 54 miljoen voor reductie ammoniakuitstoot in industrie | Nieuwsbericht | Rijksoverheid.nl, geraadpleegd op 1 mei 2026.

ODZL (2025), 'Het reduceren van ammoniak op Chemelot', zie <https://www.odzuidlimburg.nl/nieuws/3032496.aspx?t=Het-reduceren-van-ammoniak-op-Chemelot>, geraadpleegd op 1 mei 2026.

PBL, Deltares, RIVM en WUR (2025), *Reflectie op MCEN-maatregelenpakket spoor 2*, Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving, Delft: Deltares, Bilthoven: Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu, Wageningen: Wageningen University en Research.

ROCKWOOL (2024), 'ROCKWOOL zet volgende stap in verduurzaming: Innovatieve technologie vermindert ammoniakuitstoot drastisch', zie: <https://www.rockwool.com/nl/over-ons/nieuws/ammoniakreductie/>, geraadpleegd op 1 mei 2026.

ROCKWOOL (2025), 'ROCKWOOL ontvangt subsidie voor verdere reductie ammoniakuitstoot', zie: <https://www.rockwool.com/nl/over-ons/nieuws/natte-gaswasser/>, geraadpleegd op 1 mei 2025.

4.5 Maatwerkaanpak Industrie

Tabel 4.8

OI 2: Maatwerkaanpak Industrie

Naam maatregel	Maatwerkaanpak Industrie
Instrument(en)	Subsidie op bovenwettelijke maatregelen
Soort maatregel	Bronmaatregel
Sector	Industrie
Status	Vastgesteld beleid (bindende maatwerkafspraken zijn meegenomen)

Beschrijving beleidsinstrument

De maatwerkaanpak heeft als doel om de grootste industriële uitstoters die ambitieuze plannen hebben om te verduurzamen te faciliteren bij hun verduurzamingsopgave. Met de maatwerkaanpak wordt ingezet om extra CO₂-reductie te realiseren, bovenop wat bedrijven volgens de nationale CO₂-heffing industrie moeten reduceren om geen CO₂-heffing te betalen. Naast CO₂-reductie wordt ook ingezet op de verbetering van de leefomgeving met in het bijzonder aandacht voor stikstofreductie. In dit factsheet behandelen we de bedrijven waarbij er een bindende maatwerkafpraak is vastgelegd waarbij er sprake is van stikstofreductie. Stikstofreductie kan gerealiseerd worden door energiebesparing en elektrificatie, waardoor NO_x-emissie wordt vermeden, maar ook specifiek op stikstof gerichte maatregelen, zoals bij kunstmestproducent Yara te Sluiskil.

De maatwerkaanpak volgt een stapsgewijze aanpak. De eerste, noodzakelijke stap richting de uiteindelijke bindende maatwerkafspraken is een *Expression of Principles* (EoP). In een EoP worden onder andere de ambities voor de noodzakelijke verduurzamingsslag, de verbetering van de leefomgeving van het bedrijf en de scope van het maatwerktraject omschreven. Een EoP is niet bindend: er worden geen juridisch afdwingbare verplichtingen aangegaan. Na ondertekening van de EoP worden de op hoofdlijnen uitgesproken ambities en daarmee samenhangende projecten concreter en gedetailleerder uitgewerkt in een *Joint Letter of Intent* (JLoI). In een JLoI staan onder meer inspanningsverplichtingen. Dit zijn juridisch afdwingbare verplichtingen, maar het zijn geen (financiële) resultaatverplichtingen. Een inspanningsverplichting verplicht dus niet tot een bepaald resultaat, maar verplicht wel tot het leveren van de overeengekomen inspanning zoals neergelegd in de JLoI. Na ondertekening van de JLoI wordt deze uitgewerkt in bindende maatwerkafspraken, bindend in de zin dat er juridisch afdwingbare verplichtingen worden aangegaan.

Ten aanzien van maatwerkfinanciering zijn de volgende kamerbrieven verstuurd (KGG, 2024 a,b,c, 2025a):

- Incidentele subsidies CCS-project Yara Sluiskil (30 oktober 2023): I
- Maatwerkfinanciering CO₂-reductie Verduurzaming Industrie (EZX 2024):
- Maatwerkafspraken Nobian (KGG, 2024b)
- Voortgang verduurzaming Industrie, 17 mrt 2025 (KGG, 2025a);
- Voortgang Maatwerkafspraken Verduurzaming Industrie, 30 juni 2025.

Budgetten

Maatwerkafspraken met effecten op stikstof die we hebben meegenomen als vastgesteld beleid zijn de WESP-installaties bij Yara en de maatwerkafpraak bij Nobian. Voor de WESP installaties bij

Yara is 18,5 miljoen euro gereserveerd (KGG, 2024c). Voor Nobian is 185 miljoen gereserveerd (KGG, 2024b).

Status beleidsinstrument

In het kader van de maatwerkafpraak met Yara is al een beschikking afgegeven door het Ministerie van KGG (2024c) voor een WESP (*wet electrostatic precipitator*) op hun nitraat-4 granulatiefabriek. Eerder was er al een beschikking afgegeven voor de realisatie van een gaswasser op hun nitraat-3 granulatiefabriek. Naar verwachting zullen de projecten in 2026 (G-3) en 2027 (G-4) zijn gerealiseerd. Het CCS-project bij Yara levert geen stikstofreducties op en wordt hier verder niet in beschouwing genomen.

In december 2024 zijn de afspraken met Nobian bindend vastgelegd (KGG, 2024b). De afspraken met Yara en Nobian worden beide als vastgesteld beleid beschouwd.

In de kamerbrief van 30 juni 2025 kondigde het demissionaire kabinet aan dat een aantal van de gesprekken met grote bedrijven over maatwerkafspraken zijn stopgezet. Een deel van de gesprekken loopt nog wel door (KGG, 2025b).

Hoe wordt het beleidsinstrument meegenomen?

Het maatwerkbeleid bestaat uit veel aspecten. Voor de MESN is onder andere het subsidiebudget voor het maatwerkbeleid relevant. Dit betreft in totaal 750 miljoen euro uit het Klimaatfonds. 185 miljoen daarvan is gereserveerd voor Nobian (KGG, 2024b). Het subsidiebudget voor maatwerk voor Nobian en Yara zijn als vastgesteld beleid meegenomen.

De reducties zijn gebaseerd op de opgaves van de betreffende bedrijven. Alleen vastgesteld en voorgenomen beleid wordt meegerekend in de MESN-rapportage van 2026.

Effecten

De stikstofreductie bij Nobian betreft circa 400 ton NO_x (EZK, 2024). De emissie van Nobian (met vestigingen in Delfzijl, Hengelo en Rotterdam) bedraagt volgens de Emissieregistratie 461 kiloton NO_x in 2021 en 415 kiloton in 2022. Door de maatregelen bij Nobian wordt veel minder gas verbrand, maar daarentegen wel meer elektriciteit gebruikt. De NO_x-reductie ter plaatse zal gedeeltelijk gecompenseerd worden door extra NO_x-emissie bij de sector elektriciteitsproductie. Dit reboundeffect is berekend uitgaande van een netto extra elektriciteitsvraag van 1 TJ (278 GWh) en een NO_x-emissiefactor van 0,11 g/kWh anno 2030 en 0,06 g/kWh anno 2035.

De reductie bij Yara wordt geraamd op 56 ton ammoniak. De totale ammoniakemissie anno 2023 bedraagt 250 ton volgens de Emissieregistratie. Er wordt ook minder nitraathoudend stof uitgestoten door deze maatregel, maar deze reductie wordt niet meegenomen in de berekeningen.

Het overige budget voor maatwerk is als geagendeerd aangemerkt. Hier zijn geen effecten voor berekend in de MESN-rapportage van 2026.

Onzekerheden

Er is een kans dat Yara en Nobian alsnog afzien van de maatregelen en geen gebruik maken van de subsidies, de kans hierop wordt echter klein geacht.

Referenties

- EZK (2024), *Industriebeleid; Brief regering; Maatwerkfinanciering CO₂-reductie verduurzaming industrie*, Kamerstukken II 2023/24, 29 826, nr.202
- KGG (2024a), *Industriebeleid; Brief regering; Voortgang verduurzaming industrie*, Kamerstukken II 2024/25, 29 826; 32 813, nr. 214.
- KGG (2024b), *Industriebeleid; Brief regering; Ondertekening maatwerkafspraken Nobian*, Kamerstukken II, 29 826; 32 813, nr. 219.
- KGG (2024c), *Besluit: Beschikking op uw subsidieaanvraag voor het WESP-project t.b.v. Granulatie-4*, Den Haag: Ministerie van Klimaat en Groene Groei.
- KGG (2025a), *Industriebeleid; Brief regering; Voortgang verduurzaming industrie*, Kamerstukken II 2024/25, 29 826; 32 813, nr. 234.
- KGG (2025b), *Stand van zaken Maatwerkaanpak NPVI Stuurgroep*, Kamerstukken II 2024/25, 29 826, nr. 234.

5 Factsheets Mobiliteit en Bouw

5.1 Subsidieregeling verduurzaming binnenvaartschepen (SRVB)

Tabel 5.1

PSNM 1: Subsidieregeling verduurzaming binnenvaartschepen (SRVB)

Naam maatregel	Subsidieregeling verduurzaming binnenvaartschepen (SRVB)
Instrument(en)	Subsidieregeling
Soort maatregel	Bronmaatregel
Sector	Mobiliteit en Bouw
Status	Vastgesteld beleid

Beschrijving beleidsinstrument

Nederland heeft de grootste binnenvaartvloot van Europa (BVB, 2020; CCR, 2024). Er zijn in Nederland circa 4.600 goederenschepen actief onder de Nederlandse vlag (CBS, 2025). Daarnaast varen er goederenschepen uit andere landen, passagiersschepen en overige schepen. Naar schatting zijn er in totaal 8.000 schepen actief op de Nederlandse wateren, waarvan ongeveer 80 procent bestaat uit goederenschepen (Potamis+). Bij ongeveer 180 vrachtschepen wordt jaarlijks de motor gereviseerd en bij 90 vrachtschepen de motor vervangen (TNO 2020). Sinds 2020 moeten motoren die aan vervanging toe zijn, worden vervangen door Stage V-motoren. Deze motoren moeten aan strenge emissie-eisen voldoen. Ondanks de strenge eisen voor nieuwe motoren, gaat de verduurzaming en verschoning van de binnenvaart relatief langzaam, omdat een scheepsmotor, mede door de mogelijkheid van revisie, zo'n 30 à 40 jaar meegaat.

De motoren van binnenvaartschepen worden schoner door het gebruik van SCR-katalysatoren (Selective Catalytic Reduction). Hiermee kan een bestaande motor van een schip 80 procent minder stikstof uitstoten. In januari 2021 is de Tijdelijke subsidieregeling verduurzaming binnenvaartschepen 2021-2025 opengesteld (SRVB). De subsidieregeling heeft als doel om de verduurzaming of vervanging van oudere motoren te versnellen. Het is mogelijk om subsidie aan te vragen voor aanpassing of vervanging van scheepsmotoren voor de Nederlandse binnenvaart.

Voor de subsidieregeling komen onder andere de volgende maatregelen in aanmerking:

- Retrofit: Aanschaf en installatie van een SCR-katalysator, mogelijk in combinatie met een roetfilter;
- Motorvervanging: Aanschaf en installatie van een Stage V-motor of elektrische aandrijfmotor,

De aanschaf en installatie van een roetfilter, oftewel een diesel particle filter (DPF), voor het verminderen van fijnstofuitstoot is sinds januari 2023 ook een onderdeel van de SRVB (Staatscourant, 2022). Hiermee kan de stikstofuitstoot én de fijnstofuitstoot worden verminderd en zo het Stage V-emissieniveau worden behaald. Het achteraf inbouwen van een nabehandelingssysteem, zoals een SCR-katalysator en een roetfilter, wordt ook wel retrofitten van de motor genoemd.

Elektrische aandrijving valt alleen onder de subsidie, als de elektriciteit wordt gegenereerd door een batterij of brandstofcel, wat leidt tot een emissieloos schip, óf als de verbrandingsmotor later eenvoudig door een batterij of brandstofcel kan worden vervangen. In het laatste geval is het schip nog niet emissieloos. Voor emissieloze schepen is de subsidie sinds 2024 met 10 procentpunt verhoogd (Staatscourant, 2024).

Tekstkader 5.1 Werking SCR-katalysator

In een SCR-katalysator reageert ammoniak (in de vorm van het ureummengsel (AdBlue) met stikstofoxiden (NO_x) uit het uitlaatgasmengsel en zet NO_x om in stikstofgas en water. Door middel van een retrofit van een scheepsmotor met een SCR-katalysator kan zo de NO_x -uitstoot van het schip worden gereduceerd. Een Stage V-motor beschikt standaard over een SCR-katalysator voor NO_x -uitstootreductie (en een roetfilter voor de uitstootreductie van fijnstof). Na de plaatsing van de katalysator bij een retrofit moet de uitstoot van stikstofoxiden nagenoeg gelijk zijn als bij een Stage V-motor. Een deel van de ingespoten ammoniak reageert echter niet en wordt als ammoniak uitgestoten (ammoniakslip). De omvang van het effect van ammoniakslip op stikstofdepositie is nog onbekend.

Er zijn verschillende voorwaarden voor het aanvragen van de subsidie. Zo mag een schipper geen subsidie aanvragen als zijn huidige motor kapot is, hoewel niet duidelijk is hoe dit gecontroleerd wordt. Verder is de subsidie alleen aan te vragen voor vaartuigen die minimaal zestig dagen per jaar bedrijfsmatig actief zijn op het Nederlandse vaarwegennet. Een aanvrager kan elk jaar voor maximaal drie vaartuigen subsidie ontvangen. Passagiersschepen, zoals rondvaartboten, komen ook in aanmerking voor de regeling. Na de datum van aanvragen moet het schip ook tenminste zestig dagen per jaar voor een periode van twee jaar in Nederlandse wateren varen. De subsidie is maximaal 20 procent van de totale investeringskosten en ten hoogste 400.000 euro. Voor een middelgrote of kleine onderneming wordt de subsidie met respectievelijk 20 procentpunt en 30 procentpunt verhoogd.

Om in aanmerking te komen voor de subsidie moet een aanvrager aantonen dat het schip, na aanschaf en inbouw of retrofit van een motor, als 'schoon schip' kwalificeert. De definitie van 'schoon schip' uit de AGVV is in juli 2023 gewijzigd. Dit heeft gevolgen voor goederenschepen kleiner dan 39 meter en voor passagiersschepen waarvoor de subsidievoorwaarden vanaf 2024 strenger zijn geworden. Passagiersschepen komen sindsdien alleen in aanmerking als ze (deels) overschakelen op zero-emissietechnologie.

Tekstkader 5.2 Vorm van de regeling in het originele stikstofpakket (april 2020)

Retrofit binnenvaart-katalysatoren

De maatregel retrofit gaat uit van het plaatsen van SCR-katalysatoren op bestaande motoren van binnenvaartschepen om de stikstofuitstoot van de motor terug te brengen. Per schip kan hiermee een stikstofreductie van ruim 80 procent worden bereikt. Hiertoe wordt de subsidieregeling die wordt opgesteld in het kader van de Green Deal Zeevaart Binnenvaart en Havens uitgebreid. De verwachte kosten voor het Rijk bedragen 79 miljoen euro. In 2030 wordt hiermee naar verwachting 4,2 mol per hectare per jaar bespaard.' (LNV, 2020)

Het budget voor de subsidieregeling is 93,6 miljoen euro tot en met 2025 en komt uit verschillende bronnen.

- 11,7 miljoen euro, bestemd voor motorvervanging in 2021-2023, is afkomstig uit de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens.
- Vanuit de stikstofaanpak uit het PSN is 79 miljoen euro beschikbaar gesteld (LNV, 2020).
- Vanuit de Hordijkmiddelen is 26 miljoen euro vastgesteld voor verduurzaming van de binnenvaart tussen 2022 en 2024 (Tweede Kamer, 2022).

Dit bedraagt bij elkaar 116,7 miljoen euro en daarvan is 93,6 miljoen euro besteed aan de SRVB. In augustus 2025 is bovendien een budget van 7,3 miljoen euro beschikbaar gesteld om circa vijftig extra aanvragen in 2025 te kunnen goedkeuren (IenW, 2025b).

Het overgebleven budget zal niet aan de SRVB worden besteed. Dit bedrag was bedoeld voor verlenging van de regeling tot 2029, maar inmiddels is duidelijk dat de regeling in 2025 is geëindigd. De nieuwe bestemming van deze middelen is nog niet bekend. Daarnaast is er volgens de Voortgangsrapportage Bronmaatregelen (LVVN, 2025) in 2024 nog 50 miljoen euro vrijgemaakt vanuit middelen door de toenmalige Minister voor Natuur en Stikstof (LVVN, 2025). Uit contact met IenW blijkt dat er nog geen specifieke bestemming voor deze middelen is vastgelegd.

Dit rapport hanteert een peildatum van het beleid van 1 mei 2025. Daarom is de ophoging van het budget voor 2025 naar 26,3 miljoen euro niet meegenomen in de analyse. Tabel 5.2 presenteert de verdeling van het budget over de jaren, per status 1 mei 2025.

Tabel 5.2
Subsidiebudgetten (in miljoen euro) van vastgesteld beleid

Regeling	2021	2022	2023	2024	2025	Totaal
Retrofit	3,9	2,4	4,5	24	19	
Motorvervanging	6,9	15,9	17	24	19	
Totaal	10,8	18,3	21,5	24 ^a	19 ^a	93,6

a) De subsidiebudgetten voor motorvervanging en retrofit zijn sinds 2024 samengevoegd.

Bron t/m 2024: Realisatie subsidie (RVO 2025)

Bron 2024-2025: Wijziging regeling Tijdelijke subsidieregeling verduurzaming binnenvaartschepen (Staatscourant 2024)

Wijzigingen ten opzichte van MESN-rapportage 2024

De regeling is sinds de rapportage van 2023 op verschillende vlakken gewijzigd. De belangrijkste wijzigingen zijn:

- De regeling is niet verlengd tot 2029, maar is in 2025 geëindigd.
- De subsidiebudgetten voor motorvervanging en retrofit zijn sinds 2024 samengevoegd. Het budget voor de periode 2021-2025 is opgehoogd van 84,4 miljoen naar 93,6 miljoen euro (ophoging van 3,1 miljoen euro in 2024 en 6 miljoen euro in 2025). Het totale budget van de regeling is verlaagd van 114,4 miljoen naar 93,6 miljoen euro.
- De regeling vergoedt maximaal 20 procent van de investeringskosten: voorheen was dit 40 procent. De steunintensiteit kan met 20 procentpunten (voorheen 10) worden verhoogd voor middelgrote ondernemingen en met 30 procentpunten (voorheen 20) voor kleine ondernemingen. Voor emissieloze schepen wordt de regeling met 10 procentpunten verhoogd (zie tabel 5.3).
- Passagiersschepen en vaartuigen kleiner dan 39 meter moeten sinds 2024 aan additionele eisen voldoen om in aanmerking te komen voor de subsidie vanwege de AGVV eisen. Voor passagiersvervoer zijn deze eisen erg strikt (EICB, 2025).

Tabel 5.3
Wijzigingen in de subsidiepercentages

Grootteklasse onderneming	SRVB 2021-2023	SRVB 2024-2025
Grote ondernemingen	40%	20%
Middelgrote ondernemingen	50%	40%
Kleine ondernemingen	60%	50%
Verhoging subsidiepercentage bij emissieloze schepen	-	+10%

Status beleidsinstrument

De tijdelijke subsidieregeling is voor het eerst opengesteld op 30 januari 2021. In 2025 is de vijfde en laatste ronde opengesteld van 13 januari 2025 tot en met 1 september 2025. Het budget was op de eerste dag overtekend. Aanvragen worden beoordeeld op volgorde van binnenkomst. De regeling loopt tot en met 2025 (IenW, 2025b).

De aanvragen voor SCR-katalysatoren blijven sinds de start in 2021 achter bij de verwachting en de beschikbare budgetten. Er is sinds 2023 ook subsidie voor een roetfilter aan te vragen (in combinatie met de aanvraag van een SCR-katalysator) en het subsidieplafond is opgehoogd (IenW, 2021, IenW, 2022). Echter bleef de vraag naar retrofit in 2023 opnieuw achter (LNV 2023). Daarom is er meermaals budget overgeheveld van de retrofitregeling naar de motorvervangingsregeling. Uiteindelijk zijn de subsidiebudgetten voor retrofit en motorvervanging in 2024 samengevoegd, waardoor beide maatregelen onder dezelfde subsidieprocedure en -budget vallen.

Het budget van de regeling is in 2021 tot en met 2024 volledig uitgeput. In 2025 zal dit naar alle waarschijnlijkheid ook het geval zijn: er is in augustus 2025 zelfs 7,3 miljoen euro extra budget toegevoegd om ongeveer vijftig extra aanvragen toe te kennen (IenW, 2025b).

Monitor SRVB

Voor de monitoring van de SRVB hebben we informatie ontvangen van de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO), die de subsidieregeling uitvoert. Deze informatie was beschikbaar voor de aanvragen ingediend tussen begin 2021 en juni 2025. De informatie van RVO betreft een overzicht van de aanvragen, toegekende subsidies en verschillende technische details van de aanvraag voor de aan te passen of te vervangen motor. In juni 2025 was een deel van de subsidieaanvragen uit 2025 nog in behandeling.

In totaal is er volgens de monitor voor 86,4 miljoen euro aan subsidies toegewezen in 553 aanvragen. Tabel 5.4 toont het aantal ingediende aanvragen bij RVO en Tabel 5.5 de uitputting van het budget.

Tabel 5.4

Aantal subsidieaanvragen voor SRVB met de bijbehorende status, per 2 juni 2025

Status aanvraag	Regeling	2021	2022	2023	2024	2025	Totaal
Toegewezen	Retrofit	45	23	23	17	0	117
	Motorvervanging	61	122	78	109	66	436
	Totaal	106	145	101	126	75	553
In behandeling	Retrofit					6	6
	Motorvervanging					61	61
	Totaal	0	0	0	0	67	67
Totaal aangevraagd	Retrofit	50	27	43	33	21	174
	Motorvervanging	121	154	213	185	141	814
	Totaal	171	181	256	218	162	988

Tabel 5.5Uitputting van het subsidiebudget^a in miljoenen euro's per onderdeel SRVB, per 2 juni 2025

Status aanvraag	Regeling	2021	2022	2023	2024	2025	Totaal
Toegewezen	Retrofit	4,3	2,2	3,6	1,7	1,1	12,9
	Motorvervanging	7,1	15,2	15,8	22,0	13,3	73,5
	Totaal	11,4	17,4	19,4	23,8	14,5	86,4
In behandeling	Retrofit					0,7	0,7
	Motorvervanging					10,9	10,9
	Totaal	-	-	-	-	11,6	11,6
Totaal aangevraagd	Retrofit	4,6	2,6	6,3	3,3	2,6	19,4
	Motorvervanging	14,3	20,8	44,6	36,9	27,2	143,9
	Totaal	18,9	23,5	50,9	40,2	29,8	163,3

a) Bedragen zijn gebaseerd op de aangeleverde data door RVO per 2 juni 2025. Bij status Toegewezen is hier het 'toegekende bedrag' opgenomen, bij andere status (ingetrokken of in behandeling) het 'aangevraagde bedrag'.

Voor het onderdeel retrofit was sinds de start minder animo dan verwacht. In totaal zijn er 122 aanvragen toegekend voor retrofit en zijn nog 6 aanvragen in behandeling. De verwachting was dat met deze subsidieregeling ongeveer 920 schepen een SCR-katalysator gesubsidieerd zouden krijgen (TNO, 2020) tussen 2020 en 2030. In 2021, 2022 en 2023 is budget overgeheveld van het onderdeel retrofit naar het onderdeel motorvervanging, om daar meer aanvragen te kunnen honoreren. In 2024 en 2025 zijn de budgetten voor beide regelingen samengevoegd.

In januari 2021 is de SRVB voor het eerst opengesteld voor aanvragen. Bij de eerste openstelling was er veel belangstelling en is het budget voor motorvervanging overvraagd en in 2022 was het budget ook snel op. In 2023 was het budget voor motorvervanging overschreven op de dag dat de inschrijving opende. In 2023 zijn er 210 subsidieaanvragen voor motorvervanging gedaan; samen goed voor 44 miljoen euro, oftewel ruim tweeënhalf keer meer dan het beschikbare budget voor dit onderdeel van de regeling. De toegenomen interesse in de regeling hangt mogelijk samen met de ophoging van het subsidieplafond van 200.000 euro naar 400.000 euro per aanvraag in 2023. Ook in 2024 en 2025 bleef de motorvervangingsregeling populair.

Hoe wordt het beleidsinstrument meegenomen?

De subsidieregeling heeft per 1 mei 2025 de status van vastgesteld beleid. De regeling wordt na 2025 niet verlengd, maar zal worden opgevolgd door de subsidieregeling 'Energietransitie binnenvaart', gericht op investeringen in hernieuwbare aandrijflijnen (IenW, 2025a). Van de regeling is nog geen nadere invulling bekend.

Effect subsidieregeling

Tussen 2000 en 2019 zijn de NO_x-emissies van de binnenvaart gedaald van 24,6 kiloton naar 21,3 kiloton (15 procent). In 2030 wordt de NO_x-emissie van binnenvaartschepen in Nederland geraamd (inclusief de SRVB) op 15,4 kiloton. Dit is een daling van 5,9 kiloton (28 procent) tussen 2019 en 2030 (Smeets et al., 2025).

Methode

We hebben de emissiereductie op scheepsniveau bepaald door de uitstoot van het schip met de oude en met de nieuwe/geretrofite motor te vergelijken. Per gesubsidieerd schip zijn gegevens bekend over het subsidiebedrag, scheepstype en -grootte, vaarkilometers, motortype en vermogen. Op basis daarvan berekenen we de uitstoot van het schip met de oude en nieuwe motor. Daarna hebben we gecorrigeerd voor het vervroegingseffect: schippers vervroegen hun investering in een nieuwe motor een aantal jaar door de subsidie. Hoeveel jaren een schipper zijn investering naar voren haalt is onzeker: dit hebben we ingeschat op basis van vaarkilometers en andere eigenschappen.

Aannames

De volgende aannames zijn gemaakt voor het berekenen van het effect van de SRVB:

- Subsidiebudget: Er wordt aangenomen dat het volledige subsidiebudget voor 2025 wordt besteed. Vrijwel alle toegekende aanvragen zijn bekend. Voor aanvragen die nog in behandeling zijn is verondersteld dat het toegewezen bedrag gelijk is aan het aangevraagde bedrag.
- Aantal vervangen motoren: Binnenvaartschepen hebben vaak meerdere motoren aan boord, zoals de hoofdmotor(en), boegschroefmotor en generatoren. We nemen aan dat alle motoren op een schip vervangen of geretrofit worden bij een subsidieaanvraag. Wanneer een schip meerdere keren is gesubsidieerd wordt de reductie bij het schip echter maar één keer meegeteld. In totaal nemen we 539 unieke schepen mee in de analyse.
- Vaarkilometers: Per schip is het aantal vaarkilometers bekend op basis van AIS-data (Automatic Identification System). Het aantal vaarkilometers blijft ongeveer gelijk tot 2030, op basis van de ERL. We nemen aan dat het vaargedrag van schepen niet verandert nadat een motorvervanging of retrofit is uitgevoerd.
- Technologie nieuwe motor: We nemen aan dat schepen die deelnemen aan de motorvervangingsregeling een Stage V verbrandingsmotor aanschaffen. Er zijn verschillende typen Stage V motoren met specifieke emissiefactoren. Het type motor is bepaald met behulp van subsidie-data (typegoedkeuringsnummer of anders het motorvermogen). Uit de subsidie-data blijkt dat in zeldzame gevallen wordt overgeschakeld op een hybride of elektrische motor: dit is niet meegenomen in de schatting.
- Effect SCR-katalysator: Voor CCR I en CCR II motoren met SCR-katalysator zijn aparte emissiefactoren bekend, die zijn gebruikt bij de effectschatting van geretrofite schepen. Voor pre-CCR schepen met SCR-katalysator is aangenomen dat dezelfde emissiefactoren gelden als voor CCR I motoren met SCR-katalysator.

- Vertraging van het effect: Na het toewijzen van de subsidie heeft een aanvrager twaalf maanden de tijd om de maatregel uit te voeren. Uit gesprekken met RVO blijkt dat dit vaak niet wordt gehaald, vanwege leveringsproblemen van motoren en te weinig personeel om de maatregel uit te voeren. Daarom wordt er om verlenging gevraagd en wordt dit gegeven. In de effectschatting nemen we daarom een vertraging van het NO_x-effect mee van een jaar tussen de subsidietoekenning en de uitvoering van de maatregel. Voor het effect in 2023 zijn dus de aanvragen uit 2021 en 2022 meegenomen.

Vervroegingseffect

De grootste onzekerheid van de effectiviteit van de SRVB ligt in het inschatten wat er zonder SRVB zou zijn gebeurd. Sommige schepen zouden ook zonder SRVB een Stage V motor aanschaffen vóór 2030, terwijl andere schepen zouden blijven vasthouden aan hun huidige motor. Dit noemen we in de methodebeschrijvingen hieronder het vervroegingseffect. Om hoeveel en welke schepen dit gaat is niet met zekerheid vast te stellen. We hebben twee verschillende methodes gebruikt om dit effect in te schatten, die samen de bandbreedte van de raming vormen.

Methode 1: een modelmatige aanpak

De eerste methode schat, consistent met de ERL2025, het autonome gedrag van de vloot in: wat is de kans dat een schip (in de situatie zonder subsidieregeling) zijn motor zou hebben vervangen vóór 2023, 2030, of 2035? Dit hebben we berekend voor de gehele vloot. Op basis van Potamis+ schatten we in dat er zonder subsidie gemiddeld 150 tot 160 motorvervangingen per jaar plaatsvinden. Vervolgens hebben we 10.000 simulaties gedraaid waarin we de autonome motorvervangingen hebben gemodelleerd. In elke simulatie zijn per jaar 150 tot 160 schepen uit de vloot aangewezen die hun motor laten vervangen, waarbij schepen met veel vaarkilometers en oude motoren een grotere kans hebben om aangewezen te worden. De vervangingskans is ook afhankelijk van de tonnageklasse. Op deze manier konden we de kans berekenen dat schepen uit de SRVB ook autonoom hun motor zouden vervangen (het vervroegingseffect). Een deel van de schepen die SRVB-subsidie hebben ontvangen wordt namelijk aangewezen en een deel niet. De emissiereductie door de aangewezen schepen nemen we niet mee, gezien er ook zonder subsidie een motorvervanging zou plaatsvinden bij dit schip.

Methode 2: op termijn vervangt elk schip zijn motor

In methode 2 wordt alléén gekeken naar de schepen die subsidie hebben gehad (539 unieke schepen met 564 mmsi codes). We gebruiken de exponentiële curves uit de methode uit de KEV (Klimaat- en Energieverkenning) 2022 en de MESN2024 en het aantal subsidies per jaar om te bepalen hoeveel jaren een schipper de motorvervanging of retrofit gemiddeld vervroegt (PBL et al., 2022; Reinds et al., 2024). Volgens deze curves zullen schepen die subsidie hebben ontvangen ook zonder subsidie binnen vijftien jaar hun motor vervangen/retrofitten. De gemiddelde kans dat het vervroegingseffect optreedt voor 2023, 2030 en 2035 is weergegeven in onderstaande tabel. Deze kans is bijvoorbeeld gemiddeld 86 procent in 2030 voor de gesubsidieerde schepen die meedoen aan de motorvervangingsregeling.

Tabel 5.6

Het gemiddelde vervroegingseffect in methode 2 bij verschillende zichtjaren en subsidieonderdelen.

Regeling	2023	2030	2035
Motorvervanging	67%	86%	98%
Retrofit	48%	82%	97%

Vervolgens hebben we voor elk individueel schip de kans dat het vervroegingseffect optreedt gesimuleerd met behulp van de vervangingskansen uit methode 1. De vervangingskansen zijn gebaseerd op zogenaamde ‘gewichten’ per schip, die afhangen van motorleeftijd, tonnageklasse (L1, L2 en L3) en vaarkilometers. De functie voor de gewichten komt uit Potamis+ en combineert Weibull-curves voor motorleeftijd en tonnageklasse (zie Hulskotte, 2021) met een weging naar vaarkilometers. Ook hier hebben we 10.000 simulaties gedraaid. Voor elk van de 10.000 simulaties wordt voor elk schip bijgehouden of het vervroegingseffect optreedt. Hieruit volgt per schip een kans dat zij behoort tot de ‘vervroegingsschepen’. Het resultaat is dat het vervroegingseffect vrijwel altijd optreedt bij schepen met hoge emissiereductie, omdat zij veel vaarkilometers hebben.

Resultaat vervroegingseffect

Tabel 5.7 laat zien dat de methodes twee sterk verschillende inschattingen geven van de emissiereductie die aan de regeling toe te dichten is. Methode 1 is wellicht een overschatting, omdat niet is meegenomen dat het feit dat een schipper subsidie aanvraagt het waarschijnlijker maakt dat hij de motor zonder subsidie ook zou hebben vervangen de komende jaren. Methode 2 is wellicht een onderschatting, omdat wordt aangenomen dat alle schippers hun investering alleen naar voren halen (waarvan de meeste slechts enkele jaren). Daarom zijn de resultaten van de twee methodes als bandbreedte genomen, met als middenraming het gemiddelde van de twee schattingen.

Tabel 5.7

Kiloton NO_xreductie door de SRVB bij verschillende inschattingen van het vervroegingseffect.

Zichtjaar	2023	2030	2035
Zonder vervroegingseffect	0,4	1,1	1,1
Methode 1	0,4	0,8	0,7
Methode 2	0,1	0,0	0,0
Gemiddeld	0,2	0,4	0,3

Tabel 5.8

Inschatting van het effect van de SRVB op de NO_x-emissies van de binnenvaart in Nederland (in kiloton). De bandbreedte op de totaalschatting is bepaald op basis van de verschillende methodes.

Onderdeel SRVB	2023	2030	2035
Retrofit	0,1	0,1	0,1
Motorvervanging	0,1	0,3	0,2
Totaal	0,2 [0,1-0,4]	0,4 [0,0-0,8]	0,3 [0,0-0,7]

Onzekerheden

De analyse van deze maatregel kent een aantal belangrijke onzekerheden:

- Autonome vlootontwikkeling: de grootste onzekerheid ligt in het inschatten van de autonome vlootontwikkeling: hoe zou de vloot zich ontwikkelen zonder subsidie? Ook in die situatie zullen schepen hun motoren vervangen in de periode tot en met 2035. Het is denkbaar dat deze schepen meedoen aan de subsidieregeling, mits er geen sprake is van een defecte motor. De autonome ontwikkeling hiervan is onzeker. Er wordt een forse bandbreedte aangehouden om daar rekening mee te houden. Vanwege de zeer grote onzekerheid rond dit onderwerp zijn andere onzekerheden niet kwantitatief meegenomen in de bandbreedte.

- Kilometerstanden: de kilometerstand van een scheepsmotor is een belangrijke indicator voor de verwachte levensduur en het moment van vervanging van een motor. Kennis over kilometerstanden zou bijdragen aan een betrouwbaarder beeld van de ontwikkeling van de binnenvaartvloot en daarmee een minder onzekere effectschatting.
- Vaarkilometers in Nederland: Het aandeel van de vaarkilometers van een schip in Nederland kan in de toekomst veranderen, hier is geen rekening mee gehouden in de effectschatting.
- Aantal vervangen motoren op een schip: het is niet bij alle aanvragen duidelijk hoeveel, en welke motoren op een schip vervangen of geretrofit worden. Bij sommige schepen was dit wel duidelijk, uit praktische overwegingen is dit niet meegenomen in de schatting. Aangenomen is dat de aanvraag alle motoren op het schip betreft. Indien dit niet het geval is, is de emissiereductie lager.
- Effectiviteit van SCR-katalysator: de effectiviteit van een SCR-katalysator in het reduceren van de NO_x-emissie varieert en is mede afhankelijk van het type gebruik (Van den Born et al. 2020). Bij lage motorbelasting blijven de uitlaatgassen relatief koud waardoor de SCR-katalysator niet (goed) functioneert. Uit praktijkmetingen blijkt dat binnenvaartmotoren een aanzienlijk deel van de bedrijfsuren stationair of bij lage motorlast draaien. In de effectschatting is gerekend met emissiefactoren uit Potamis+, waarin rekening gehouden wordt met het deels verminderd functioneren van de SCR-katalysator.
- Ammoniakslip: het gebruik van een SCR-katalysator kan gepaard gaan met een hogere ammoniakuitstoot. Hoewel het om kleine hoeveelheden gaat, kan dit invloed hebben op reductie van stikstofdepositie omdat ammoniak een grotere invloed heeft op stikstofdepositie dan NO_x.
- Handhaving op het correct gebruik van SCR-katalysatoren: Om het reductiepotentieel te realiseren is goede handhaving op het correcte gebruik van SCR-katalysatoren en roetfilters noodzakelijk, mede gezien de ervaringen bij het vrachtverkeer. Zonder goede handhaving bestaat het risico dat een deel van de SCR-katalysatoren op termijn niet meer correct werken vanwege achterstallig onderhoud of wordt afgeschakeld om te besparen op de kosten (Van den Born et al. 2020).

Neveneffecten

De maatregelen getroffen door de SRVB leiden ook tot vermindering van de uitstoot van fijnstof en CO₂ (Van den Born et al., 2020). De retrofit met alleen een SCR-katalysator kan de emissies van fijnstof (PM_{2,5}) tot zo'n 20 procent reduceren. Door de retrofit met een roetfilter loopt dit op tot meer dan 95 procent reductie. Stage-V-motoren zijn standaard voorzien van een roetfilter, waardoor ook bij deze maatregel de fijnstofemissies flink zullen afnemen bij correct gebruik. Stage-V motoren zijn naar schatting circa 10 procent efficiënter dan eerdere generaties, wat resulteert in een afname van de CO₂-emissies. (Van den Born et al., 2020; TNO, 2022).

Referenties

- Bureau Voorlichting Binnenvaart (2020), 'Vloot Factsheet', zie <https://binnenvaartcijfers.nl/wp-content/uploads/2020/01/Vloot-Factsheet.pdf> , geraadpleegd op 30 juli 2025.
- CBS (2025), 'Hoeveel binnenvaartschepen zijn er in Nederland?', zie <https://www.cbs.nl/nl-nl/visualisaties/verkeer-en-vervoer/vervoermiddelen-en-infrastructuur/binnenvaartschepen>, geraadpleegd op 30 juli 2025.
- CCR (2024). 'Jaarrapport 2024 Europese binnenvaart marktobservatie', zie https://inland-navigation-market.org/wp-content/uploads/2024/10/CCNR_annual_report_NL_2024_WEB.pdf, geraadpleegd op 30 juli 2025.

- EICB (2025) 'Subsidieregeling Verduurzaming Binnenvaartschepen', zie <https://www.eicb.nl/projecten/subsidie-verduurzaming-binnenvaart/>. Geraadpleegd op 31 juli 2025.
- Hulskotte (2021), 'Gebruikershandleiding POTAMIS, TNO 2021 R10401. Zie https://www.pbl.nl/sites/default/files/downloads/tno_rapport_r10401_potamis_handleiding.pdf
- IenW (2021), 'Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van 1 oktober 2021, nr. IENW/BSK-2021/258967, tot wijziging van de Tijdelijke subsidieregeling verduurzaming binnenvaartschepen 2021–2025 in verband een verhoging van het subsidieplafond (aanpassing subsidieplafond 2021)', Staatscourant, 2021(42265).
- IenW (2022), 'Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van 12 december 2022, nr. IENW/BSK-2022/289518, tot wijziging van de Tijdelijke subsidieregeling verduurzaming binnenvaartschepen 2021–2025 in verband met toevoeging van een roetfilter, aanpassing van een subsidieplafond en aanpassing van het maximaal te subsidiëren bedrag', Staatscourant, 2022(33457).
- IenW (2025a), *Verzamelbrief Maritieme Zaken*, 3 juni 2025, Den Haag: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.
- IenW (2025b), 'houdende wijziging van de Tijdelijke subsidieregeling verduurzaming binnenvaartschepen 2021–2025 in verband met ophoging van het subsidieplafond voor het jaar 2025', zie <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2025-25797.html> , geraadpleegd op 3 november 2025.
- LVN (2020), *Voortgang Stikstofproblematiek: structurele aanpak*, Den Haag: Ministerie van Landbouw.
- LVN (2023), *Kwartaalrapportage Implementatie bronmaatregelen, Onderdeel van de structurele aanpak voor het realiseren van stikstofreductie, Periode: Q1 2023*, Den Haag: Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit.
- LVVN (2025), *Voortgangsrapportage Implementatie bronmaatregelen, Onderdeel van de structurele aanpak voor het realiseren van stikstofreductie, Rapportage 2025, 1*, Den Haag: Ministerie van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur.
- PBL, TNO, CBS en RIVM (2022), *Klimaat- en Energieverkenning 2022*, Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving.
- Reinds, G.J. et al. (2024), *Voortgang stikstofbronmaatregelen en verwachte effecten in 2030. Monitoring en evaluatie van het Programma Stikstofreductie en Natuurverbetering*, Wageningen: Wageningen University & Research, Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving, Bilthoven: Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu.
- RVO (2025), *Subsidieregeling Verduurzaming Binnenvaartschepen.*, <https://www.rvo.nl/subsidies-financiering/srvb>, gepubliceerd op 22 december 2020, laatst gecontroleerd op 14 januari 2025, geraadpleegd op 13 maart 2025.
- TNO (2020), *Factsheets stikstofbronmaatregelen mobiliteit*, Den Haag: TNO.
- TNO (2022), *Effectiviteit subsidieregelingen Stage V motorvervanging en retrofit*, Den Haag: TNO.
- Tweede Kamer der Staten-Generaal (2022), *Bijlage 1038876 Besteding motorvervanging binnenvaart bij '36 120 XII Wijziging van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) voor het jaar 2022 (wijziging samenhangende met de Voorjaarsnota)*', Tweede Kamer, vergaderjaar 2021–2022, 36120-XII, nr. 3.
- Smeets et al. (2025), *Lichte actualisatie van de emissieramingen luchtverontreinigende stoffen 2025*, 16 juni 2025. Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving.
- Staatscourant (2022), <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2022-33457.html> . Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van 12 december 2022, nr. IENW/BSK-

2022/289518, tot wijziging van de Tijdelijke subsidieregeling verduurzaming binnenvaart-schepen 2021–2025 in verband met toevoeging van een roetfilter, aanpassing van een subsidieplafond en aanpassing van het maximaal te subsidiëren bedrag

Staatscourant (2024), <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2024-19488.html> . Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van 13 juni 2024, nr. IENW/BSK-2024/148383, tot wijziging van de Tijdelijke subsidieregeling verduurzaming binnenvaart-schepen 2021–2025 (aanpassing AGVV, samenvoegen subsidieplafonds 2024–2025)

Van den Born et al. (2020), *Analyse stikstof-bronmaatregelen, Analyse op verzoek van het kabinet van zestien maatregelen om de uitstoot van stikstofdioxide en ammoniak in Nederland te beperken*, Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving.

5.2 Stimuleren elektrisch taxiën luchtvaart

Tabel 5.9
PSNM2: Stimuleren elektrisch taxiën luchtvaart

Naam maatregel	Stimuleren elektrisch taxiën ^a luchtvaart
Instrument(en)	Subsidie
Soort maatregel	Bronmaatregel
Sector	Mobiliteit en Bouw
Status	Voorgenomen beleid

a) De maatregel staat te boek als elektrisch taxiën, maar staat in de luchtvaartwereld ook bekend als duurzaam taxiën.

Beschrijving beleidsinstrument

Deze bronmaatregel betreft een subsidie ter stimulering van elektrisch taxiën (ook bekend als duurzaam taxiën). Vliegtuigen gebruiken hun eigen motor om van de landingsbanen naar de gates en van de gates naar de startbanen te rijden. Door elektrisch taxiën, met behulp van een taxitow-voertuig, hoeven de vliegtuigen de eigen motoren niet te gebruiken voor voortstuwing en wordt er minder kerosine gebruikt tijdens de taxifase.¹² Hierdoor wordt minder stikstof uitgestoten.

Stikstofreductie is niet het enige doel van het elektrisch taxiën. Uit inspecties van de Nederlandse Arbeidsinspectie (NLA) is gebleken dat werknemers van afhandelingsbedrijven, Schiphol en andere bedrijven op de luchthaven kunnen worden blootgesteld aan gevaarlijke stoffen zoals uitlaatgassen van dieselmotoren en vliegtuigen. Daarom heeft de NLA eisen gesteld aan Schiphol om emissies terug te dringen (NLA, 2024). Elektrisch taxiën is een van de maatregelen die Schiphol wil uitvoeren om invulling te geven aan deze eisen (Schiphol, 2024).

Vorm van de regeling in het originele stikstofpakket (april 2020)

Stimuleren elektrisch taxiën

Door elektrisch taxiën hoeven vliegtuigen geen kerosine te gebruiken om van de landingsbanen naar de gates en van de gates naar de startbanen te rijden. Daarnaast zorgt elektrisch taxiën bij aan de verbetering van de luchtkwaliteit op en rondom luchthavens en kleine vliegvelden. Op dit moment voert Schiphol een pilot uit. Het PBL geeft aan dat het technisch potentieel wordt geraamd op 0,4 mol per hectare per jaar in 2030, maar dat er nog geen zicht op de kosten en beleid dat nodig is om dit potentieel te ontsluiten. De maatregel is wel meegenomen in de bandbreedte.’ (LNV 2020)

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft 10 miljoen euro vrijgemaakt voor de periode 2027-2029 voor elektrisch taxiën. Dit budget is bestemd voor investeringen in zero emissie taxitow-voertuigen en mogelijk ook laad- en tankinfrastructuur. Schiphol verwacht twintig taxitow-voertuigen af te nemen tussen 2026 en 2029 (LVVN ,2025). De subsidieaanvraag zal

¹² De brandstofbesparing is niet honderd procent: de vliegtuigmotor moet tijdens de taxifase namelijk ook enkele minuten opwarmen en de APU (*auxiliary power unit*) blijft aan tijdens het taxiën.

worden ingediend door Schiphol, of door een consortium van betrokken sectorpartijen. De exacte planning en de subsidie-percentages zijn nog niet vastgesteld.

Wijzigingen ten opzichte van MESN-rapportage 2024

In de MESN-rapportage van 2024 (Reinds et al., 2024) werd de maatregel meegenomen als geagendeerd beleid, in MESN-rapportage van 2026 (Reinds et al., 2026) nemen we de maatregel mee als voorgenomen beleid.

Status beleidsinstrument

Het ministerie van LNV kondigde 24 april 2020 in een brief aan de Kamer aan dat er naar 2030 toe 10 miljoen euro gereserveerd is ter stimulering van elektrisch taxiën (LNV, 2020). De reservering is in de Voorjaarsnota 2025 verschoven van 2024-2027 naar 2027-2029 (Financiën, 2025). De budgetreeks voor de maatregel is weergegeven in Tabel 5.10.

Tabel 5.10
Budgetten van de maatregel Stimuleren elektrisch taxiën luchtvaart (in miljoen euro)

	2027	2028	2029	Totaal
Budget (miljoen)	4	4	2	10

Bron: Voorjaarsnota 2025 (Fin 2025)

In 2021 is Schiphol begonnen met een haalbaarheidsstudie in de vorm van een pilot. In 2022 zijn er pilots uitgevoerd door Schiphol waarin twee dieselelektrische taxitowvoertuigen zijn aangeschaft, mede gefinancierd vanuit het Europese ALBATROSS project (Schiphol, 2021). Eind 2025 is het eerste volledig elektrische taxitowvoertuig gearriveerd op Schiphol (Schiphol, 2025a).

Eind 2024 heeft Schiphol, in samenwerking met sectorpartijen, een actieplan gepubliceerd ter invulling van de eisen van de arbeidsinspectie. Het actieplan beschrijft de stapsgewijze uitrol van taxitowvoertuigen, bestaande uit onder meer haalbaarheidsstudies, pilots, personeelstrainingen en infra-structurele aanpassingen. Schiphol zet de taxitowvoertuigen eerst in op de Polderbaan en breidt dit indien haalbaar uit naar andere banen. In de derde kwartaalupdate van 2025 rapporteerde Schiphol 78 geslaagde taxitowacties naar de Polderbaan (Schiphol, 2025a). Schiphol heeft aangekondigd het elektrisch taxiën alleen in te voeren voor vertrekkende vluchten.

In 2024 heeft Schiphol een actieplan opgesteld voor de invoering van elektrisch taxiën (Schiphol 2024). Ook is er een bestedingsplan opgesteld en goedgekeurd voor de invoering van de regeling (LVVN, 2025).

Beoogd wordt om de middelen te besteden aan de aanschaf van zero emissie taxitowvoertuigen, het ombouwen van de huidige taxitowvoertuigen naar zero emissie en de aanleg van benodigde laad- en tankinfrastructuur. Schiphol heeft in samenwerking met sectorpartijen een roadmap opgesteld om aankomst- en vertrekprocedures aan te passen om blootstelling van medewerkers op airside aan kerosine- en dieselemisaties te minimaliseren. Volgens de initiële planning in de roadmap zullen taxitowvoertuigen in 2031 of later op alle banen worden ingezet. Deze planning zal naar verwachting tussentijds worden bijgesteld op basis van de geboekte voortgang (Schiphol, 2024).

Hoe wordt het beleidsinstrument meegenomen?

Per 1 mei 2025 was de beleidsstatus van de maatregel voorgenomen. Dat is een wijziging ten opzicht van de ERL2025, waarin de maatregel als geagendeerd beleid werd meegenomen (Smeets et al., 2025).

In de effectschatting onderzoeken we de emissie-effecten van de invoering van elektrisch taxiën op Schiphol. Het is mogelijk dat Schiphol ook zonder subsidie elektrisch taxiën zou invoeren, om te voldoen aan de eisen van de arbeidsinspectie. Daar is in de effectschatting geen rekening mee gehouden.

Effect subsidieregeling

De emissies tijdens de taxifase van vliegtuigen vallen onder de LTO-emissies (Landing and Take-off). Dit zijn de emissies van het vliegtuig tot een uitstoothoogte van 3000 voet (ruim 900 meter). In 2023 werd er in Nederland 3,4 kiloton stikstofoxiden uitgestoten tijdens de LTO-cyclus, waarvan 3,1 kiloton op Schiphol. Van deze 3,1 kiloton wordt circa 0,4 kiloton veroorzaakt tijdens de taxifase. Schiphol zal in 2030 naar schatting ongeveer 10 procent meer stikstofoxiden uitstoten (Smeets et al., 2025), voornamelijk door een groei van het aantal vluchten. In 2023 waren er 232.000 vertrekkende vluchten vanaf Schiphol (CBS, 2025).

Voor de effectschatting hebben we rekening gehouden met het aantal taxitowvoertuigen, de emissiebesparing per taxi-inzet en het aantal 'taxibare' vluchten. Daarbij hebben we bandbreedtes gebruikt om rekening te houden met verschillende onzekerheden. We hebben het effect van de regeling in 2030 en 2035 ingeschat op basis van de volgende aannames:

- Aantal taxitowvoertuigen: Schiphol beoogt om twintig zero-emissie taxitowvoertuigen aan te schaffen met behulp van de subsidie (LVVN, 2025). Uitgaande van een subsidiepercentage van 40 procent en een aanschafprijs van twee miljoen kan Schiphol dertien taxitowvoertuigen aanschaffen met de 10 miljoen subsidie. Daarom gaan we uit van dertien tot twintig voertuigen. We nemen aan dat een voertuig acht tot zestien keer per dag kan worden ingezet.
- Brandstofbesparing Polderbaan: De emissiereductie per vlucht hangt af van de brandstofbesparing tijdens de taxifase. De eerste tests op Schiphol wijzen op een besparing van 89 kilo bij vluchten die vertrekken vanaf de Polderbaan (IenW, 2025). Deze baan ligt het verste af van de terminal en kent daarom de langste taxifase. Op basis van rapporten van de NLR (2018) en het ILT (2025) schatten we in dat 24 procent tot 30 procent van de vluchten vanaf de Polderbaan vertrekt.
- Brandstofbesparing andere banen: Schiphol onderzoekt de haalbaarheid van taxiën op andere banen. Bij deze banen is de taxifase korter en blijft de brandstofbesparing beperkt, aangezien de motor tijdens de taxifase enkele minuten moet opwarmen. We gaan ervan uit dat vliegtuigen in 2030 alleen naar de Polderbaan taxiën. De bovenkant van de bandbreedte neemt ook taxiën naar andere banen mee in 2035, waarbij we een brandstofbesparing van 18,4 kilo per vlucht aanhouden.
- Emissies per kilo brandstof: De stikstofoxidenemissie per kilo brandstof ontleen we aan het CLEO-model van TNO, dat ook gebruikt wordt voor de Emissieregistratie (Witt et al., 2025). Daarbij is rekening gehouden met verschillen in emissiefactoren tussen vliegtuigtypes.
- Opleiding personeel: De vliegtuigcrew moet training volgen om met taxitowvoertuigen te mogen werken. Het is onzeker of luchtvaartmaatschappijen die zelden op Schiphol komen hun personeel hiertoe gaan opleiden. Daarom nemen we in de onderkant van de bandbreedte aan dat alleen de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen (62 procent van de vluchten (Schiphol 2025b)) hun personeel opleiden voor elektrisch taxiën.

- Taxibare vliegtuigtypes: Niet elk vliegtuig kan getaxied worden. Schiphol heeft pilots uitgevoerd met de Boeing 737 en in 2030 zullen mogelijk meer vliegtuigtypes gekwalificeerd zijn voor het taxiën. Schiphol voorziet geen mogelijkheden voor het taxiën van *wide-body* vliegtuigen¹³ (Schiphol 2024). We nemen daarom aan dat minstens de Boeing 737 (28% van de vluchten) en maximaal alle *narrow-body* vliegtuigen (82 procent van de vluchten) in 2030 taxibaar zijn.
- Vluchten Schiphol: Schiphol wil taxitowvoertuigen alleen inzetten bij opstijgende vluchten. Daarom nemen we de helft van het totaal aantal vluchten op Schiphol (495.000 in 2024) mee.

Uit de effectschatting blijkt dat elektrisch taxiën in 2030 en 2035 leidt tot een daling in de uitstoot van stikstofoxiden van <0,1 kiloton, ook aan de bovenkant van de bandbreedtes. In 2023 had de maatregel nog geen effect aangezien deze zich in de pilotfase bevond. De resultaten zijn weergegeven in Tabel 5.11.

Tabel 5.11
Geraamd effect van elektrisch taxiën op Schiphol (in kiloton NO_x)

2023	2030	2035
-	<0,1	<0,1

Onzekerheden

Taxitowvoertuigen zijn een vrij nieuwe technologie en worden naar ons weten alleen ingezet op Schiphol en Delhi Airport. De geschatte brandstofbesparing is gebaseerd op eerste tests op Schiphol, maar is nog onzeker. We hebben een bandbreedte gehanteerd om deze onzekerheid mee te nemen. Ook onzekerheden over het aantal taxitowvoertuigen, taxibare vliegtuigtypes en personeel zijn meegenomen in de inschatting.

Schiphol en sectorpartners hebben in hun actieplan een tijdlijn geformuleerd voor de inzet van taxitowvoertuigen op de Polderbaan en later ook op andere banen. Ze behouden zich echter het recht voor om deze tijdlijn bij te stellen aan de hand van tussentijdse ontwikkelingen. Daar komt bovenop dat het niet duidelijk is welke investeringen rondom het elektrisch taxiën bekostigd zullen worden uit het subsidiebedrag. Dat brengt onzekerheid met zich mee over de termijn en hoedanigheid waarop taxitowvoertuigen zullen worden ingezet.

Tot op heden is een samenwerking tussen Smart Airport Systems en Israel Aerospace Industries de enige fabrikant van taxitowvoertuigen (Schiphol, 2024). De afhankelijkheid van één fabrikant brengt onzekerheid met zich mee voor de levering en de prijs van de voertuigen.

Neveneffecten

Naast stikstofoxiden verlaagt elektrisch taxiën ook de uitstoot van andere stoffen die uit een kerosinemotor komen, zoals koolstofdioxide, ammoniak en (ultra)fijnstof. De maatregel draagt hiermee ook bij aan de verbetering van de arbeidsomstandigheden op het platform.

¹³ Vliegtuigen kunnen worden opgedeeld in *wide-body* (meer dan één gangpad) en *narrow-body* (één gangpad). *Wide-body* vliegtuigen zijn groter en zwaarder en daardoor lastiger te taxiën.

Referenties

- CBS (2025), *Vliegtuigbewegingen op Amsterdam Schiphol, per jaar*. Zie <https://www.cbs.nl/nl-nl/visualisaties/verkeer-en-vervoer/verkeer/vliegbewegingen>.
- IenW (2025), *Bestedingsplan elektrisch taxiën*. Communicatie per e-mail met bronmaatregelhouder.
- ILT (2025), *De staat van de luchtvaart 2025, mei 2025*, Den Haag: Inspectie Leefomgeving en Transport.
- LNV (2020), *Kamerbrief Voortgang Stikstofproblematiek: structurele aanpak*, Den Haag: Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit.
- LVVN (2025), *Voortgangsrapportage Implementatie bronmaatregelen, Onderdeel van de structurele aanpak voor het realiseren van stikstofreductie*, 11 juni 2025, Den Haag: Ministerie van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur.
- Ministerie van Financiën (2025), *Voorjaarsnota 2025, kamerstuk 36.725 nr. 1*. Den Haag; <https://www.rijksfinancien.nl/voorjaarsnota/2025>.
- NLA (2024), *Derde tussenrapportage handhavingstrajecten op Schiphol inzake blootstelling aan gevaarlijke stoffen en fysieke belasting*, 26 januari 2024. Arnhem: Nederlandse Arbeidsinspectie.
- NLR (2018), *Proxies ruimtelijke verdeling NOx en PM10 luchthaven Schiphol*, juni 2018, Amsterdam: Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum.
- Reinds, G.J. et al. (2024), *Voortgang stikstofbronmaatregelen en verwachte effecten in 2030. Monitoring en evaluatie van het Programma Stikstofreductie en Natuurverbetering*, Wageningen: Wageningen University & Research, Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving, Bilthoven: Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu.
- Reinds, G.J., W.F.A. van Dijk, M.J.J. 't Hoen, B. van Doren, M. Traa, N. van Maaswaal, D.S. Nijdam (PBL), T.C.A. Cals, J. van Os (WUR), S.B. Hazelhorst, T.N.P. Nguyen en W.A. Marra (RIVM) (2026), *Voortgang stikstofbronmaatregelen en verwachte effecten in 2030. Monitoring en evaluatie van het Programma Stikstofreductie en Natuurverbetering 2026*, Wageningen: Wageningen University & Research, Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving, Bilthoven: Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu.
- Schiphol (2021), 'Duurzaam taxiën halveert brandstofverbruik van vliegtuigen tijdens taxiproces', zie <https://nieuws.schiphol.nl/duurzaam-taxien-halveert-brandstofverbruik-van-vliegtuigen-tijdens-taxiproces>, geraadpleegd op 30 september 2025.
- Schiphol (2024), *Plan of action for new arrival and departure procedures*, 18 december 2024.
- Schiphol (2025a), *Kwartaalupdate Q3 2025 VDME-sectorprogramma, Samen naar een gezondere werkplek*.
- Schiphol (2025b), *Annual Traffic Review 2024*. Zie <https://www.schipholannualtrafficreview.nl/2024/>.
- Smeets et al. (2025), *Lichte actualisatie van de emissieramingen luchtverontreinigende stoffen 2025*, 16 juni 2025, Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving.
- Witt et al. (2025), *Methodology for the calculation of emissions from the transport sector*, Bilthoven: Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu.

5.3 Gerichte handhaving defecte en gemanipuleerde AdBlue systemen vrachtwagens

Tabel 5.12

PSNM3: Gerichte handhaving defecte en gemanipuleerde AdBlue systemen vrachtwagens

Naam maatregel	Gerichte handhaving defecte en gemanipuleerde AdBlue systemen vrachtwagens
Instrument(en)	Handhaving
Soort maatregel	Bronmaatregel
Sector	Mobiliteit en Bouw
Status	Geagendeerd beleid

Beschrijving beleidsinstrument

Sinds de introductie van de Euro-V-emissienormen voor vrachtauto's in 2009 (en vervolgens Euro-VI in 2014) zijn vrijwel alle nieuwe vrachtauto's voorzien van een SCR-katalysator (*selective catalytic reduction*) om de emissie van stikstofoxiden (NO_x) terug te dringen. In een SCR-katalysator reageert ammoniak (in de vorm van het ureummengsel AdBlue) met stikstofoxiden uit het uitlaatgasmengsel en zet NO_x om in stikstofgas en water. Met een goed werkende SCR-katalysator kan de NO_x -uitstoot van vrachtauto's met 80 tot 90 procent worden gereduceerd (Van den Born et al., 2020). Een deel van de ingespoten ammoniak reageert niet met stikstofoxiden en wordt direct als ammoniak uitgestoten (ammoniakslip), maar per saldo is de uitstoot van stikstof (N) nog altijd beduidend lager (TNO, 2020).

In de praktijk blijkt echter dat deze techniek niet bij alle voertuigen goed functioneert. Soms wordt het systeem gemanipuleerd om te besparen op onderhouds- en reparatiekosten. Het onderhoud van de katalysator en de aanschaf van AdBlue brengt kosten met zich mee (grofweg tussen de 500 en 1000 euro per jaar per vrachtauto). Er kan op deze kosten worden bespaard door de SCR-katalysator af te schakelen door middel van een kastje (een emulator) of door het aanpassen van de software. Dit is vanuit Europese regels verboden. Hierdoor ligt de NO_x -uitstoot per kilometer bij deze voertuigen tot tien keer hoger dan bij normaal gebruik (Van den Born et al., 2020). De verminderde werking kan komen doordat het systeem kapotgaat of niet goed wordt gebruikt en onderhouden. Handhaving vond plaats als onderdeel van de reguliere wegkantcontroles van vrachtwagens, maar de pakkans is erg klein (TNO, 2020). Schattingen uit diverse buitenlandse onderzoeken (Vlaanderen en Denemarken) lopen uiteen van 5 procent tot 35 procent van de nieuwste vrachtwagens die rijdt met een defecte of bewust afgeschakelde SCR-katalysator (TNO, 2020).

Het doel van de gerichte handhaving Adblue is om te borgen dat de SCR-katalysatoren in vrachtwagens correct werken om zo stikstofemissies te verminderen. Gerichte handhaving zou kunnen worden uitgevoerd door middel van snuffelbussen, die op de weg metingen uitvoeren. Een andere optie is remote sensing, waarbij metingen worden uitgevoerd langs de kant van de weg (Van den Born et al., 2020). Er is nog niet voor een specifieke handhavingsmethodiek gekozen. In de Schoutenbrief van april 2020 (LNV, 2020) is deze maatregel al aangekondigd.

Het totale budget voor deze maatregel is nu 15 miljoen euro (zie tabel 5.13). Vanuit de structurele

aanpak stikstof was oorspronkelijk een budget van 20 miljoen euro beschikbaar gesteld voor deze maatregel. Vanwege de vertraging rond de juridische vormgeving van de maatregel is er de afgelopen jaren minder budget besteed dan begroot. Er resteert nog 12 miljoen euro op de Aanvullende Post van het Ministerie van Financiën. Dit bedrag is nu op het jaar 2029 gezet.

Vorm van de regeling in het originele stikstofpakket (april 2020)

Deze maatregel voorziet erin dat de ILT drie zogenoemde snuffelbussen in gebruik kan nemen, waarmee jaarlijks naar schatting 15.000 vrachtauto's (circa 10 procent van het park) gericht kunnen worden gecontroleerd op defecte en gemanipuleerde AdBlue systemen. Moderne vrachtwagens zijn voorzien van deze systemen om de uitstoot in de uitlaatgassen terug te dringen. Er zijn aanwijzingen dat bij 5 tot 10 procent van de moderne vrachtwagens het AdBlue systeem niet meer goed werkt of is gemanipuleerd om de kosten voor AdBlue en de kosten voor onderhoud en reparatie van het AdBlue systeem uit te sparen. Voor deze maatregel wordt 20 miljoen euro gereserveerd. Naar verwachting leidt dit tot een stikstofdepositiereductie van 2,0 mol/ha/jr in 2030 (LNV, 2020).

Tabel 5.13
Budgetten van de maatregel Gerichte handhaving AdBlue (in mln euro)

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Totaal
Gerichte handhaving AdBlue*	1	1,5							12		15

Bron: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW, 2025)

Wijzigingen ten opzichte van MESN-rapportage 2024

Deze maatregel werd in de MESN-rapportage van 2024 (Reinds et al., 2024) meegenomen als voorgenomen beleid. In 2023 bleek dat er geen adequate wettelijke grondslag lijkt te zijn voor de ILT om toezicht te kunnen houden op het juiste gebruik van AdBlue in vrachtwagens op de weg. In de MESN-rapportage 2026 (Reinds et al., 2026) is de status van de maatregel geagendeerd beleid.

Status beleidsinstrument

Deze bronmaatregel heeft per 1 mei 2025 de status van geagendeerd beleid. Tijdens de voorbereiding van deze maatregel in 2023 is gebleken dat er geen adequate juridische grondslag is op basis waarvan de ILT en politie op de weg kunnen handhaven voor een niet correcte werking van AdBlue-systemen in vrachtwagens. De EU-verordening nr. 595/2009 kent daarvoor onvoldoende wettelijke basis. Er wordt momenteel gewerkt aan een ministeriële regeling, die naast de huidige Europese wetgeving kan worden ingevoerd. In augustus 2025 is de internetconsultatie van het ontwerp van deze regeling afgerond. Details over de methode van handhaving, boetebedragen, of uitvoerings-toets waren nog niet beschikbaar.

De huidige planning is inwerkingtreding per 1 juli 2026. De stappen die genomen moeten worden zijn onder andere het opstellen van de ontwerpregeling, een mogelijke MKB-toets en het voorleggen van de ministeriële regeling aan IenW-bewindspersonen ter besluitvorming (LNVN, 2025).

Er is tot op heden nog geen meting gedaan over de mate waarin SCR-katalysatoren niet goed functioneren bij vrachtwagens op Nederlandse wegen. In Denemarken en België is dit al wel gedaan. De ILT heeft voornemens om dit te doen na start van de taakuitvoering. Er zijn incidentele gevallen bekend bij de politie van incorrect gebruik van SCR-katalysatoren, die zijn aangebracht bij het OM. Hier zijn vooralsnog geen cijfers over beschikbaar. Onderzoek van TNO (deels op basis van literatuur en ervaringen uit het buitenland, deels vanuit een beperkte meting) wijst uit dat ongeveer 5 procent tot 35 procent van de nieuwste vrachtwagens een niet goed functionerende SCR-katalysator heeft. Panteia (2021) schat het aandeel gemanipuleerde voertuigen op Nederlandse wegen 2-4 procent van het totaal. In controles in Denemarken en België bleek dat bij een groter deel van de gecontroleerde voertuigen sprake was van een defect dan van manipulatie.

De kostenbesparing van manipulatie van de systemen is beperkt: Panteia (2021) schat de gemiddelde directe kosten van het onderhoud van de katalysator en de aanschaf van AdBlue op 270 euro per voertuig per jaar. Bedrijven geven in hun onderzoek aan dat het marginale kostenvoordeel van de manipulatie van het SCR-systeem niet opweegt tegen het risico op een boete, het verlies aan inzetbaarheid en de imagoschade.

Handhaving vindt plaats als onderdeel van de reguliere wegkantcontroles van vrachtwagens, maar de kans op controle is erg klein (TNO 2020). Volgens Panteia (2021) wordt een beperkte handhaving door potentiële manipulators niet als afschrikwekkend ervaren.

Beleidsaanbevelingen van Panteia (2021) zijn onder andere om de Nederlandse wetgeving aan te passen, zodat bij te hoge NO_x-uitstoot een vrachtwagen naar de garage moet voor controle van SCR-systeem en dat er permanente eisen zouden moeten komen aan SCR-systemen.

Hoe wordt het beleidsinstrument meegenomen?

Dit beleidsinstrument is meegenomen als geagendeerd beleid in deze rapportage. Het effect is daarom niet integraal in de depositieberekeningen opgenomen.

Effectschatting

In de ERL2025 is een effectschatting gemaakt van de maatregel in het kader van het geagendeerd beleid. Binnen dit project is hier niet opnieuw aan gerekend.

In het basispad van de ERL2025 wordt aangenomen dat vijf procent van de SCR-katalysatoren van Euro V en Euro VI vrachtwagens niet correct functioneert (Smeets et al., 2025). Vrachtwagens met andere emissiestandaarden worden niet meegenomen: pre-Euro V beschikten vrachtwagens namelijk niet over een SCR-katalysator en we nemen aan dat er geen tampering plaatsvindt bij Euro VII vrachtwagens.¹⁴ In de inschatting zijn alleen dieselvrachtauto's meegenomen; dit is de overgrote meerderheid van het vrachtwagenpark.

Voor de effectschatting nemen we aan dat 50 tot 95 procent van de niet werkende SCR-systemen kan worden voorkomen met deze maatregel. Dit levert naar verwachting een NO_x-reductie op van

¹⁴ Voertuigen moeten gedurende een bepaalde levensduur aan emissiegrenswaarden in de praktijk voldoen. Gedurende deze periode kan de naleving van de emissienormen in de praktijk worden gecontroleerd. Euro 7 verlengt de periode voor deze emissienormen in vergelijking met Euro 6/VI.

0,9 tot 1,6 kiloton in 2030 en 0,3 tot 0,6 kiloton in 2035. Het effect is in 2035 fors lager vanwege de verwachte ingroei van zero emissie en Euro VII vrachtwagens. De maatregel leidt daarnaast tot een lichte toename van de ammoniakuitstoot, dat is een neveneffect van het gebruik van AdBlue. De toename in ammoniakemissie is zeer klein in vergelijking met de reductie in emissie van stikstof-oxiden, namelijk minder dan 0,05 kiloton.

Aangezien de maatregel als geagendeerd beleid wordt gezien is er geen depositieberekening gemaakt.

Onzekerheden

Belangrijke onzekerheden zijn de mate waarin tampering van SCR-katalysatoren plaatsvindt in Nederland en de effectiviteit van de handhaving. Momenteel is de wijze waarop deze plaats zal vinden immers nog niet duidelijk.

In Van den Born et al. (2020) is aangenomen dat met drie snuffelbussen een groot deel van het probleem kan worden opgelost, mede gebaseerd op de verwachte afschrikkende werking van gerichte handhaving. Niet alle vrachtauto's die in Nederland actief zijn kunnen met drie snuffelbussen worden gecontroleerd, maar bij een voldoende hoge pakkans wordt verwacht dat een groot deel van de manipulatie kan worden voorkomen. Een mogelijk knelpunt bij periodieke of steekproefsgewijze controles is dat er capaciteitsproblemen kunnen ontstaan om deze controles uit te voeren (Reinhard et al., 2022).

Neveneffecten

Deze maatregel heeft geen noemenswaardige effecten op de uitstoot van andere stoffen dan NO_x en ammoniak.

Referenties

IenW (28-4-2025), Communicatie per e-mail met bronmaatregelhouder.

LVN (2020), *Kamerbrief Voortgang Stikstofproblematiek: structurele aanpak*, Den Haag: Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit.

LVVN (2025), *Voortgangsrapportage Implementatie bronmaatregelen. Onderdeel van de structurele aanpak voor het realiseren van stikstofreductie. 11 juni 2025*, Den Haag: Ministerie van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur.

Panteia (2021), *Adblue in het wegtransport. November 2021*, Zoetermeer: Panteia.

Reinds, G.J. et al. (2024), *Voortgang stikstofbronmaatregelen en verwachte effecten in 2030. Monitoring en evaluatie van het Programma Stikstofreductie en Natuurverbetering*, Wageningen: Wageningen University & Research, Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving, Bilthoven: Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu.

Reinds, G.J., W.F.A. van Dijk, M.J.J. 't Hoen, B. van Doren, M. Traa, N. van Maaswaal, D.S. Nijdam (PBL), T.C.A. Cals, J. van Os (WUR), S.B. Hazelhorst, T.N.P. Nguyen en W.A. Marra (RIVM) (2026), *Voortgang stikstofbronmaatregelen en verwachte effecten in 2030. Monitoring en evaluatie van het Programma Stikstofreductie en Natuurverbetering 2026*, Wageningen: Wageningen University & Research, Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving, Bilthoven: Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu.

Reinhard, S., R. Jongeneel, M. van Alphen, L. Vissers, M. Selten, R. Michels en C. de Vries (2022), Doorwerking Programma Stikstofreductie en Natuurverbetering; Sociaaleconomische analyse van bron- en natuurherstelmaatregelen, Wageningen: Wageningen Economic Research.

Smeets et al. (2025), *Emissieramingen luchtverontreinigende stoffen 2025, 6 maart 2025*, Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving.

TNO (2020), *Factsheets stikstofbronmaatregelen mobiliteit*, Den Haag: TNO.

Van den Born et al. (2020), *Analyse stikstofbronmaatregelen*, Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving.

5.4 Subsidieregeling walstroom zeevaart

Tabel 5.14

PSNMq: Subsidieregeling walstroom zeevaart

Naam maatregel	Subsidieregeling walstroom zeevaart
Instrument(en)	Subsidieregeling
Soort maatregel	Bronmaatregel
Sector	Mobiliteit en Bouw
Status	Vastgesteld beleid

Beschrijving beleidsinstrument

Het beleidsinstrument bevat twee subsidieregelingen die uit de aanpak van stikstof (PSN) zijn voortgekomen en een subsidieregeling die vanuit klimaatbeleid is opgesteld. De subsidieregeling walstroom zeevaart (aanpak stikstof) bestaat in essentie uit twee gelijke opeenvolgende regelingen. De tijdelijke subsidieregeling walstroom zeeschepen klimaat 2024-2026 is gericht op CO₂-reductie en het voldoen aan de Europese AFIR-verordening (Alternative Fuel Infrastructure Regulation).

De subsidieregeling walstroom zeevaart heeft een tweeledig doel (Aanpak Stikstof, 2023). Ten eerste de stikstofdepositie te reduceren ten behoeve van stikstofgevoelige en met stikstof overbelaste Natura 2000-gebieden en ruimtelijke ontwikkelingen die gebruik maken van het stikstofregistratiesysteem (SSRS). Denk bij dit laatste met name aan het creëren van stikstofruimte voor woningbouw in Zuid- en Noord-Holland. Ten tweede zorgt de regeling voor een reductie van de geluidsemissies en verbetering van de luchtkwaliteit door het stimuleren van de aanleg van walstroomvoorzieningen in Nederlandse zeehavens ten behoeve van de energievoorziening van zeeschepen.

Vorm van de regeling in het originele stikstofpakket (april 2020)

Deze maatregel is gericht op het realiseren van vijf walstroomvoorzieningen voor de zeevaart. Met subsidie kan de onrendabele top worden weggenomen. Hierbij wordt met name gedacht aan walstroomvoorzieningen in de Rotterdamse haven en in IJmuiden. De voorziene kosten voor het Rijk bedragen 12 miljoen euro. In 2030 is de verwachte depositiereductie 0,3 mol per hectare per jaar' (LNV, 2020).

Dankzij een walstroomvoorziening kan een schip, als het over een walstroomvoorziening aan boord beschikt, gebruik maken van een aansluiting op het elektriciteitsnet van de wal. Tijdens het varen gebruiken schepen eigen (diesel)generatoren om elektriciteit op te wekken. Als een schip aan de kade ligt heeft het ook elektriciteit nodig en kan de elektriciteit dan ook met de eigen generatoren opwekken. Dit resulteert echter in de uitstoot van onder andere fijnstof, stikstof en CO₂ en, daarnaast in geluidsoverlast. Bij gebruik van walstroom kunnen de generatoren volledig uitgeschakeld worden en worden de (geluids)emissies vermeden (CE Delft, 2022).

Walstroom kan zowel voor de zee- als binnenvaart beschikbaar worden gesteld, maar het ontwerp van de aansluiting is sterk afhankelijk van de energievraag van het schip dat weer sterk afhankelijk is van de omvang en de voorzieningen die het schip aan boord heeft waarvoor elektriciteit nodig is.

Voor zowel de binnenvaart als de zeevaart geldt dat een walstroomaansluiting zelden tot nooit kostendekkend is en subsidies nodig zijn om de financiering rond te krijgen (CE Delft, 2020). Ook in de tijdelijke subsidieregeling walstroom zeeschepen klimaat 2024-2026 wordt gewezen op de noodzaak 'de onrendabele top te verlagen' (IenW, 2024b). Stimulering van walstroom kan toch worden overwogen omdat gebruik van walstroom kan leiden tot belangrijke maatschappelijke baten zoals vermindering van geluids- en stankoverlast en omdat het de uitstoot van stikstof, fijnstof en CO₂ reduceert.

EU-beleid met betrekking tot walstroom

Het EU-beleid met betrekking tot walstroom is voornamelijk opgenomen in artikel 9 van de Alternative Fuels Infrastructure Regulation (AFIR-verordening; EU 2023a) en artikel 6 van de verordening FuelEU Zeevaart (EU 2023b). De verordeningen zijn onderdeel van het Fit-for-55 pakket van de Europese Commissie, dat als doel heeft de netto broeikasgasemissies van de EU tegen 2030 met ten minste 55 procent te verminderen ten opzichte van het niveau van 1990 en klimaatneutraliteit te bereiken in 2050. De FuelEU Zeevaart schrijft met betrekking tot walstroom voor dat alle zee-gaande passagiersschepen en zeegaande containerschepen van meer dan 5.000 bruto ton vanaf 01-01-2030 gebruik dienen te maken van walstroom wanneer ze aangemeerd liggen in een zeehaven die onder artikel 9 van de AFIR valt. De EC heeft voor deze twee scheepstypen gekozen omdat ze van alle scheepstypen die aan wal liggen de grootste uitstoot per uur hebben. In artikel 9 van de AFIR worden de verplichtingen met betrekking tot de walstroominfrastructuur nader gespecificeerd. De EU-lidstaten moeten de noodzakelijke maatregelen nemen om ervoor te zorgen dat vanaf 1 januari 2030 elke zeehaven van het TEN-T-netwerk, waarvan het gemiddelde jaarlijkse aantal havenbezoeken over de laatste drie jaren van zeegaande containerschepen boven de 5.000 bruto ton, meer dan honderd bedraagt, voldoende walstroomvermogen aanbiedt om minimaal 90 procent van de jaarlijkse havenbezoeken van dit scheepssegment te bedienen. Voor zeehavens die zeegaande Ro-Ro-passagiersschepen en hogesnelheidspassagiersschepen boven de 5.000 bruto ton ontvangen, geldt dezelfde eis, maar met een drempelwaarde van gemiddeld veertig havenbezoeken per jaar; voor zeehavens die overige zeegaande passagiersschepen (waaronder cruiseschepen) boven de 5.000 bruto ton ontvangen ligt de drempelwaarde op gemiddeld 25 havenbezoeken per jaar. Bepaalde havenbezoeken tellen niet mee bij het bepalen van het jaarlijkse aantal havenbezoeken, namelijk: schepen die korter dan twee uur aan de kade liggen, schepen die voor hun stroombehoefte op de ligplaats emissievrije technologieën gebruiken, onvoorziene havenbezoeken vanwege veiligheidsredenen of levensreddende operaties op zee, als schepen niet op een walstroomvoorziening kunnen worden aangesloten omdat de stabiliteit van het elektriciteitsnet uitzonderlijk in gevaar komt, als schepen gedurende een beperkte periode energie moeten opwekken aan boord ten gevolge van een noodsituatie die een onmiddellijk risico inhoudt voor mensenlevens, het schip of het milieu, of voor andere redenen van overmacht.

Het verplicht gebruik maken van walstroom voor alle aan boord benodigde elektriciteit door bovengenoemde scheepssegmenten in een zeehaven die onder artikel 9 van de AFIR valt zal verplicht worden gesteld vanaf 1 januari 2030. Deze verplichting zal voor de andere EU-zeehavens vanaf 1 januari 2035 gelden als deze havens over walstroomvoorzieningen beschikken. In de overgangsperiode 2030-2034 kan een EU-lidstaat besluiten dat een schip dat is aangemeerd aan de kade in een aanloophaven onder zijn jurisdictie die niet onder artikel 9 van de AFIR valt, of in bepaalde delen van die haven, moet worden aangesloten op een walstroomvoorziening en voor zijn stroombehoefte op de ligplaats walstroom moet gebruiken. De lidstaat stelt de Commissie één jaar vóór de toepassing daarvan in kennis van zijn besluit om deze verplichting op te leggen.

Tijdelijke subsidieregeling walstroom zeeschepen 2022-2023

De tijdelijke subsidieregeling walstroom zeeschepen 2022-2023, met een totaal toegekend subsidiebedrag van 18,2 miljoen euro is afgerond. Het heeft 14 subsidiebeschikkingen opgeleverd.¹⁵

De subsidie kon worden aangevraagd door een in Nederland gevestigde natuurlijke of rechtspersoon die voornemens was een walstroomvoorziening voor zeeschepen (met uitzondering van pleziervaartuigen) aan te schaffen en te installeren in een Nederlandse zeehaven (IenW, 2022a, b). De subsidie bedroeg ten hoogste 35 procent van de subsidiabele kosten tot een maximum van 5 miljoen euro per project. Het te subsidiëren project diende binnen 48 maanden na de startdatum van het project afgerond te zijn. De startdatum lag maximaal 6 maanden na de beschikking tot subsidieverlening.

Tijdelijke subsidieregeling walstroom zeeschepen 2024-2027

De tijdelijke subsidieregeling walstroom zeeschepen 2024-2027, met een totaalbudget van 18,8 miljoen euro, is in essentie gelijk aan de subsidieregeling walstroom zeeschepen 2022-2023 (IenW, 2024a). Het doel en toepassingsbereik en de aanvraagvereisten van beide regelingen zijn identiek. De regeling voor 2024-2027 bestaat uit vier tenderrondes, waarvan er één liep van november 2024 tot in februari 2025. De drie resterende tenderrondes vinden in juni-september van 2025, 2026 en 2027 plaats. Het budget per tenderronde is 4,7 miljoen euro. De subsidie bedraagt ten hoogste 35 procent van de subsidiabele kosten tot een maximum van 3 miljoen euro per project (in de vorige regeling gold een maximum van 5 miljoen euro).

Tijdelijke subsidieregeling walstroom zeeschepen klimaat 2024-2026

Het doel van deze regeling is het stimuleren van de realisatie van walstroomvoorzieningen voor zeeschepen in Nederlandse zeehavens om de emissie van CO₂ te verminderen en te stimuleren dat de minimale walstroomvoorzieningen als bedoeld worden gerealiseerd voor de zeehavens die onder de reikwijdte van artikel 9 van de AFIR-verordening vallen (IenW, 2024b). In de kern houden deze minimale voorzieningen in dat EU-lidstaten voldoende walstroomvoorzieningen moeten aanleggen om aan de elektriciteitsbehoefte aan boord van aangemeerde zeegaande passagiersschepen en zeegaande containerschepen van meer dan 5.000 bruto ton, te voldoen, voor ten minste 90 procent van het jaarlijkse aantal havenaanlopen van deze scheepssegmenten. De verplichting geldt vanaf 1 januari 2030 en alleen voor zeehavens waarbij bepaalde drempelwaarden van jaarlijkse havenbezoeken per scheepssegment worden overschreden. De scheepstypen staan in tabel 5.15.

Walstroomvoorzieningen op zogenaamde AFIR-terminals¹⁶ zijn prioritair in de subsidieregeling. Voor deze projecten is in totaal 170 miljoen euro beschikbaar en geldt een maximaal subsidiepercentage van 45 procent per project. Daarnaast komen ook walstroomvoorzieningen die niet bijdragen aan AFIR-verplichtingen in aanmerking voor in totaal maximaal 10 miljoen euro subsidie. Voor

¹⁵ Oorspronkelijk waren er 17 subsidiebeschikkingen en was het toegekend subsidiebedrag 4,5 miljoen euro hoger. Drie projecten hebben zich echter teruggetrokken omdat ze vanwege netcongestie of een andere reden hun project niet uit konden voeren.

¹⁶ Een AFIR-terminal is een terminal die voldoet aan de voorwaarden van artikel 3, eerste lid, onder a, en tweede lid, van de tijdelijke subsidieregeling walstroom zeeschepen klimaat 2024-2026 (IenW, 2024b). Een AFIR-terminal kan zelfstandig al voldoen aan een drempelwaarde van jaarlijks aantal havenbezoeken of onderdeel uitmaken van een groepje terminals in een zeehaven die samen voldoen aan een drempelwaarde.

hen geldt een maximaal subsidiepercentage van 30 procent per project. Het subsidiepercentage wordt toegepast op het bedrag van de subsidiabele kosten indien de subsidieaanvraag ten hoogste 5,5 miljoen euro bedraagt of het bedrag van de subsidiabele kosten waarop de exploitatiewinst in mindering is gebracht indien de subsidieaanvraag meer dan 5,5 miljoen euro bedraagt. Beperking van de subsidieregeling tot alleen walstroomvoorzieningen op AFIR-terminals zou onvoldoende recht doen aan projecten voor scheepssegmenten die een vergelijkbare of betere kosteneffectiviteit kunnen hebben, maar die (nog) niet zijn meegenomen in de AFIR-verordening.

Tabel 5.15
AFIR en niet-AFIR scheepstypen

Scheepstype	AFIR ^a	Niet-AFIR
Bulkcarrier		x
Containerschepen	x	
Conventioneel stukgoed		x
Roro lading/autoschepen		x
Koelschepen		x
Olietankers		x
Chemie/Gastankers		x
Passagiersschepen	x	
Overige schepen		x

a) Voor de AFIR-vereisten tellen alleen container- en passagiersschepen mee van meer dan 5.000 bruto ton. In het tekstkader 'EU-beleid met betrekking tot walstroom' wordt dit nader toegelicht.

De formulering van onder andere de subsidiabele activiteiten staat beschreven in de Staatscourant (IenW, 2024b). De aanschaf en installatie van een walstroomvoorziening dient binnen 48 maanden na de startdatum van het project afgerond te zijn. De startdatum ligt maximaal 6 maanden na de beschikking tot subsidieverlening.

Budgetten

De (lopende) RVO-subsidiebeschikkingen (2022-2024), dan wel subsidiebudgetten exclusief uitvoeringskosten (2025-2027), voor de regelingen zijn weergegeven in Tabel 5.16. De vermelde subsidiebudgetten zijn onder voorbehoud van goedkeuring van budgetmutatie door de financiële directie van IenW en van Financiën.

Wijzigingen ten opzichte van MESN-rapportage 2024

Ten tijde van het schrijven van de MESN-rapportage 2024 (Reinds et al. 2024) was er monitoringsdata beschikbaar van elf (waaronder de drie later verwijderde projecten) van de zeventien (later: veertien) subsidiebeschikkingen van de tijdelijke subsidieregeling walstroom zeeschepen 2022-2023. De monitoringsdata van alle veertien projecten is nu beschikbaar. We kunnen hierdoor een betere inschatting van het effect op de reductie van NO_x-emissies van deze subsidieregeling maken. Destijds werd er 32 miljoen euro gereserveerd voor een tweede tranche van dezelfde subsidie-regeling voor de periode 2024-2025. De effecten hiervan hebben we bij MESN2024 ingeschat. De tweede tranche is echter vervangen door de tijdelijke subsidieregeling walstroom zeeschepen 2024-2027 met een subsidiebudget van 18,8 miljoen euro. De subsidie bedraagt daarbij ten hoogste 35 procent van de subsidiabele kosten tot een maximum van 3 miljoen euro per project. In de regeling voor 2022-2023 gold een maximum van 5 miljoen euro per project.

Tabel 5.16

RVO-subsidiebeschikkingen (2022-2024) dan wel subsidiebudgetten exclusief uitvoeringskosten (2025-2027)

Regeling	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	To- taal
Subsidieregeling 2022-2023	10,4	7,9								18,2
Subsidieregeling 2024-2027			4,7 ^a	4,7	4,7	4,7				18,8
Subsidieregeling klimaat 2024-2026 AFIR			150 ^b	15	5					170
Subsidieregeling klimaat 2024-2026 niet-AFIR			2,75 ^b	4	3,25					10

a) In de tenderronde van 2024 is een subsidiebedrag van 3 miljoen euro aangevraagd. Ten tijde van schrijven was de beschikking nog niet toegekend. Het subsidiebudget in 2024 bedroeg 4,7 miljoen euro.

b) De bedragen in 2024 zijn toegekende lopende beschikkingen.

De tijdelijke subsidieregeling walstroom zeeschepen klimaat 2024-2026 is nieuw ten opzichte van de vorige rapportage. Deze regeling is voornamelijk gericht op AFIR-schepen. De call van 2024 bestaat uit acht subsidiebeschikkingen. De som van de beschikkingen bedraagt ruim 152 miljoen euro en maakt daarmee een groot deel uit van het totale subsidiebudget van 180 miljoen euro. Samengevat, het potentiële subsidiebudget van de stikstofsubsidieregelingen bij MESN2024 was 63 miljoen euro (exclusief 1 miljoen euro kosten voor de uitvoeringsorganisatie). Bij MESN2026 (Reinds et al., 2026) is dit 37 miljoen euro. De klimaatsubsidieregeling, voornamelijk gericht op AFIR-schepen, heeft een budget van 180 miljoen euro waarvan ruim 152 miljoen al is beschikt. Bovendien is er voor de voorliggende rapportage meer monitoringsdata beschikbaar.

Een ander belangrijk verschil is dat de NO_x-emissiefactoren (kilogram NO_x die per uur ligtijd aan de wal wordt uitgestoten) per scheepstype en -grootte zijn verlaagd. Dit is het resultaat van voortschrijdend inzicht in de ontwikkeling van de samenstelling van de zeevaartvloot en de scheepvaartactiviteiten in de Emissieregistratie en de ERL-ramingen (Koch, 2025; TNO, 2025). De resulterende emissiefactoren worden bij de berekening met het AERIUS-model gebruikt. Lagere NO_x-emissiefactoren zullen bij overige gelijkblijvende omstandigheden resulteren in minder NO_x-reductie bij gebruikmaking van walstroom.

Status beleidsinstrument

Gezamenlijk met de RVO zijn er drie subsidieregelingen opgesteld. De tijdelijke subsidieregeling walstroom zeeschepen 2022-2023, met een totaal toegekend subsidiebedrag van 18,2 miljoen euro, is afgerond. De tijdelijke subsidieregeling walstroom zeeschepen 2024-2027, met een totaalbudget van 18,8 miljoen euro, bestaat uit vier tenderrondes, waarvan er één is doorlopen. De drie resterende tenderrondes vinden in juni-september van 2025, 2026 en 2027 plaats. De tijdelijke subsidieregeling walstroom zeeschepen klimaat 2024-2026, met totaalbudget van 180 miljoen euro, heeft

een call in elk kalenderjaar.¹⁷ De call van 2024 is afgesloten. De call van 2025 liep van 21 mei tot 1 oktober, en die van 2026 was per 1 mei 2025 nog niet vastgesteld.

Walstroominventarisatie 2024 door Haskoning

Haskoning (voorheen Royal Haskoning DHV) heeft eind 2023 in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een volledige inventarisatie opgeleverd gericht op de stand van zaken van walstroomvoorzieningen in Nederlandse zee- en binnenvaarthavens en op Rijksligplaatsen (RHDHV, 2024). Het betreft zowel havens die onder de AFIR-verordening vallen, als havens die (deels) niet onder AFIR vallen. De inventarisatie geeft een actueel inzicht in de aanwezigheid van walstroomvoorzieningen, in harde en zachte plannen, in ambities en knelpunten bij de aanleg en het gebruik van walstroomvoorzieningen.

Haskoning heeft geconstateerd dat er, uitgaande van de havenaanlopen in 2023, in 2030 een AFIR-verplichting zal gelden voor de volgende vijf Nederlandse zeehavens: haven van Rotterdam, haven van Amsterdam, haven van Moerdijk, North Sea Port (Vlissingen en Terneuzen) en IJmuiden Seaports.¹⁸ In mei 2023 heeft IenW afspraken gemaakt met de havenbeheerders van de vijf grootste Nederlandse zeehavens, verenigd in de Branche Organisatie Zeehavens (BOZ), om in onderlinge afstemming ernaar te streven tijdig te voldoen aan de AFIR-verplichtingen (IenW, 2023a, b). De afspraken met de BOZ zullen periodiek gemonitord worden, wat zo nodig kan leiden tot bijstelling. Daarom heeft Haskoning een monitoringsformat opgesteld waarmee de walstroomontwikkelingen, het gebruik ervan en de gevraagde netcapaciteit richting en na 2030 zal worden bijgehouden door IenW en de BOZ-havens. Om inzicht te krijgen of de havens op koers liggen om de richtlijnen voor 2030 te halen is het monitoringsformat er ook op gericht om jaarlijks de status en de verwachte ontwikkelingen in 2027, 2028 en 2029 in kaart te brengen.

Haskoning heeft de potentiële stroomvraag van AFIR-schepen ingeschat op 1,9 PJ (0,5 TWh) in 2030, indien de vijf bovengenoemde havens aan AFIR zouden voldoen (dus voldoende aanbod aan walstroom leveren). Ze zijn hierbij uitgegaan van de havenaanlopen per AFIR-scheepssegment van 2023. Mogelijk neemt het aantal havenaanlopen en/of de scheepsgrootte, en daarmee de potentiële stroomvraag, in de toekomst toe. De havenbeheerders konden in 2023 echter nog geen goede inschatting maken hoe groot deze verwachte toename zou zijn. CE Delft (2024) heeft op basis van het Haskoning-rapport ook de stroomvraag in 2030 geschat voor het geval dat alle terminals die wel aan AFIR moeten voldoen, maar waarvan nog geen concrete plannen bekend waren in 2023, in 2030 nog geen walstroomvoorziening hebben. Ze komen tot een potentiële stroomvraag van 0,9 PJ.

Status walstroomvoorzieningen in Europese havens 2024 door DNV

DNV (2024) heeft een overzicht gemaakt van de status van walstroomvoorzieningen in geselecteerde Europese havens. Volgens DNV zijn er ongeveer 100 bedrijven in de haven Rotterdam met een locatie aan het water waar ze zeeschepen ontvangen. Zes van deze bedrijven hebben al walstroomvoorzieningen bij één of meerdere ligplaatsen (zie tabel 6-71 van DNV, 2024), terwijl 20-25

¹⁷ In de klimaatsubsidieregeling worden aanvragen volgens volgorde van binnenkomst afgehandeld (totdat het budget op is). Bij de stikstofsubsidieregelingen worden alle aanvragen per tenderronde beoordeeld en gerangschikt aan de hand van criteria.

¹⁸ IJmuiden Seaports valt niet onder de BOZ-havens.

bedrijven haalbaarheidsstudies voor walstroom uitvoeren. De Haven van Rotterdam neemt, samen met de gemeente Rotterdam, actief deel aan de haalbaarheidsfase. En het walstroomprogramma team binnen de havenautoriteit, ondersteunt de bedrijven in de haven bij het aanvragen van subsidies, het plannen van inkoop en financiering. DNV heeft ook een inventarisatie gemaakt van de potentiële stroomvraag naar segment voor de havens Rotterdam, Amsterdam, Terneuzen en Vlissingen. Zij schatten, op basis van het aantal calls, scheepsgrootte en ligtijden, de maximale stroomvraag in op 4,6 Petajoule. Ongeveer een derde daarvan is van containerschepen (1,1 Petajoule), cruiseschepen (0,2 Petajoule) of passagiersschepen (0,1 Petajoule). Ruim 90 procent van deze stroomvraag ligt in Rotterdam.

Hoe wordt het beleidsinstrument meegenomen?

In dit onderzoek worden de drie tijdelijke subsidieregelingen als vastgesteld beleid meegenomen. De tijdelijke subsidieregeling walstroom zeeschepen 2022-2023 is immers al afgerond en zijn opvolger, de tijdelijke subsidieregeling walstroom zeeschepen 2024-2027, heeft de eerste tender ronde al doorlopen. De tijdelijke subsidieregeling walstroom zeeschepen klimaat 2024-2026 nemen we ook mee als vastgesteld beleid. De call van 2024 is al doorlopen en de subsidieregeling is nodig om per 01-01-2030 aan de walstroomverplichting van de AFIR-verordening te kunnen voldoen. De budgetten voor 2026 en 2027 van de subsidieregelingen zijn echter onder voorbehoud van goedkeuring van budgetmutatie door de financiële directie van IenW en van Financiën.

De maatregel had naar verwachting nog geen effect in 2023, aangezien het enkele jaren duurt voordat een walstroominstallatie is gerealiseerd en de eerste tenderronde pas in maart 2022 is opengesteld.

Effectschatting

NO_x-reductie in 2030 van projecten met subsidiebeschikking

Voor de effectschatting van de maatregel is gedetailleerde informatie door RVO beschikbaar gesteld over de in totaal 23 projecten van de twee stikstofsubsidiereregelingen en de klimaatsubsidieregeling waaraan een subsidiebeschikking is toegekend.¹⁹ Vanwege hoge vertrouwelijkheid van de data rapporteren wij alleen op hoofdlijnen over deze 23 projecten. Tabel 5.17 geeft een overzicht van de subsidieregelingen en stand van zaken op basis van de RVO-data.

Tabel 5.17

Stand van zaken subsidieregelingen walstroom per 1 mei 2025. Budget in miljoen euro.

Subsidieregeling	Aantal beschikkingen	Toegekend budget	Totaal budget
Walstroom zeeschepen 2022-2023 en 2024-2027			
2027	15	21,2	37,0
Walstroom zeeschepen klimaat 2024-2026	8	152,7	180,0

¹⁹ We nemen aan dat de subsidieaanvraag van de tenderronde van 2024 van subsidieregeling 2024-2027 ook toegekend wordt.

Bij het aanvragen van subsidie moeten projectaanvragers een AERIUS-berekening (laten) uitvoeren.²⁰ Hierin is aangenomen dat alle schepen die hun ligplaatsen aandeden, gedurende een door de subsidieregeling voorgeschreven kalenderjaar,²¹ voor 90 procent van de verblijftijd van walstroom gebruik zullen maken versus de situatie zonder walstroomvoorziening (in overeenstemming met de aannames binnen AERIUS). Het AERIUS-model berekent daarmee de potentiële reductie van NO_x-emissie van scheepsactiviteiten aan de wal als in het voorgeschreven kalenderjaar. Het AERIUS-model bevat ook NO_x-emissiefactoren (kilogram NO_x-emissie per uur voor verschillende scheepstypen en grootteklassen) voor de jaren tot en met 2035. De geraamde emissiefactoren dalen in de loop der jaren hoofdzakelijk door de instroom van nieuwe zeeschepen in de vloot waarvan de motoren aan strengere NO_x-emissie-eisen (de zogenaamde TIER III eisen) moeten voldoen sinds de invoering van het emissiecontrolegebied voor stikstofuitstoot op de Noordzee en de Baltische zee per 1 januari 2021.

We hebben de NO_x-emissiereductie naar scheepstype in 2030 van de 23 projecten gezamenlijk berekend (tabel 5.18). Dit levert een reductie van 2,0 kiloton NO_x op. Het aandeel van container- en passagiersschepen hierin is groot omdat vanwege EU-wetgeving veel walstroomprojecten gericht zijn op de AFIR-scheepstypen (zie tabel 5.15).

Tabel 5.18

NO_x-emissiereductie in 2030 van de 23 bekende projecten gezamenlijk (ton)

Scheepstype	NO _x -reductie
Bulkschepen	13
Container, general dry cargo (stukgoed), Roll on- Roll off	1.269
Koel- en vissereschepen	33
Olietankers, overige tankers	30
Passagiersschepen	429
Sleepboten, werkschepen en overige	241
Totaal	2.014

Potentiële NO_x-reductie in 2030 en 2035

Het toegekende subsidiebedrag aan de projecten van de stikstofsubsidiereregelingen bedraagt ruim 21 miljoen euro en aan de projecten van de klimaatsubsidieregeling ruim 152 miljoen euro. Om het potentiële effect van het volledige subsidiebedrag (37 + 180 = 217 miljoen euro) in te schatten hebben we aangenomen dat de tot nu toe toegekende aanvragen representatief zijn voor het resterende deel van het budget voor toekomstige walstroomprojecten. We komen dan uit op een gezamenlijke potentiële emissiereductie van 2,9 kiloton NO_x in 2030 en 2,5 kiloton NO_x in 2035. Hierbij houden we rekening met de totale omvang van emissies naar scheepstype volgens de

²⁰ Het uitvoeren van een AERIUS-berekening geldt voor de stikstofsubsidiereregelingen. Bij de klimaatsubsidiereregeling wordt naar grotendeels dezelfde detailinformatie gevraagd, maar wordt deze gebruikt om de CO₂-emissiereductie te berekenen. Het PBL heeft met de NO_x-emissiefactoren van het AERIUS-model de AERIUS-berekening voor de klimaatprojecten uitgevoerd.

²¹ Bij de tenderrondes van aanvraagjaar 2022 was het voorgeschreven kalenderjaar 2019. Bij recentere tenderrondes en bij de call van 2024 van de klimaatsubsidieregeling zijn recentere kalenderjaren voorgeschreven.

Emissieregistratie en de autonome ontwikkeling van emissies van stilliggende zeeschepen naar respectievelijk 2030 en 2035.

Onzekerheden

De potentiële NO_x-reducties van 2,9 kiloton in 2030 en 2,5 kiloton in 2035 zijn gebaseerd op de aanname dat de resterende subsidiebudgetten volledig worden benut en op de eis bij de indiening van de subsidieaanvraag ervanuit te gaan dat alle schepen gedurende 90 procent van de verblijftijd van walstroom gebruik maken. Hiermee is rekening gehouden met tijd voor manoeuvreren en aansluiting op de installatie. We weten echter dat er alleen voor containerschepen en passagiersschepen van meer dan 5.000 bruto ton die in een grote Europese haven aangemeerd liggen een Europese verplichting (vanuit FuelEU Maritime) geldt om vanaf 1 januari 2030 al het energieverbruik aan boord te betrekken uit walstroom. Op dit moment is slechts een klein deel van de zeeschepen uitgerust met de benodigde aansluitingen voor walstroom. Welke fractie van zeeschepen in 2030 en 2035 walstroom-geschikt zal zijn is daarmee onzeker. Op basis van informatie uit de subsidieaanvragen, openbare bronnen en een gesprek met een BOZ-expert op het gebied van walstroomvoorzieningen hebben we per scheepstype aangenomen welke fractie van schepen walstroom-geschikt zal zijn in 2030 en 2035. Een tweede onzekerheidsfactor komt voort uit het feit dat bij de laatste drie tenderrondes van de stikstofsubsidieregelingen niet het gehele subsidiebudget van de tenderonde, maar ongeveer 60 procent ervan werd benut. We hebben daarom een variant doorgerekend waarbij een combinatie van deze onzekerheidsfactoren is verwerkt (een scheepstypeafhankelijke fractie van schepen is walstroom-geschikt en 60 procent van resterend subsidiebudget van de niet op AFIR gerichte subsidieregelingen wordt benut). Deze variant leidde tot een NO_x-reductie van 2,0 kiloton in zowel 2030 als 2035. Al met al komen we tot een bandbreedte van NO_x-reductie van 2,0 tot 2,9 kiloton in 2030 en 2,0 tot 2,5 kiloton in 2035 ten opzichte van de geraamde NO_x-emissie van 9,6 kiloton in 2030 en 8,6 kiloton in 2035 van stilliggende zeeschepen in Nederlandse zeehavens zonder de subsidieregelingen.

Neveneffecten

Door het gebruik van walstroom nemen ook de CO₂-emissies af. Op basis van de RVO-data van de subsidieregeling walstroom zeeschepen klimaat 2024-2026 hebben we de CO₂-reductie in 2030 van de zeven projecten waaraan in de call van 2024 een subsidiebeschikking is toegekend ingeschat. Deze zeven projecten zijn gericht op AFIR-scheepstypen. De CO₂-reductie van de zeven projecten gezamenlijk bedraagt 75 kiloton CO₂ in 2030. Het toegekende subsidiebedrag is 150 miljoen euro. Als we het subsidiebedrag schalen naar het volledige subsidiebudget voor projecten gericht op AFIR-scheepstypen (170 miljoen euro) komen we tot een potentiële CO₂-reductie van 85 kiloton in 2030. Dit is een reductie van 7 procent van de CO₂-emissie in 2030 van alle stilliggende zeeschepen in Nederlandse zeehavens zonder de subsidieregelingen (bijna 1.200 kiloton CO₂). De klimaatsubsidieregeling heeft een budget van 10 miljoen euro voor walstroomprojecten die niet gericht zijn op AFIR-scheepstypen. In de call van 2024 zat er slechts 1 project in deze categorie. Dit is te weinig om voor deze categorie de CO₂-reductie in 2030 verantwoord in te schatten.

Door het gebruik van walstroom nemen ook de fijnstof-emissies (PM_{2,5}) af en is er bovendien minder geluid naar de omgeving. We beschikken echter niet over emissiefactoren van PM_{2,5} (kilogram PM_{2,5}-emissie per uur ligtijd voor verschillende scheepstypen en grootteklassen) en kunnen daarvoor de PM_{2,5}-emissie reductie niet berekenen.

Referenties

- Aanpak Stikstof (2023), 'Maatregelen, Verkeer en Vervoer, Subsidieregeling walstroom zeevaart', zie <https://www.onslevendlandschap.nl/maatregelen/verkeer-en-vervoer/subsidieregeling-walstroom-zeevaart>, geraadpleegd op 15 maart 2023.
- CE Delft (2020), *Stimulering van walstroom. Een vergelijkende analyse van drie potentiële stimuleringsmaatregelen*, Delft: CE Delft.
- CE Delft (2022), *Klimaatmaatregelen mobiliteit. Factsheets voor de KEV 2022*, Delft: CE Delft.
- CE Delft (2024), *Bunkerafzet in Nederland van de internationale scheepvaart. Verwachting voor 2030, 2035 en 2040*, Delft: CE Delft.
- DNV (2024) *Status for onshore power supply in selected EU ports*
- EU (2023a), *Verordening (EU) 2023/1804 van het Europees Parlement en de Raad van 13 september 2023 betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen en tot intrekking van Richtlijn 2014/94/EU*.
- EU (2023b), *Verordening (EU) 2023/1805 van het Europees Parlement en de Raad van 13 september 2023 betreffende het gebruik van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in het zeevervoer, en tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG*.
- IenW (2022a), 'Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van 16 maart 2022, nr. IENW/BSK-2022/42785, houdende vaststelling van de Tijdelijke subsidieregeling walstroom zeeschepen 2022–2023', *Staatscourant*, 2022(7558).
- IenW (2022b), 'Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van 12 december 2022, nr. IENW/BSK-2022/290831, tot wijziging van de Tijdelijke subsidieregeling walstroom zeeschepen 2022–2023 in verband met het opnemen van een ondergrens voor stikstofreductie', *Staatscourant*, 2022(33385).
- IenW (2023a), 'Intentieverklaring walstroom', kamerbrief IENW/BSK-2023/135490.
- IenW (2023b), 'Intentieverklaring IenW en BOZ over het stimuleren van walstroom in de BOZ-zeehavens. Bijlage bij kamerbrief IENW/BSK-2023/135490.
- IenW (2024a), 'Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van 28 oktober 2024, nr. IENW/BSK-2024/294197, houdende vaststelling van de Tijdelijke subsidieregeling walstroom zeeschepen 2024–2027', *Staatscourant*, 2024(34410).
- IenW (2024b), 'Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van 1 februari 2024, nr. IENW/BSK-2024/5214, houdende vaststelling van de Tijdelijke subsidieregeling walstroom zeeschepen klimaat 2024–2026', *Staatscourant*, 2024(2457).
- Koch, R., M. Bolech en P. Coenen (2025), *Memo AERIUS emissiefactoren*.
- LVN (2020), *Kamerbrief Voortgang Stikstofproblematiek: structurele aanpak*, Den Haag: Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit.
- PBL en RIVM (2025), *Emissieramingen luchtverontreinigende stoffen 2025. Rapportage bij de Klimaat- en Energieverkenning 2024*, Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving.
- Reinds, G.J. et al. (2024), *Voortgang stikstofbronmaatregelen en verwachte effecten in 2030. Monitoring en evaluatie van het Programma Stikstofreductie en Natuurverbetering*, Wageningen: Wageningen University & Research, Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving, Bilthoven: Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu.
- Reinds, G.J., W.F.A. van Dijk, M.J.J. 't Hoen, B. van Doren, M. Traa, N. van Maaswaal, D.S. Nijdam (PBL), T.C.A. Cals, J. van Os (WUR), S.B. Hazelhorst, T.N.P. Nguyen en W.A. Marra (RIVM) (2026), *Voortgang stikstofbronmaatregelen en verwachte effecten in 2030. Monitoring en evaluatie van*

het Programma Stikstofreductie en Natuurverbetering 2026, Wageningen: Wageningen University & Research, Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving, Bilthoven: Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu.

RHDHV (2024), *Walstroominventarisatie 2024*, Rotterdam: RoyalHaskoning DHV

TNO (2025), *TNO achtergrondrapport Mobiliteit bij KEV 2024 en ERL 2025*, 6 maart 2025

5.5 Verlaging maximumsnelheid

Tabel 5.19

OM1: Verlaging maximumsnelheid

Naam maatregel	Verlaging maximumsnelheid
Instrument(en)	Normstelling
Soort maatregel	Bronmaatregel
Sector	Mobiliteit en Bouw
Status	Vastgesteld beleid

Beschrijving beleidsinstrument

Voorafgaand aan het pakket aan stikstofmaatregelen van april 2020, is in het najaar van 2019 besloten een snelheidsverlaging in te voeren op het hoofdwegenet (LNV, 2019). De snelheidsverlaging is ingevoerd na het goedkeuren van de spoedwet aanpak stikstof door beide Kamers. De snelheidsverlaging heeft als doel het verminderen van de stikstofuitstoot van wegverkeer. In maart 2020 is de snelheidslimiet overdag verlaagd naar 100 kilometer per uur op wegen waar voorheen 120 of 130 kilometer per uur mocht worden gereden. Deze snelheidsverlaging geldt alleen overdag. Tussen 19.00 en 06.00 uur mag op deze wegen wel 120 of 130 kilometer per uur worden gereden.

De spoedwet is ingesteld om stikstofruimte voor woningbouw en een aantal infrastructurele projecten te verkrijgen en tegelijk de stikstofbelasting op de natuur te verminderen (LNV, 2020). Het uitgangspunt bij de maatregelen in de spoedwet is dat 30 procent van de verminderde stikstofneerslag ten goede komt aan de versterking van de natuur en dat 70 procent naar nieuwe ontwikkelingen kan gaan. De verlaging van de maximumsnelheid op autosnelwegen was een van de drie maatregelen in de spoedwet. De verwachte stikstofruimte als gevolg van de maatregel is geregistreerd in het stikstofregistratiesysteem (SSRS). Deze ruimte was beschikbaar voor activiteiten in de bouwsector en voor het op gang brengen van infrastructuurprojecten.

Op 1 april 2022 heeft het kabinet besloten de stikstofruimte als gevolg van de snelheidsverlaging niet langer beschikbaar te stellen voor nieuwe vergunningen en is deze maatregel uit het stikstofregistratiesysteem gehaald (Aanpak Stikstof, 2022; Trouw, 2022). De snelheidsverlaging blijft wel van kracht en de ruimte die niet is gebruikt komt ten goede aan de natuur.

Het kabinet Schoof besloot om de maximumsnelheid te verhogen naar 130 kilometer per uur (Rijksoverheid, 2024). Per 14 april 2025 is op 3 trajecten de maximumsnelheid verhoogd (zie tabel 5.20).

Tabel 5.20

Trajecten verhoging maximumsnelheid per 14 april 2025

Nr.	Traject	Lengte^a	Aandeel voertuigkilometers snelwegen overdag
1	A7 – Afsluitdijk tussen Stevin sluizen en Lorentzsluizen	Ca. 44 km	0,2%
2	A7 tussen aansluiting Winschoten en grens met Duitsland	Ca. 24 km	0,1%
3	A6 tussen aansluiting Lelystad Noord en de Ketelbrug	Ca. 18 km	0,2%

- a) Dit betreft de lengte in beide rijrichtingen. 44 km verwijst dus naar 22 km in één richting en 22 km in de andere richting.

Opgeteld hebben deze drie wegdelen overdag een aandeel van ongeveer 0,5 procent in het totaal aantal snelwegkilometers op een gemiddelde weekdag. Het is de bedoeling dat de maximumsnelheid van 130 kilometer per uur ook wordt ingevoerd op een vierde traject, de A37 tussen knooppunt Holssloot en aansluiting Zwartemeer.

Status beleidsinstrument

De snelheidsverlaging is ingevoerd op 16 maart 2020 en sindsdien van kracht (Aanpak Stikstof, 2022). De snelheidsverhoging is op drie trajecten ingevoerd op 14 april 2025.

Hoe wordt het beleidsinstrument meegenomen?

In het eerste kwartaal van 2020 heeft het kabinet de snelheidslimiet op de Nederlandse snelwegen verlaagd naar 100 kilometer per uur op wegen waar voorheen 120 of 130 kilometer per uur mocht worden gereden. Deze lagere snelheidslimiet geldt alleen overdag: tussen 19.00-06.00 uur mag op de betreffende wegen wel 120 of 130 kilometer per uur worden gereden. De verlaging van de snelheidslimiet is onderdeel van het spoedmaatregelenpakket van november 2019 om de stikstofneerslag in Natura 2000-gebieden te beperken.

Uit onderzoek van Rijkswaterstaat naar de gereden snelheden en effecten van de snelheidsverlaging blijkt dat op 120 en 130 kilometer per uur-wegen, waar nu overdag 100 gereden mag worden, het personenverkeer overdag gemiddeld rond de 103-104 kilometer per uur rijdt. Dat is een daling van circa 9-12 kilometer per uur ten opzichte van de periode voor de snelheidsverlaging. Hierbij is gecorrigeerd voor corona-effecten (door corona was het rustiger op de weg, waardoor er gemiddeld harder wordt gereden). De gemiddelde snelheid op 100 kilometer per uur wegen ligt iets hoger (ongeveer 2 tot 3 km/u) dan op wegen waar het hele etmaal 100 kilometer per uur geldt (RoyalHaskoningDHV, 2021). Tabel 5.21 geeft gemiddelde snelheden voor en na de snelheidsverlaging weer.

Ook in de avonduren zijn mensen gemiddeld langzamer gaan rijden dan voor de snelheidsverlaging, ook al is de snelheid alleen overdag verlaagd (Rijkswaterstaat, 2022b). Mogelijk is een deel van de mensen gewend aan de snelheid overdag. Een andere mogelijke reden hiervoor is dat weggebruikers niet weten hoe hard ze overdag en na 19 uur mogen rijden (KeuzeWeg, 2021). Er wordt sinds de snelheidsverlaging langzamer, maar wel vaker te hard gereden op de wegen waar de snelheid is verlaagd. Het aandeel van het verkeer dat te hard rijdt is toegenomen op 100/120 en 100/130 kilometer per uur wegen met ongeveer 20 procentpunt (Rijkswaterstaat, 2022a). Maar dit verschil tussen 100 en 120/130 kilometer per uur wegen bestond ook voor de snelheidsverlaging al. Het aantal snelheidsovertredingen op 100 kilometer per uur wegen is nu vergelijkbaar met wegen waar het gehele etmaal 100 kilometer per uur gereden mag worden.

Tabel 5.21

Gemiddeld gereden snelheid (km/uur) per snelheidsregime overdag en 's nachts voor en na de verlaging van de maximumsnelheid

Tijdstip	Snelheid	Voor	Na ^a	Vershil
Overdag	Van 130 naar 100/130	115,2	101,8	-13,4 (-12%)
	Van 120 naar 100/120	112,5	102,2	-10,3 (-9%)
	100 (ongewijzigd)	101	99,9	-1,1 (-1%)
Avond/nacht	Van 130 naar 100/130	120,6	117,1	-3,5 (-3%)
	Van 120 naar 100/120	117,7	115,3	-2,4 (-2%)
	100 (ongewijzigd)	103,6	103,6	0

a) Gecorrigeerd voor lagere verkeersvraag na invoering van 100 km/u vanwege COVID-19 maatregelen.

Effectschatting

De snelheidsverlaging op autosnelwegen heeft de totale stikstofoxidenemissie van personenauto's en bestelauto's naar verwachting 1,6 tot 2,4 kiloton (6 tot 9 procent) verlaagd in 2023 en verlaagt de emissie in 2030 naar verwachting met ongeveer 1 tot 1,5 kiloton (6 tot 9 procent). Dit effect is meegenomen in de ERL als vastgesteld beleid. Het verhogen van de maximumsnelheid op drie trajecten heeft een zeer kleine impact op de emissiereductie (<0,5 procent van het effect).

Het effect op de stikstofoxidenemissies komt voornamelijk doordat auto's langzamer zijn gaan rijden en daarbij minder stikstofoxiden uitstoten. Daarnaast groeien het aantal gereden kilometers en de congestie op termijn naar verwachting iets minder door de snelheidsverlaging. Onderstaand beschrijven we achtereenvolgens het effect op rijnsnelheden, emissiefactoren en het aantal gereden kilometers.

Uit onderzoek van RHDHV (2021) naar effecten van de snelheidsverlaging op de gereden snelheden blijkt dat op 100-120 en 100-130 wegen waar nu overdag 100 kilometer per uur gereden mag worden, het personenautoverkeer overdag gemiddeld rond de 103-104 kilometer per uur rijdt. Dat is een daling van circa 9-12 kilometer per uur ten opzichte van de periode voor de snelheidsverlaging. De gemiddelde snelheid op 100/120 en 100/130 kilometer per uur wegen ligt iets hoger (ongeveer 2 tot 3 kilometer per uur) dan op wegen waar het hele etmaal 100 kilometer per uur geldt.

Er is daarna geen gericht onderzoek op deze beleidsmaatregel uitgevoerd. Wel monitort RWS jaarlijks de gereden snelheid en de zogenoemde V85 op rijkswegen in de Monitor Snelheid (Rijkswaterstaat, 2024a, b). De indicator V85 geeft de snelheid weer die door 85 procent van het verkeer wordt opgevolgd (figuur 5.1). Hieruit blijkt dat de gereden snelheid op 100-120 en 100-130 wegen in 2022 en 2023 licht is toegenomen ten opzichte van 2021, maar nog steeds op een structureel lager niveau ligt dan voor de snelheidsverlaging. De gereden snelheid ligt 4 tot 7 kilometer per uur hoger dan op wegen waar de gehele dag 100 kilometer per uur mag worden gereden. Het aandeel van het verkeer dat zich aan de snelheidslimiet houdt is hoger op 120 en 130 wegen, namelijk tussen de 80 en 90 procent, dan op 100 wegen, waar het aandeel tussen de 50 en 70 procent ligt. De opvolging op 100-120 en 100-130 wegen is overdag na invoering van de snelheidslimiet gedaald, maar ligt op een vergelijkbaar niveau als de 100 wegen. De trend in de opvolging van de snelheidslimiet is daarna stabiel gebleven.

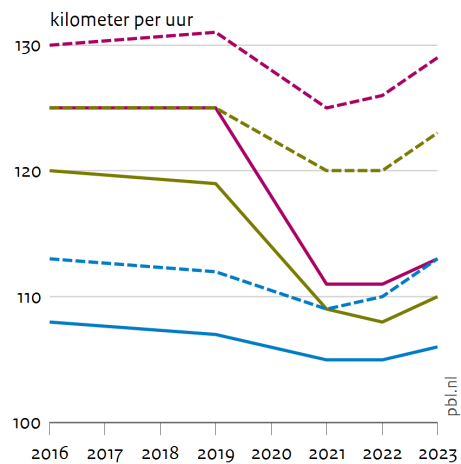
Uit CJIB-data (CJIB, 2024) blijkt dat het aantal snelheidsovertredingen op autosnelwegen waarbij een boete is uitgedeeld niet is toegenomen sinds de verlaging van de maximumsnelheid. Het aantal boetes op autosnelwegen voor te hard rijden nam tussen 2018 en 2023 af met 12 procent, de

afname was het grootst bij kleine snelheidsovertredingen (tot 5 kilometer per uur te hard). Het is niet bekend wat de ontwikkeling van het aantal snelheidscontroles in deze jaren was.

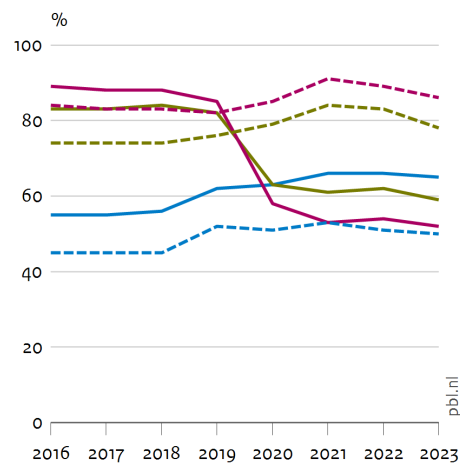
Figuur 5.1

Monitoring gereden snelheid en opvolging snelheidslimiet

Gereden snelheid (V85)



Opvolging snelheidslimiet



Toegestane snelheden

- Dag 100 km/h
- Nacht 100 km/h
- Dag 100 - 120 km/h
- Nacht 100 - 120 km/h
- Dag 100 - 130 km/h
- Nacht 100 - 130 km/h

Bron: Rijkswaterstaat - Monitor Snelheid 2019 - 2024; bewerking WUR, PBL en RIVM

Personenauto's en bestelauto's stoten gemiddeld ongeveer 25 procent minder stikstofoxiden per gereden kilometer uit bij een snelheidslimiet van 100 kilometer per uur in vergelijking met 120 of 130 kilometer per uur (IenW, 2025). De emissiereductie is alleen berekend voor de gereden kilometers overdag (tussen 6 uur en 19 uur). Bovendien gold op een deel van de snelwegen al een limiet van 100 kilometer per uur. In 2023 was 18,8 procent van de gereden kilometers van het lichte snelwegverkeer op snelwegen in de avond/nacht. In totaal ligt de gewogen emissiefactor van het lichte snelwegverkeer bij het nieuwe snelheidsregime 13 tot 16 procent lager. Hierbij is rekening gehouden met het deel van het verkeer dat te hard rijdt. De emissiereductie is niet bij alle voertuigen gelijk. Zo is de emissiereductie hoger bij oude dieselauto's en maakt het voor elektrische auto's juist niet uit hoe hard zij rijden, omdat zij geen stikstofoxiden uitstoten. Het effect op emissies in 2030 is dus lager dan in 2023 vanwege de instroom van schonere en elektrische auto's. Naar verwachting is ongeveer een kwart van alle gereden personenautokilometers in 2030 elektrisch.

Tenslotte heeft de snelheidsverlaging naar verwachting ook een effect op het totaal aantal gereden kilometers. De verlaging van de snelheidslimiet maakt de auto minder aantrekkelijk voor lange autoroverplaatsingen. Daardoor neemt het aantal gereden kilometers door bestelauto's en personenauto's af, vooral op het hoofdwegenet. Tegelijkertijd ligt het brandstofverbruik ongeveer 5-10 procent lager per gereden snelwegkilometer door de lagere gereden snelheid, waardoor autorijden iets goedkoper wordt. TNO (2025) heeft berekend dat de totale CO₂-uitstoot (en daarmee brandstofverbruik) ongeveer met 3 procent is afgenomen door de verlaagde snelheidslimiet. Tenslotte zal een deel van het verkeer vaker een route over N-wegen kiezen. Met behulp van een

modelanalyse hebben we een inschatting gemaakt van deze effecten. Per saldo schatten we de afname van het aantal voertuigkilometers op alle snelwegen van personen- en bestelauto's op ongeveer 1-3 procent. Het effect is op korte termijn naar verwachting lager vanwege vertraging in het aanpassen van gewoontes en verplichtingen. Deze effecten zijn meegenomen bij het bepalen van het emissie-effect.

Onzekerheden

Er is beperkt praktijkdata beschikbaar over de samenstelling van het verkeer op de snelweg naar brandstof en leeftijd. Het is goed bekend hoeveel voertuigen er op de snelwegen rijden (met behulp van tellussen), maar niet welke auto's dit precies zijn (brandstof en leeftijd). Dit werkt door op de emissies en emissiereductie. Daarom zijn hier voor de Emissieregistratie, en voor de ERL, aannames gedaan die we voor deze analyse overnemen. Omdat de emissies van voertuigen zeer sterk afhangen van de brandstof en leeftijd vormt dit een belangrijke onzekerheid in het effect van de snelheidsverlaging. Door gebruik van (geanonimiseerde) data van ANPR-camera's (kentekenplaatherkenning) zou de samenstelling op de snelwegen relatief eenvoudig in kaart gebracht en gemonitord kunnen worden.

Andere belangrijke onzekerheden zijn het effect op het verkeersvolume (elasticiteiten, korte en lange termijn) en emissiefactoren (veroudering benzineauto's, functioneren SCR-katalysator dieselauto's, praktijkemissies). Dit heeft een groot effect op de emissies en emissiereductie. Deze factoren zijn meegenomen in de bandbreedte van de effectschatting.

Neveneffecten

Naast een lagere uitstoot van stikstofoxiden doordat er langzamer wordt gereden, zal de verlaging van de maximumsnelheid naar verwachting ook zorgen voor een verbeterde doorstroming en hogere verkeersveiligheid, doordat de gereden snelheden in het verkeer homogener zijn verdeeld. Daarnaast vermindert de verlaging van de maximumsnelheid de CO₂-uitstoot omdat auto's minder brandstof verbruiken bij snelheden rond de 100 kilometer per uur dan bij 120 of 130 kilometer per uur. Het effect is in de orde grootte van 0,5 megaton CO₂. Dit is vergelijkbaar met de conclusie van TNO (2025) dat het effect op de CO₂-uitstoot rond de 3 procent acht. Het effect op fijnstof is beperkt.

Referenties

- Aanpak Stikstof (2022), 'Landelijke snelheidsverlaging uit het stikstofregistratiesysteem', zie <https://www.onslevendlandschap.nl/actueel/nieuws/2022/04/25/landelijke-snelheidsverlaging-uit-het-stikstofregistratiesysteem>, geraadpleegd op 27-02-2023.
- CJIB (2024), *Trajectcontroles – Overtredingen Wvhw 2023*, Leeuwarden: CJIB.
- IenW (2025), *Emissiefactoren voor snelwegen en niet-snelwegen*, Zie: <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/publicaties/2025/03/21/emissiefactoren-voor-snelwegen-en-niet-snelwegen-2025>.
- KeuzeWeg (2021), *Hoe hard mag je hier? Weten weggebruikers wat de maximumsnelheden op autosnelwegen zijn?*
- LVN (2019), *Maatregelenpakket voor de stikstofproblematiek in de woningbouw- en infrastructuursector en voor de PFAS-problematiek*, Den Haag: Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit.
- LVN (2020), *Kamerbrief Voortgang Stikstofproblematiek: structurele aanpak*, Den Haag: Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit.

- Rijksoverheid (2024), *Regeerprogramma. Uitwerking van het hoofdlijnenakkoord door het kabinet*. 13 september 2024.
- Rijkswaterstaat (2022a), *Monitor snelheid 2021. Ontwikkeling van snelheden op vaste meetpunten op gemeentelijke, provinciale en rijkswegen* Rijkswaterstaat Water, Verkeer en Leefomgeving.
- Rijkswaterstaat (2022b), *Notitie V85 2021. Een bijlage bij de Monitor Snelheid 2021 over de ontwikkeling van de V85*, Rijkswaterstaat Water, Verkeer en Leefomgeving.
- Rijkswaterstaat (2024a) *Monitor snelheid 2023*.
- Rijkswaterstaat (2024b) *Notitie V85 2023 - Een bijlage bij de Monitor Snelheid 2023 over de ontwikkeling van de V85*.
- Royal HaskoningDHV (2021), *Eerste monitoring 2021 snelheidsverlaging. Monitoring verkeerseffecten, n.a.v. de invoering 100 km/u en de Covid-19-crisis*, Amersfoort: Royal HaskoningDHV.
- TNO (2025), *Real-world fuel consumption and energy consumption of passenger cars and light commercial vehicles in the Netherlands 2024* (TNO 2025 R10815). TNO.
- Trouw (2022), 'Snelheidslimiet naar 100 km/u levert geen extra woningbouw op', zie <https://www.trouw.nl/duurzaamheid-economie/snelheidslimiet-naar-100-km-u-levert-geen-extra-woningbouw-op~b51f1dfo/>, geraadpleegd op 10-07-2023.

5.6 Walstroom Rijksligplaatsen binnenvaart

Tabel 5.22

OM2: Walstroom Rijksligplaatsen binnenvaart

Naam maatregel	Walstroom Rijksligplaatsen binnenvaart
Instrument(en)	Faciliterend
Soort maatregel	Bronmaatregel
Sector	Mobiliteit en Bouw
Status 1 mei 2025	Geagendeerd beleid

Beschrijving beleidsinstrument

De maatregel ‘Walstroom Rijksligplaatsen binnenvaart’ is erop gericht om alle Rijksligplaatsen voor de binnenvaart, daar waar dat mogelijk is, te voorzien van walstroom (LVVN, 2025). De Rijksligplaatsen zijn in beheer van Rijkswaterstaat en in eigendom van het Rijk zelf. Rijkswaterstaat is van plan om na realisatie van de infrastructuur, een walstroomverplichting op de Rijksligplaatsen in te voeren voor de gebruikers (de aanleggende binnenvaartschepen) zodra walstroom op de betreffende ligplaats gerealiseerd en beschikbaar is. Om de aanleg van walstroom te stimuleren is een budget van 35 miljoen euro beschikbaar waarvan ongeveer 19 miljoen euro vanuit stikstofmidde-len.

Wijzigingen ten opzichte van MESN-rapportage 2024

Deze bronmaatregel is nieuw ten opzichte van de MESN-rapportage 2024.

Status beleidsinstrument

Op het BO MIRT Goederenvervoercorridors (Bestuurlijke Overleggen Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport - MIRT) 2020 heeft de Minister de toezegging gedaan om alle Rijksligplaatsen, daar waar dat mogelijk is, te gaan voorzien van walstroom. Aanleiding daarvoor was de aankomende Europese verplichting die (vanuit AFIR en TEN-T) gaat gelden voor zee- en binnenhavens om vanaf 2025 en 2030 walstroom aan te bieden. Ondanks dat er geen verplichtingen gelden voor Rijksligplaatsen, wil IenW de eigen ligplaatsen voorzien van walstroom. Rijkswaterstaat als beheerder en uitvoerder heeft de opdracht gekregen voor de uitrol van walstroom op alle Rijksligplaatsen.

Een verkennend onderzoek is afgerond. Rijkswaterstaat heeft een analyse en een kaart met de ligplaatsen gemaakt en bekeken op welke ligplaatsen het meest effectief reductie behaald kan worden (naast andere factoren). De realisatie zal vanaf 2026 van start gaan. Rijkswaterstaat heeft een werkplan opgesteld. Gezamenlijk wordt de opdracht aangepast voor de gefaseerde uitrol vanaf Q1 2026.

Hoe wordt het beleidsinstrument meegenomen?

De maatregel heeft per 1 mei 2025 de status van geagendeerd beleid. Er is geen effectschatting beschikbaar of gemaakt van de emissiereductie.

Neveneffecten

Het gebruik van walstroom door binnenvaartschepen verlaagt ook de uitstoot van fijnstof en CO₂ en beperkt geluidsoverlast tijdens het stilliggen.

Referenties

LVVN (2025), *Voortgangsrapportage Implementatie bronmaatregelen, Onderdeel van de structurele aanpak voor het realiseren van stikstofreductie*, 11 juni 2025, Den Haag: Ministerie van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur.

5.7 Pilots verduurzaming scheepvaart en zeehavens

Tabel 5.23

OM3: Pilots verduurzaming scheepvaart en zeehavens

Naam maatregel	Pilots verduurzaming scheepvaart en zeehavens
Instrument(en)	Innovatiesubsidie
Soort maatregel	Bronmaatregel
Sector	Mobiliteit en Bouw
Status 1 mei 2025	Geagendeerd beleid

Beschrijving beleidsinstrument

Dit beleidsinstrument bestaat uit drie pilotregelingen voor verduurzaming van de zeescheepvaart en zeehavens met een budget van 46 miljoen euro. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat wil de pilots vanaf eind 2025 uitvoeren (LVVN, 2025).

De eerste pilot is een subsidieregeling die gericht is op batterij-elektrisch varen in zeehavengebieden. De regeling subsidieert de aanschaf van maritieme batterijen door rederijen en de aanleg van laadinfrastructuur. Een schip kan deze batterij gebruiken om deels emissieloos te varen rond het zeehavengebied. Buiten de haven kan de schipper de hoofdmotor aanzetten, omdat de batterijen vaak niet genoeg energie bevatten voor de hele route.

De tweede pilot focust op offshore bevoorradingsschepen, zeegaande bouwvaartuigen en werkschepen. Deze schepen varen onder andere van wal naar offshore activiteiten, zoals de aanleg van windparken. Op de route varen deze schepen langs Natura 2000-gebieden en dat leidt tot stikstofdepositie in deze gebieden. Rederijen kunnen in de pilot subsidie ontvangen voor de ombouw van bestaande schepen of de bouw van nieuwe schepen. De nieuwe en omgebouwde schepen moeten gaan varen op waterstof of een hybride aandrijflijn, zodat ze emissieloos kunnen varen binnen 25 kilometer van Natura 2000-gebieden. Als tegenprestatie voor de subsidie moeten rederijen aantonen dat ze inderdaad emissieloos varen in de buurt van deze gebieden.

De derde pilot is niet bedoeld voor schepen, maar voor havenmaterieel op land. Dat zijn mobiele kranen en ander materieel dat in de haven wordt gebruikt om containers te verplaatsen. Terminals kunnen in de pilot subsidie ontvangen om over te stappen naar elektrisch havenmaterieel. Het gaat om subsidies voor de aanschaf van elektrische werktuigen en de installatie van laadinfrastructuur. De geplande invulling van de regeling lijkt op de SSEB, maar biedt andere voorwaarden.

Wijzigingen ten opzichte van MESN-rapportage 2024

Deze bronmaatregel is nieuw ten opzichte van de MESN-rapportage 2024.

Status beleidsinstrument

Op 1 mei 2025 bevonden alle drie de pilots zich in de voorbereidingsfase. Er is een totaalbudget van 46 miljoen euro gereserveerd voor de pilots (LVVN, 2025). Per onderdeel bespreken we kort de stand van zaken.

Batterij-elektrisch varen in zeehavengebieden (13,6 miljoen euro)

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat verwacht dat de subsidieregeling voor het eerst open wordt gesteld in het eerste kwartaal van 2026. De internetconsultatie is gestart in december 2025 (Rijksoverheid, 2025). Er zijn inmiddels al een aantal onderzoeken uitgevoerd. Panteia (2023) onderzocht in opdracht van het ministerie de kansen en belemmeringen van batterij-elektrisch varen. Volgens Panteia is het technisch mogelijk om schepen uit te rusten met een batterij, waardoor ze elektrisch kunnen varen in havens en nabij Natura 2000-gebieden. Als een schip tot vijf kilometer uit de kust elektrisch vaart, wordt de stikstofdepositie op land met vijftig procent gereduceerd, aldus Panteia. Uit het rapport blijkt ook dat het gebruik van batterijen in first/last mile vervoer nog zeer onrendabel is voor rederijen. Het ministerie wil hier verandering in brengen door de aanschaf van batterijen en het installeren van laadinfrastructuur te subsidiëren (IenW, 2025). Rebel (2025) keek in een onderzoek naar de investeringskosten van *Shortsea containerschepen*,²² die mogelijk voor deze regeling in aanmerking komen. De meerkosten voor de investering in hybride elektrische schepen zijn ongeveer 13 miljoen euro (50 procent hoger) (Rebel, 2025).

Waterstof offshore bevoorradingsschepen (20 miljoen euro)

De pilot waterstof aangedreven offshore bevoorradingsschepen, zeegaande bouwvaartuigen en werkschepen is begonnen met een onderzoek. Rebel Group onderzocht in opdracht van het ministerie het kostenplaatje van verschillende energiedragers voor drie scheepstypes. Daarbij heeft Rebel (2025) heeft gekeken naar de *Total Cost of Ownership*²³ (TCO) voor rederijen. De studie laat zien dat waterstof- en batterij-elektrische schepen vaak duurder zijn dan hybride-elektrische schepen. Bij batterij-elektrische schepen ligt dat vooral aan de aanschafkosten van het schip terwijl het bij waterstofschepen door de hoge brandstofkosten komt.

Met de resultaten kan worden gekeken naar de meest optimale wijze van subsidiëring van de verduurzaming van de schepen en reductie van stikstofdepositie. In de tussentijd wordt met de sector gepraat. IenW wil de regeling voor offshore bevoorradingsschepen, zeegaande bouwvaartuigen en werkschepen openstellen in het derde kwartaal van 2026.

Elektrificatie havenmaterieel (13 miljoen euro)

De pilot elektrificatie havenmateriaal is begonnen met een onderzoek naar de subsidievoorwaarden en impact op stikstofdepositiereductie die gemaakt kan worden. Het ministerie heeft Haskoning opdracht gegeven om de TCO van elektrische en dieselwerktuigen te vergelijken. Haskoning (2025) ziet het grootste potentieel voor het verlagen van stikstofemissies bij vier typen havenmaterieel: mobiele havenkranen, terminaltrekkers, reachstackers en empty container handlers.²⁴ Uit de analyse blijkt dat de TCO van elektrische en diesel mobiele havenkranen ongeveer vergelijkbaar zijn. De elektrische variant is 7 tot 27 procent duurder bij de andere drie type machines. Kosten voor het uitbreiden van de netcapaciteit zijn meegenomen in de berekening. Het rapport adviseert om subsidies toe te kennen op volgorde van kosteneffectiviteit. In de tussentijd zou een

²² Dit zijn kleine vrachtschepen (capaciteit circa 1.200 containers), bedoeld voor relatief korte vaarroutes.

²³ De TCO bevat niet alleen de aanschafprijs, maar het hele kostenplaatje. Belangrijke kostenposten zijn brandstof/elektriciteit en onderhoud.

²⁴ Deze vier soorten machines zijn specifiek gemaakt voor het verplaatsen van containers. Zie bijvoorbeeld het rapport van Haskoning voor afbeeldingen en beschrijvingen van het materieel.

participatieplan moeten worden opgesteld. De planning is om de regeling open te stellen in het tweede kwartaal van 2026.

Hoe wordt het beleidsinstrument meegenomen?

De maatregel heeft per 1 mei 2025 de status van geagendeerd beleid. We hebben geen effectschatting gemaakt van de emissiereductie.

Neveneffecten

De inzet van emissieloze schepen en machines verlaagt niet alleen de uitstoot van stikstofdioxide, maar ook de uitstoot van onder meer CO₂ en fijnstof. Dat heeft positieve effecten voor het klimaat en de luchtkwaliteit.

Referenties

- LVVN (2025), *Voortgangsrapportage Implementatie bronmaatregelen, Onderdeel van de structurele aanpak voor het realiseren van stikstofreductie*, 11 juni 2025, Den Haag: Ministerie van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur.
- Haskoning (2025), *Studie Subsidieregeling Elektrificatie Havenmaterieel*, 22 augustus 2025, Amersfoort, Haskoning Nederland B.V.
- lenW (4-9-2025), Communicatie per e-mail met bronmaatregelhouder bij DGLM.
- Panteia en Witteveen + Bos (2023), *Walstroom en batterijen – kansen en belemmeringen bij de inzet batterijen ter ondersteuning van een walstroominstallatie, first- en lastmile vervoer en het op-laden kade-apparatuur*, 30 mei 2023.
- Rebel (2025), *Stikstofdepositie offshore werkschepen*, 12 augustus 2025, Rotterdam: Rebel Group.
- Rijksoverheid (2025), *Internetconsultatie Tijdelijke subsidieregeling batterij elektrisch varen zeehavens 2026-2029*, https://www.internetconsultatie.nl/batterij_elektrisch_varen_zeehavens/b1, Geraadpleegd op 9 december 2025.

5.8 Maatregelen bouw & pilots verduurzaming bouw

Tabel 5.24

PSNB 1: Maatregelen bouw & pilots verduurzaming bouw

Naam maatregel	Routekaart en convenant Schoon en Emissieloos Bouwen, Subsidieregeling Schoon en Emissieloos Bouwmaterieel (SSEB), Emissiearme en circulaire aanbestedingen rijksdiensten, Kennis-, Opschaling- en Praktijkervaringsprogramma (KOP)/Kennis- en innovatieprogramma SEB, Pilotregeling verduurzaming bouw, Regeling stimulering Schoon en Emissieloos Bouwen voor medeoverheden (SPUK SEB)
Instrument(en)	Convenant, subsidieregelingen, aanbestedingsbeleid, kennisprogramma
Soort maatregel	Bronmaatregel
Sector	Mobiliteit en Bouw
Status 1 mei 2025	Vastgesteld beleid

Beschrijving beleidsinstrument

Het beleidsinstrument Programma Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB) bestaat uit een pakket aan maatregelen die wij in samenhang evalueren. Het programma valt onder te verdelen in de Routekaart Schoon en Emissieloos Bouwen en het bijbehorende convenant, de Subsidieregeling Schoon en Emissieloos Bouwmaterieel (SSEB), schone en emissieloze aanbestedingen door rijksdiensten, het kennis-, opschaling- en praktijkervaringsprogramma (KOP), de Specifieke Uitkering (SPUK) SEB voor medeoverheden, laadinframiddelen bouw, ondersteuningsprogramma medeoverheden en middelen voor controle op naleving. De beleidsinstrumenten Routekaart Schoon en Emissieloos Bouwen en de Subsidieregeling Schoon en Emissieloos Bouwmaterieel (SSEB) beschrijven we uitgebreid in de huidige paragraaf. De andere maatregelen worden in aparte paragrafen beschreven.

Om in de bouwsector de opgaven op het gebied van natuur, klimaat en gezondheid gezamenlijk aan te pakken, is het programma Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB) opgericht door de Rijksoverheid (inclusief rijksdiensten) in samenwerking met provincies, gemeenten, waterschappen, marktpartijen en kennisinstellingen (OpwegnaarSEB, 2025b). Het programma SEB geeft voor bouwmaterieel invulling aan de volgende doelstellingen en ambities voor 2030:

- 60 procent NO_x-emissiereductie t.o.v. 2018 (Programma Stikstofreductie en Natuurverbetering);
- 75 procent gezondheidswinst t.o.v. 2016 (Schone Lucht Akkoord);
- 0,4 megaton CO₂-emissiereductie t.o.v. 2019 (Klimaatakkoord);
- Klimaatneutrale en circulaire Rijksinfraprojecten (Strategie KCI).

Budget

Voor de maatregelen bouw is bijna 1,3 miljard euro gereserveerd (IenW, 2025a). Oorspronkelijk was er 500 miljoen euro uitgewerkt in bestedingsplannen: dit is in november 2022 opgehoogd naar 900 miljoen euro (LNV, 2022). In 2024 is daar 338 miljoen euro aan toegevoegd vanuit het Klimaatfonds voor laadinframiddelen bouw en 50 miljoen euro vanuit het Mobiliteitsfonds, bestemd voor de SPUK SEB (Rijksoverheid, 2024) en controle op naleving.

De onderverdeling van de budgetten naar deelprogramma's in het programma SEB is afgestemd met de bronmaatregelhouder per 1 mei 2025, maar kan in de loop van de jaren (licht) wijzigen, met name de onderverdeling naar de jaren. Tabel 5.25 toont de invulling van de budgetten in miljoenen euro voor het programma SEB.

Tabel 5.25

Tijdsreeks met inzet van middelen voor de maatregelen bouw (in miljoen euro)

Maatregel	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Totaal
SSEB Aanschaf en SSEB Retrofit	20,1	47,6	25,9	22,6	20,2	36,2	41,9	40,7	23,7	278,9
SSEB Innovatie	10	10	10	10	10					50
SPUK SEB			4	137,7 ^a	29,5	20,2	15,2	5,2	2,1	213,9
Aanbestedende rijksdiensten^b	38,4	10,6	20	46,5	46,3	42,3	31,3	29,1	48,5	313
K&I (21-23)/KOP (24-26)	8	22	20	20	15					85
Ondersteuningsprogramma voor medeoverheden			1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	8,4
Controle op naleving				0,15	0,95	0,95	0,95			3
Laadinframiddelen			1,4	45,4	31,7	104,3	91,7	33,6	29,5	337,6
Programma SEB als geheel	76,5	90,2	82,5	283,55	154,85	205,15	182,25	109,8	105	1289,8

a) Het bedrag van 137,7 miljoen voor de SPUK SEB in 2025 is gebaseerd op een budgetreservering per medeoverheid, welke niet noodzakelijk in 2025 moet worden uitgegeven.

b) Inclusief 25 miljoen voor 'Pilots verduurzaming bouw'. De pilots voor de aanbestedende rijksdiensten liepen vanaf 2020. Het gehele bedrag is opgeteld in de tabel bij het jaar 2022.

Bron: *lenW (2025a)*

Het ondersteuningsprogramma voor medeoverheden wordt gefinancierd uit het opdrachtenbudget van de afdeling Verduurzaming in Logistiek binnen het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Vanuit het mobiliteitsfonds is er 47 miljoen euro toegevoegd voor de regeling SPUK SEB en 3 miljoen euro voor de controle op naleving.

De laadinframiddelen worden via de SSEB, SPUK SEB en de middelen voor aanbestedende rijksdiensten, specifiek ingezet voor laadinfrastructuur. De middelen zijn ook inzetbaar voor de SPRILA (Subsidieregeling Private Laadinfrastructuur), welke niet onder het programma SEB wordt gerekend. 109,4 van de 338 miljoen euro ligt inmiddels vast in bestedingsplannen, de verdere verdeling van dit budget over SEB-regelingen staat op dit moment niet vast. De verdeling van deze 109,4 miljoen euro is weergegeven in tabel 5.26.

Tabel 5.26

Verdeling over regelingen van de 109,4 miljoen euro laadinframiddelen die is vastgelegd in bestedingsplannen (in miljoen euro)

Instrument	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Totaal
SSEB	1,6	20	25					46,6
SPUK SEB			20					20
Aanbestedende rijksdiensten	1,09	9,18	3,84	4,22	4,51	4,22	4,20	30,83
SPRILA		6	6					12
Totaal	2,69	25,18	54,84	4,22	4,51	4,22	4,20	109,4

Routekaart en convenant SEB

De routekaart SEB beschrijft het reductiepad van de uitstoot van mobiele werktuigen, voertuigen en vaartuigen in de bouw tot 2030 en de maatregelen om dit te bereiken. Kern van de maatregelen uit deze routekaart is het stellen van eisen aan de maximale emissies van het bouwmaterieel dat wordt ingezet in bouw-, onderhouds- en sloopprojecten.

In een bijbehorend convenant SEB verbinden partijen zich aan het uitvoeren van de maatregelen uit de routekaart SEB en daarmee de transitie naar schoon en emissieloos bouwen. Zo spreken de deelnemende opdrachtgevers af emissie-eisen toe te passen bij de aanbesteding van bouw-, onderhouds- en sloopprojecten. Ook maken partijen afspraken over procesmaatregelen, zoals prefab, digitalisering en slim bouwtransport, kennisontwikkeling, monitoring, controle en evaluatie.

Ambitieniveaus

De routekaart onderscheidt drie ambitieniveaus: het minimumniveau, het basisniveau en het ambitieuze niveau. Het minimumniveau is verbonden aan het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl), waarover later meer. Men kan het convenant ondertekenen op het basisniveau of op het ambitieuze niveau. Het basisniveau geldt voor werk-, voer- en vaartuigen die worden ingezet voor bouw-, sloop- en onderhoudsprojecten voor opdrachtgevers die zijn aangesloten bij het convenant. Het ambitieuze niveau, met de strengste emissie-eisen, geldt voor een groep koplopers die een hoger ambitieniveau nastreeft.

Per 6 november 2025 hadden 160 partijen zich bij het convenant SEB aangesloten, waaronder alle twaalf provincies, 21 waterschappen en 87 gemeenten. Daarvan hebben twaalf gemeenten getekend op het ambitieuze niveau. Ook een aantal semioverheden hebben het convenant getekend: TenneT, Nederlandse Gasunie, Port of Den Helder (basisniveau) en ProRail, Schiphol, Havenbedrijf Rotterdam en Port of Amsterdam (ambitieuze niveau).

Emissie-eisen

De routekaart beschrijft maatregelen die vereisen dat men geleidelijk steeds schonere verbrandingsmotoren gebruikt en uiteindelijk volledig overstapt op emissieloze technologie. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen verschillende categorieën werktuigen op basis van het vermogen van de machines. Zo wordt er voor minigraafmachines een snellere transitie naar emissieloos beoogd dan voor grote kranen, aangezien eerstgenoemde makkelijker en goedkoper te elektrificeren zijn. Verschillende categorieën dieselmotoren worden aangeduid met Stage-I t/m V. Deze stages verwijzen naar steeds strenger wordende Europese regelgeving waar nieuwe dieselmotoren voor mobiele werktuigen aan moeten voldoen (Europese Commissie, 2017). Deze eisen verschillen per vermogenscategorie. De emissie-eisen uit het minimumniveau van de routekaart zijn weergegeven in tabel 5.27.

Tabel 5.27

Eisen uit routekaart SEB voor mobiele werktuigen op het minimumniveau (OpwegnaarSEB 2025c)

	Periode 1 2023-24	Periode 2 2025-27	Periode 3 2028-29	Periode 4 2030 en verder
Licht ('minimaterieel' <19 kW)	Geen eis	Geen eis	100% ZE ^b	100% ZE ^b
Licht (19-37 kW)	Stage IIIa	Stage IIIa	Stage IIIa	100% ZE ^b
Licht (37-56 kW)	Stage IIIb	Stage IIIb	Stage IIIb	100% ZE ^b
Middelzwaar (56-130 kW)	Stage IIIb	Stage IV met roetfilter ^a	Stage IV met roetfilter ^a	Stage IV met roetfilter ^a (2030)
				100% ZE (2035)
Zwaar (130-560 kW)	Stage IIIb	Stage IV met roetfilter ^a	Stage IV met roetfilter ^a	Stage IV met roetfilter ^a (2030)
				100% ZE (2035)
Specialistisch (levensduur > 15 jaar)	Geen eis	Geen eis	Katalysator en roetfilter ^a	Katalysator en roetfilter ^a
Zeer zwaar (>560 kW)				100% ZE (2035-2040)
+ stationair (>560 kW)				
Stationair (generatoren, pompen, torenkranen) <560 kW	Gelijk aan eisen niet-stationair	Gelijk aan eisen niet-stationair	100% ZE ^b <560 kW	100% ZE ^b <560 kW

a) Met 'katalysator' wordt bedoeld een effectieve SCR-katalysator. Met 'roetfilter' wordt bedoeld een werkend, gesloten roetfilter.

b) Voor Stage V-materieel is een overgangsregeling van kracht. Stage V-materieel dat is aangeschaft voor 1 januari 2028 is nog tot 1 januari 2033 toegestaan.

Bron: OpwegnaarSEB (2025c)

De eisen uit het basisniveau zijn strenger dan het minimumniveau: het basisniveau bevat namelijk geen overgangsregeling voor Stage-V materieel. Ook worden zero emissie machines op het basisniveau al in periode 3 vereist voor lichte machines. Verder zijn de eisen identiek.

Bij het ambitieuze niveau is, bovenop het basisniveau, de eis toegevoegd dat een (door de tijd oplopend) percentage van de projecten als koploperproject wordt geclassificeerd. Bij deze koploperprojecten wordt vereist dat een (door de tijd oplopend) percentage van het werk emissieloos wordt verricht. Het verplichte aandeel koploperprojecten loopt op van 5-25 procent in periode 1 tot 75-95 procent in periode 4. Daarnaast loopt het percentage van het werk dat bij deze projecten emissieloos dient te worden verricht op van 10-30 procent in periode 1 tot 90-100 procent in periode 4. Er dient dus geleidelijk steeds meer emissieloos te worden gewerkt bij steeds meer projecten.

Tabel 5.28

Eisen aan mobiele werktuigen uit de routekaart SEB voor 2030 (periode 4) voor de drie ambitieniveaus.

Vermogensklasse	Minimumniveau	Basisniveau	Ambitieuze niveau
Licht (tot 56 kW)	Stage V ^b of 100% ZE	100% ZE	Eisen basisniveau +
Middelzwaar en zwaar (56-130 en 130-560 kW)	Stage IV met roetfilter ^a (2030) 100% ZE (2035)	Stage IV met roetfilter ^a (2030) 100% ZE (2035)	75-95% van het projectenportfolio van de opdrachtgever bestaat uit koploperprojecten
Specialistisch (levensduur > 15 jaar) Zeer zwaar (>560 kW) + stationair (>560 kW)	Katalysator en roetfilter ^a 100% ZE (2035-2040)	Katalysator en roetfilter ^a 100% ZE (2035-2040)	90-100% ZE verrichte arbeid in de koploperprojecten (draaiuren x vermogen) (dus in totaal 67-95% ZE)
Stationair (generatoren, pompen, torenkranen)	Stage V ^b of 100% ZE <560 kW >560 kW eisen gelijk aan niet-stationair	100% ZE <560 kW >560 kW eisen gelijk aan niet-stationair	

- a) Met 'katalysator' wordt bedoeld een effectieve SCR-katalysator. Met 'roetfilter' wordt bedoeld een werkend, gesloten roetfilter.
- b) Voor Stage V-materieel is een overgangsregeling van kracht. Stage V-materieel dat is aangeschaft voor 1 januari 2028 is nog tot 1 januari 2033 toegestaan.

Besluit bouwwerken leefomgeving

Met de routekaart SEB wordt ook een mogelijke invulling gegeven aan de emissiereductieplicht uit het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl), die met de Omgevingswet in werking trad op 1 januari 2024. Deze verplichting geldt voor het bouwen of slopen van een bouwwerk (gebouwen en 'kunstwerken' zoals bruggen, tunnels, sluizen etc.). De verplichting geldt voor bouw- en sloop-activiteiten die vergunningplichtig zijn (voor bouw) of meldingsplichtig (voor bouw en sloop). Toepassing van het minimumniveau uit de Routekaart SEB kan gebruikt worden als (deel van de) invulling van het begrip 'adequate maatregelen' als bedoeld in artikel 7.19a Bbl en kan door het bevoegd gezag gebruikt worden bij de beoordeling daarvan. Dat wil niet zeggen dat toepassing van het minimumniveau de enige manier is om te voldoen aan de Bbl: andere mogelijke maatregelen zijn bijvoorbeeld het beperken van bewegingen van voertuigen op de bouwplaats of prefabricage om de bouwtijd te beperken.

Subsidieregeling Schoon en Emissieloos Bouwmaterieel (SSEB)

De Subsidieregeling Schoon en Emissieloos Bouwmaterieel (SSEB) stimuleert de aanschaf van nieuwe emissieloze (uitstootvrije) bouwmachines (bouwwerktuigen, hulpfuncties en bouwvoertuigen) en het ombouwen van bouwwerktuigen en zeegaande bouwvaartuigen, waardoor hun stikstofuitstoot vermindert of zij zelfs geen stikstof meer uitstoten.

De SSEB bestaat uit drie onderdelen:

1. SSEB Aanschaf: hierbinnen wordt subsidie verleend voor de aanschaf van nieuwe, emissieloze bouwmachines met een continu elektrisch vermogen van 8 kilowatt of hoger;
2. SSEB Retrofit: hierbinnen wordt subsidie verleend voor:
 - a. Het uitrusten van bestaande bouwwerktuigen en zeegaande bouwvaartuigen met nabehandelingstechnologie (een SCR-katalysator) waarmee de uitstoot van stikstof wordt gereduceerd;
 - b. De ombouw van bestaande werktuigen naar emissieloze werktuigen;
 - c. Hermotorisering met een nieuwe motor die moet voldoen aan de Europese emissie-eisen.
3. SSEB Innovatie: hierbinnen worden haalbaarheidsstudies, experimentele projecten en onderzoeken naar innovaties voor emissieloze bouwmachines en benodigde laadinfrastructuur gesubsidieerd.

De subsidieregeling loopt van 2022 tot en met 2026, maar er is budget gereserveerd om de regeling door te laten lopen tot en met 2030.

Er zijn verschillende voorwaarden voor deelname aan de subsidieregeling. In aanmerking komen bouwbedrijven die in Nederland gevestigd zijn en eigen materieel hebben of nieuwe bouwmachines willen aanschaffen voor eigen gebruik of lease/verhuur. Het maximale subsidiebedrag per bouwmachine is 300.000 euro. Voor de SSEB Aanschaf ontvangt een aanvrager per nieuwe emissieloze bouwmachine maximaal 14 procent (groot bedrijf, gb) of 19 procent (midden- en kleinbedrijf, mkb) van de meerkosten ten opzichte van een bouwmachine met verbrandingsmotor. Bouwmachines op waterstof vallen ook onder de SSEB-regeling en er gelden iets hogere subsidiepercentages voor deze machines. Voor de SSEB Retrofit wordt tussen de 14 en 45 procent van de netto investeringskosten vergoed, afhankelijk van de categorie machine en het soort bedrijf dat de subsidie aanvraagt. De SSEB is te combineren met de milieu-investeringsaftrek (MIA). De interactie tussen de SSEB en de MIA is vrij complex en sinds dit jaar veranderd, zoals hieronder beschreven.

Milieu-investeringsaftrek en subsidiepercentages

De milieu-investeringsaftrek (MIA) is een fiscaal voordeel voor ondernemers die investeren in milieuvriendelijke bedrijfsmiddelen. Het is mogelijk gebruik te maken van de MIA naast de SSEB, onder voorwaarden van de Algemene Groepsvrijstellingsverordening (AGVV). Merk daarbij op dat de SSEB vóór aanschaf van een bouwmachine moet worden aangevraagd, terwijl een MIA-melding ná aanschaf plaats moet vinden. Daarom trok men bij het toekennen van SSEB-subsidie 11,25 procent van de investeringskosten af om rekening te houden met de MIA (de 'MIA-korting').

In 2023 werden er wijzigingen doorgevoerd in de AGVV, waardoor men vanaf 2024 minder hoge percentages per machine mocht subsidiëren in de SSEB. Waar een ondernemer uit het mkb in 2023 nog 50 procent (40 procent bij gb) van de meerkosten ten opzichte van een verbrandingsmotor vergoed kon krijgen, was dit in 2024 nog 30 procent (25 procent bij gb). De combinatie van lagere subsidiepercentages en de MIA-korting kon in sommige gevallen leiden tot lage subsidiebedragen.

In 2025 is de regeling ten opzichte van 2024 voordeliger geworden: er is geen sprake meer van MIA-korting. De subsidiepercentages zijn echter wel verder gedaald naar 19 procent voor het mkb en 14

procent voor het gb (en mkb ondernemingen die in het hoogste tarief inkomstenbelasting vallen).²⁵ Netto ontvangt een bedrijf nu dus meer subsidie dan in 2024, maar nog steeds minder dan in 2023. Ter illustratie: Bij investeringskosten van 700.000 euro en een meerprijs van 400.000 euro leidde dit voor het mkb in 2023, 2024 en 2025 tot een SSEB-subsidie van respectievelijk 121.250, 41.250 en 76.000 euro.

Wijzigingen ten opzichte van MESN-rapportage 2024

Het pakket maatregelen bouw is sinds de vorige monitoringsrapportage verder uitgewerkt en de status is per 1 mei 2025 die van vastgesteld beleid. In de vorige MESN-rapportage hadden de routekaart en het convenant nog de status van geagendeerd beleid. De SPUK SEB bevond zich in 2023 nog in de ontwerpfasen (status geagendeerd beleid). Ook zijn de (budgettaire kleine) maatregelen voor controle op naleving en het ondersteuningsprogramma voor medeoverheden toegevoegd.

Ook het budget is aangepast. In MESN2024 was er 500 miljoen euro beschikbaar gesteld voor het programma, voor een aanvullende 400 miljoen euro was alleen een concept verdeling over de regelingen bekend (geagendeerd beleid). Bovendien is het budget voor aanbestedende rijksdiensten verhoogd en is er bijna 340 miljoen euro beschikbaar gesteld voor de laadinframiddelen bouw, met name vanuit het Klimaatfonds (KGG, 2024). Daarnaast hebben er budgetwijzigingen plaatsgevonden vanwege een taakstelling en een inflatiecorrectie (IenW, 2025a).

De SSEB-regeling is sinds de start een aantal keer aangepast (Staatscourant, 2023; 2024; 2025). De belangrijkste wijzigingen zijn de verlaging van de subsidiepercentages en het opsplitsen van de aanschafsubsidie naar laadinfra en andere bouwmachines. Daarnaast is Retrofit nu beschikbaar voor emissieloze aandrijving, SCR-katalysator of nieuwe mono-fuel motor. Dat was alleen ZE en SCR. Tenslotte is het Kennis- en innovatieprogramma sinds de vorige rapportage opgevolgd door het Kennis-, Opschaling- en Praktijkervaringsprogramma. De pilots verduurzaming bouw zijn inmiddels afgerond en geëvalueerd.

Het pakket SEB is enigszins gewijzigd ten opzichte van de situatie verondersteld in de ERL25. Het belangrijkste verschil is het toevoegen van ruim 300 miljoen euro budget voor laadinframiddelen. Investerings in laadinfrastructuur zijn cruciaal om emissieloos bouwen mogelijk te maken. We kunnen echter niet kwantificeren tot in hoeverre de middelen leiden tot meer aanschaf en inzet van schone bouwmachines. Daarom beschouwen we de middelen als flankerend beleid: dat wil zeggen dat het de benutting van andere SEB-instrumenten mogelijk maakt.

Status beleidsinstrument

Routekaart en Convenant SEB

Op 30 oktober 2023 hebben de Rijksoverheid, provincies, waterschappen, gemeenten, branche- en netwerkverenigingen in de bouwsector en opdrachtgevers van bouwprojecten hun handtekening gezet onder het convenant SEB. Dit waren toentertijd 45 partijen (IenW, 2023b). Sindsdien is het aantal convenantpartners opgelopen tot 160 (OpwegnaarSEB, 2025b). In de routekaart SEB staan de stappen met bijbehorende acties om de emissies van de bouw te verlagen richting 2030 en

²⁵ Dit is een kleine groep, die vanwege staatssteunregels dezelfde subsidiepercentages ontvangen als het grootbedrijf.

daarna. In het convenant SEB hebben betrokken partijen afspraken gemaakt over de uitvoering van de routekaart. De naleving van het convenant kan juridisch niet worden afgedwongen en is afhankelijk van de inzet van de partijen.

Subsidieregeling Schoon en Emissieloos Bouwmaterieel (SSEB)

De SSEB is 9 mei 2022 van start gegaan en de eerste fase loopt tot eind 2026. Beoogd wordt de regeling te verlengen tot en met 2030. De subsidiebudgetten voor de onderdelen Aanschaf en Retrofit waren op de eerste dag van openstelling van de subsidieregeling in 2022 al overtekend. Daarom is besloten om het budget deels naar voren te halen om meer aanvragen uit 2022 te honoreren en om het budget voor 2023 te verhogen. Ook in 2023 werd het subsidiebudget overtekend (RVO, 2024).

In 2024 werd de subsidieregeling voor het eerst niet overtekend. De subsidieronde voor 2025 is geopend op 4 maart. Per 1 mei 2025 zijn er subsidies aangevraagd voor minder dan 50 procent van het totale subsidiebudget voor 2025.

In 2023 zijn de mogelijkheid van subsidie voor hermotorisering met een nieuwe (diesel)motor toegevoegd en zijn er wijzigingen geweest in de lijst met subsidiabele machines. Vanwege aanpassingen in de Algemene groepsvrijstellingverordening (AGVV) is de regeling in 2024 op meerdere punten versoerd, waarvan de verlaagde subsidiepercentages voor SSEB Aanschaf en SSEB Retrofit de belangrijkste aanpassingen zijn. In 2025 is de SSEB Aanschaf subsidie voor het eerst opgesplitst in laadinfra (20 miljoen euro) en andere bouwmaschinen (28 miljoen euro), vanwege het inzetten van het instrument laadinframiddelen bouw voor de SSEB.

Het totale budget voor de SSEB tot en met 2030 is vastgesteld op 328,9 miljoen euro (IenW, 2025a). Daarnaast is er 46,6 miljoen euro gereserveerd vanuit de laadinframiddelen bouw voor de SSEB.

Jaarlijks wordt door RVO een uitgebreide monitoringsrapportage opgesteld waarin het aantal (toegekende) aanvragen wordt gerapporteerd naar de verschillende subregelingen, machinetypen, vermogensklassen (RVO, 2025b).

Hoe wordt het beleidsinstrument meegenomen?

Alle maatregelen in de bouw worden voor rapport twee geanalyseerd als één pakket van maatregelen. Er wordt geen effect gerapporteerd voor de afzonderlijke onderdelen. De maatregelen worden allen meegenomen als vastgesteld beleid en voorgenomen beleid. Ten opzichte van de ERL 2025 zijn de laadinframiddelen bouw, de controle op naleving en het ondersteuningsprogramma voor medeoverheden toegevoegd.

Monitor SSEB

Voor de monitoring van de SSEB stelt RVO jaarlijks een monitoringsrapport op over de realisatie van de regeling in het voorgaande jaar. Enkele inzichten uit deze rapportages zijn in deze paragraaf overgenomen en incidenteel aangevuld met inschattingen over het totale bouwmachinepark uit het EMMA model.

Tabel 5.29 laat zien dat er elk jaar voor meer bouwmaschinen aanschafsubsidie wordt aangevraagd en ook toegekend. Aan de andere kant blijkt uit tabel 5.30 dat er in 2024 juist minder budget is aangevraagd en toegekend voor de aanschaf van emissieloze bouwmaschinen dan in 2023. Het subsidiebedrag per machine ligt in 2024 dus fors lager, zoals verwacht vanwege de verlaging van het

subsidiepercentage. Retrofit is in 2024 minder populair dan voorheen, terwijl het animo voor de innovatieregeling nagenoeg gelijk blijft. Negentig procent van het innovatiebudget is besteed aan experimentele ontwikkeling en tien procent aan haalbaarheidsstudies.

Tabel 5.29
Aanvragen per deelprogramma SSEB in 2022-24

	2022			2023			2024		
Status	Aan-schaf	Re-tro-fit	Inno-vatie	Aan-schaf	Re-tro-fit	Inno-vatie	Aan-schaf	Re-tro-fit	Inno-vatie
Ingetrokken, afgewezen of teruggevorderd	302	40	7	513	45	12	448	55	15
Toegekend	686 ^a	86 ^a	32	855	118	34	1.111	80	38
Totaal	988	126	39	1.368	163	46	1.559	135	53

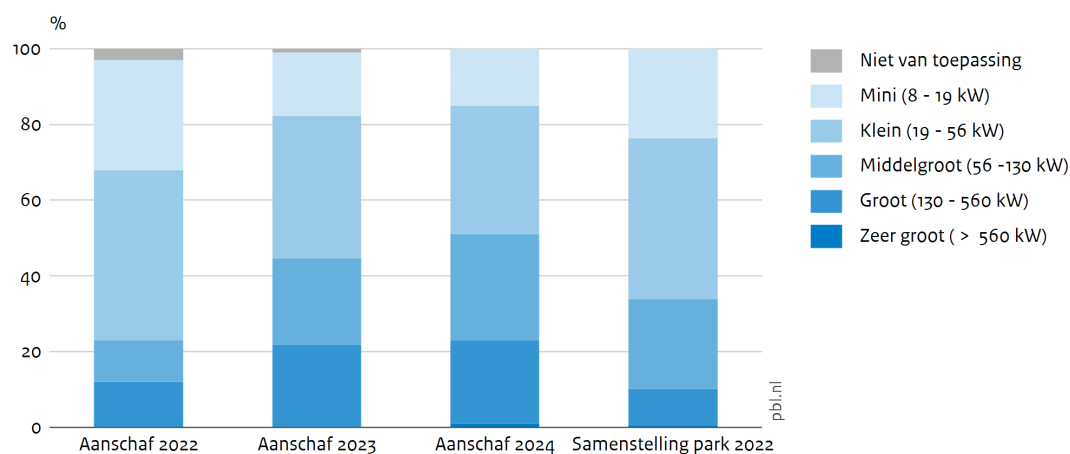
a) In de monitoringsrapportage over de SSEB 2022 (RVO 2023) werden 54 extra toegekende aanvragen in 2022 gerapporteerd. Mogelijk zijn deze aanvragen nadien toch ingetrokken of teruggevorderd.

Bron: RVO (2025a)

Tabel 5.30
Uitputting van het subsidiebudget per deelprogramma SSEB in 2022-24

	2022			2023			2024		
Status	Aan-schaf	Retro-fit	Inno-vatie	Aan-schaf	Retro-fit	Inno-vatie	Aan-schaf	Retro-fit	Inno-vatie
Ingetrokken, afgewezen of teruggevorderd	8,8	5,0	1,1	28,7	5,0	5,4	12,8	2,8	4,7
Toegekend	25,4	6,6	8,1	40,8	13,3	10,0	28,6	4,3	10,0
Totaal	34,2	11,6	9,2	69,5	18,3	15,4	41,4	7,1	14,7

Figuur 5.2 laat zien dat er steeds grotere bouwmachines worden aangeschaft vanuit de SSEB aan-schaf subsidie. Mobiele batterijpakketten en aggregaten voor off-grid stroomvoorziening zijn hierin meegenomen. Ook in vergelijking met het totale bouwmachinepark werden er in 2024 relatief veel grote machines aangeschaft.

Figuur 5.2**Verdeling gesubsidieerd bouwmaterieel over vermogensklassen, 2022 – 2024**

Bron: RVO (2025) en Dellaert (2022); bewerking WUR, PBL en RIVM

Het overgrote deel van de gesubsidieerde machines zijn batterij-elektrisch. Opvallend is de toegenomen populariteit van machines met waterstofaandrijving in 2024. Dit zijn uitsluitend aggregaten voor off-grid stroomvoorziening, waarvan de meeste een laag vermogen hebben. Mogelijk komt dit door wijzigingen in de subsidieregeling: sinds 2024 geldt de MIA-af trek niet voor machines met waterstofaandrijving.

Tabel 5.31

Aantal toegekende aanvragen in 2024 voor SSEB Aanschaf, naar type emissieloze aandrijving

Aandrijving	Bouwvoertuig	Bouwwerktuig	Hulpfunctie	Totaal
Batterij-elektrisch	7	920	37	964
Stekker		38	7	45
Waterstof		102		102
Totaal	7	1060	44	1111

Bron: RVO (2025a)

Effectschatting

We berekenen het effect van het programma SEB op de uitstoot van bouwmaterieel in 2023, 2030 en 2035. Onder bouwmaterieel vallen mobiele werktuigen, bouwlogistiek, waterbouw en spoormaterieel. In onze inschatting nemen we alleen mobiele werktuigen en waterbouw mee. Dat komt omdat de emissiedaling bij bouwlogistiek vooral wordt gedreven door autonome ontwikkelingen in het wegverkeer (TNO en PBL, 2025). Het effect op spoormaterieel is zeer klein (naar schatting <0,1 kiloton NO_x) en hebben we daarom buiten beschouwing gelaten.

Mobiele werktuigen

Mobiele werktuigen worden in verschillende sectoren ingezet, waaronder de bouwsector. In 2022 waren er zo'n 170.000 bouwmachines actief in de Nederlandse bouwsector. Ongeveer dertig procent daarvan heeft een zeer klein vermogen (<8 kilowatt) en komt daarom niet in aanmerking voor de SSEB.

Tussen 2000 en 2022 is de NO_x-uitstoot van mobiele werktuigen in de bouwsector gedaald van 32 kiloton naar 11 kiloton. De NO_x-uitstoot van bouwmachines daalt in de raming van de Emissieramingen Luchtverontreinigende Stoffen (ERL) 2025 naar circa 7 kiloton in 2030. Daarin is het programma SEB meegenomen. De continue daling van de emissies door mobiele werktuigen is hoofdzakelijk het gevolg van ‘autonome’ vlootverjonging. Net als bij wegvoertuigen gelden er Europese emissienormen voor nieuwe dieselwerktuigen, die in de afgelopen decennia stapsgewijs zijn aangescherpt. Hierdoor zijn nieuwe generaties machines steeds schoner.

Ex-post inschatting voor 2023

Op basis van de monitoringsrapportage van RVO over de SSEB 2022 is door PBL ex-post het effect ingeschat van SEB in 2023. De inschatting is gebaseerd op het aantal gesubsidieerde elektrische bouwmachines door SSEB Aanschaf en Retrofit en emissiefactoren uit het EMMA-model. De overige SEB-instrumenten die op dat moment in bedrijf waren zijn beschouwd als faciliterend voor de inzet van de gesubsidieerde machines. De berekening gaat uit van de volgende uitgangspunten:

- Het duurt een jaar voordat elektrische bouwmachines worden ingezet. Daarom zijn alleen machines gesubsidieerd in 2022 meegenomen in de inschatting.
- Zonder de subsidie SSEB Aanschaf zou een nieuwe Stage V machine zijn aangeschaft in de plaats van de gesubsidieerde emissieloze machine. Bij aanschaf van een nieuwe bouwmachine is het immers verplicht om aan Stage V normen te voldoen.
- Bij ombouw van een bestaande bouwmachine naar zero emissie wordt aangenomen dat dit geen Stage V machine betreft, maar een oudere variant die veel wordt gebruikt in Nederland.
- Voor de emissiereductie door hulpfuncties is uitgegaan van de emissiefactoren voor hulpfunctie-inzet op een middelzware vrachtauto (TNO, 2024).
- Voor enkele types bouwmachines zijn geen emissiefactoren bekend in het EMMA-model. De emissiefactoren van deze machines zijn ingeschat op basis van de emissiefactoren van vergelijkbare machines.

Onder de gesubsidieerde machines zijn ook mobiele batterijpakketten en aggregaten voor off-grid stroomvoorziening op elektriciteit of waterstof. Deels vervangen deze machines dieselaggregaten, maar deels zijn deze machines nodig om de elektrische bouwmachines te faciliteren. Niet elke machine aangeschaft vanuit de SSEB vervangt dus een dieselmachine. Het is niet met zekerheid vast te stellen hoeveel gesubsidieerde machines een dieselmachine vervangen: daarom is een bandbreedte aangehouden om deze onzekerheid mee te nemen. Deze bandbreedte is relatief smal, waardoor de totale reductie na afronding op 0,1 kiloton NO_x blijft.

Tabel 5.32
NO_x emissiereductie door SEB in 2023, 2030 en 2035 in kiloton.

2023	2030	2035
0,1 [0,1-0,1]	1,9 [0,8-3,2]	1,9 [0,8-3,5]

Tabel 5.32 toont de NO_x emissiereductie berekend in de ex-post en ex-ante analyse. Het effect in 2030 en 2035 wordt fors hoger geraamd dan in 2023. Dit is consistent met de verwachte ingroei van het aantal elektrische machines: waar er in 2023 naar schatting circa 800 elektrische bouwmachines in gebruik zijn door SEB, wordt dit in 2030 tussen de 10.000 en de 41.000 geschat (TNO, 2025).

Momenteel is er nog weinig bekend over het SEB-beleid na 2030: alleen de routekaart loopt langer door. Om deze reden loopt de emissiereductie, op basis van vastgesteld en voorgenomen beleid, na 2030 niet of nauwelijks verder op.

Het effect van SEB op de emissies van ammoniak is naar verwachting in alle zichtjaren beperkt (<0,1 kiloton).

Effect in 2030 en 2035

Het effect van het pakket Schoon en Emissieloos Bouwen op mobiele werktuigen is door TNO doorgerekend voor de Klimaat- en Energieverkenning (KEV) 2024 en de Emissieramingen Luchtverontreinigende Stoffen (ERL) 2025 (TNO, 2025). De resulterende emissietotalen van bouwmachines zijn meegenomen in de KEV en ERL en in een achtergrondrapport afzonderlijk beschreven (TNO en PBL, 2025).

Voor deze MESN-rapportage is dezelfde methodiek aangehouden om een ex-ante inschatting voor de zichtjaren 2030 en 2035 te maken. Het effect van SEB is bepaald door het verschil te nemen tussen ramingen met het model MEPHISTO: een raming inclusief SEB en een raming exclusief SEB. Daarbij zijn drie verschillende ramingen inclusief SEB gemaakt om rekening te houden met verschillende onzekerheden: een laag, midden en hoog scenario. Het midden scenario inclusief SEB is dezelfde raming als gebruikt in de ERL 2025. Het lage en hoge scenario vormen samen de bandbreedte van de effectschatting, om rekening te houden met onzekerheden over de ingroei van emissieloze bouwmachines.

Het pakket SEB is enigszins gewijzigd ten opzichte van de situatie verondersteld in de ERL 2025. Het belangrijkste verschil is het toevoegen van ruim 300 miljoen euro budget voor laadinframiddelen. Deze middelen zijn bedoeld om de inzet van emissieloze bouwmachines te faciliteren. Dat levert in deze effectschatting geen additionele emissiereductie op, maar we gaan ervan uit dat deze middelen nodig zijn om de hoge ingroei van ZE-machines mogelijk te maken.

Waterbouw

Het programma SEB heeft invloed op de volgende waterbouwactiviteiten:

- Kustlijnzorg en vaargeulonderhoud
- Aanleg van het net op zee

Naar verwachting zullen Rijkswaterstaat (de dominante opdrachtgever voor zoute baggerwerkzaamheden (EIB, 2022)) en andere convenantpartners de eisen uit de routekaart SEB vastleggen in hun aanbestedingen voor projecten in kustlijnzorg en vaargeulonderhoud. Om in aanmerking te komen voor deze aanbestedingen moeten baggerbedrijven schonere schepen inzetten. Voor zoutwaterwerkzaamheden gaat het om Tier III schepen en CCR 2 of Stage V schepen voor zoetwaterwerkzaamheden.

De stikstofoxidenuitstoot van kustlijnzorg en vaargeulonderhoud daalt in de ERL2025 met 76% tussen 2018 en 2030. Deze daling is deels het gevolg van autonome vlootvervangings en deels van het programma SEB. Naar schatting levert het programma SEB 0,5-1,6 kiloton NO_x reductie op in 2030. In 2035 ligt het effect lager (0,3-1,0 kiloton NO_x) aangezien het programma SEB eindigt in 2030 terwijl autonome vlootvervangings doorgaat. We verwachten nog geen effect in 2023.

De effectschatting is gebaseerd op de berekeningen voor waterbouw in de ERL2025 en het autonome tempo van vlootverjonging uit het model Poseidon (Hulskotte, 2021; TNO, 2025). De methode en het resultaat is vergelijkbaar met de analyse van TNO voor het effect van de transitiepaden Schoon en Emissieloos bouwen (TNO, 2023) ten opzichte van de verwachte uitstoot

in het autonome pad in 2030. We hebben een bandbreedte aangehouden voor onzekerheden in de huidige vlootomvang, de autonome ontwikkeling en tenslotte de werking en het correct gebruik van Tier III technologie.

De NO_x-emissies door de aanleg van het net op zee zullen tussen 2018 en 2030 naar verwachting bijna vertienvoudigen (TNO en PBL, 2025). Dat komt omdat er een forse groei van activiteiten wordt voorzien tot en met 2030 door de aanleg van windparken op zee. Het is zeer onzeker hoe deze emissies zich zonder SEB zouden ontwikkelen. Daarom hebben we het effect van SEB op de aanleg van het net op zee niet meegenomen in de analyse.

Onzekerheden

Er bestaat veel onzekerheid over de ingroei van elektrische en Stage V bouwmachines. Daarom is een brede bandbreedte aangehouden in de effectschatting. Een gedetailleerde beschrijving is te vinden in een achtergrondrapport van de ERL 2025 (TNO, 2025). De belangrijkste onzekerheden zijn hieronder genoemd:

- Naleving routekaart: de ingroei van emissieloos en Stage-V bouwmaterieel is sterk afhankelijk van de mate waarin de routekaart SEB zal worden nageleefd door partijen in de bouwsector. Alle bouwpartijen zijn door de Omgevingswet verplicht om 'adequate maatregelen' te nemen om de stikstofuitstoot van bouwprojecten te verminderen. Het minimumniveau van de routekaart is een mogelijke invulling van deze verplichting. Andere (aanvullende) denkbare invullingen zijn het gebruik van meer prefabricage en vermindering van het gebruik van machines. Daarmee is het onduidelijk in welke mate het minimumniveau gebruikt gaat worden als invulling van de emissiereductieplicht (Vastgoed Advocaten, 2023; TNO, 2025). Deze onzekerheid is meegenomen in de bandbreedte.
- Toezicht en handhaving: Niet alleen de aanschaf van machines, maar ook op de inzet van de machines is essentieel in het behalen van emissiereductie. Momenteel wordt er niet gecontroleerd of contractafspraken rondom schoon en emissieloos bouwen worden nageleefd. Er is 3 miljoen euro gereserveerd voor controle op naleving, dit wordt momenteel nog verder uitgewerkt (IenW, 2025a).
- Netcongestie: voor de inzet van elektrische bouwmachines is het noodzakelijk om deze tijdig op te kunnen laden. Het aanleggen van de benodigde laadinfrastructuur kan bemoeilijkt worden door problematiek rondom netcongestie.
- Marktontwikkeling: het is nog onduidelijk of het aanbod van emissieloos materieel vanuit de markt toereikend gaat zijn om te voldoen aan de benodigde instroom volgens de eisen van de routekaart (TNO, 2025).

Neveneffecten

Door in te zetten op een transitie naar emissieloze technologie wordt niet alleen de uitstoot van stikstof gereduceerd, maar ook van CO₂ en fijnstof. Daarnaast maken elektrische bouwmachines vrijwel geen geluid, in tegenstelling tot bouwmachines met een verbrandingsmotor. We schatten in dat het programma SEB leidt tot 0,1-0,5 megaton minder CO₂ uitstoot en 0,0-0,1 kiloton minder PM₁₀ uitstoot in 2030.

Het programma SEB kent ook expliciete doelstellingen op het gebied van klimaat en gezondheids-winst voor de bouwsector als geheel (zie de beschrijving van het beleidsinstrument). TNO en PBL (2025) stellen dat de CO₂-emissies door bouwlogistiek en bouwmachines gestaag dalen richting 2030, waardoor de CO₂-doelstelling uit het convenant SEB zeer waarschijnlijk wordt behaald. De

fijnstofemissies van mobiele werktuigen dalen volgens het rapport hard, maar in het rapport wordt geen conclusie getrokken met betrekking tot de gezondheidsdoelstelling.

Referenties²⁶

- Dellaert, S. N. C. (2022), 'EMMA/MEPHISTO versie maart 2022 gebruikershandleiding' 10 november 2022, zie https://www.pbl.nl/sites/default/files/downloads/tno_report_r12145_emma-mephisto_handleiding_versie_o3-2022.pdf.
- EIB (2022), *Marktontwikkelingen kustlijnzorg en vaargeulonderhoud*, Amsterdam: Economisch Instituut voor de Bouw.
- Europese Commissie (2017), Verordening (EU) 2016/1628 van het Europees Parlement en de Raad van 14 september 2016 inzake voorschriften met betrekking tot emissiegrenswaarden voor verontreinigende gassen en deeltjes en typegoedkeuring voor in niet voor de weg bestemde mobiele machines gemonteerde interne verbrandingsmotoren, tot wijziging van Verordeningen (EU) nr. 1024/2012 en (EU) nr. 167/2013, en tot wijziging en intrekking van Richtlijn 97/68/EG (Voor de EER relevante tekst)
- Goudappel (2024), *Evaluatie pilots emissieloze mobiele werktuigen*, Goudappel BV 21-2-24
- Hulskotte J. H. J. en R. P. Verbeek (2009), 'Emissiemodel Mobiele Machines gebaseerd op machine-verkopen in combinatie met brandstof Afzet', november 2009, zie [https://legacy.emissieregistratie.nl/erpubliek/documenten/05%20Verkeer%20en%20vervoer/2009%20\(Hulskotte%20en%20Verbeek\)%20Emissiemodel%20Mobiele%20Machines%20machineverkoop%20in%20comb.%20met%20brandstof%20Afzet%20\(EMMA\).pdf](https://legacy.emissieregistratie.nl/erpubliek/documenten/05%20Verkeer%20en%20vervoer/2009%20(Hulskotte%20en%20Verbeek)%20Emissiemodel%20Mobiele%20Machines%20machineverkoop%20in%20comb.%20met%20brandstof%20Afzet%20(EMMA).pdf) .
- Hulskotte (2021), *POSEIDON gebruikershandleiding Prognosis of Shipping Emissions by Improved Enduring Observation of Navigation*, TNO 2020 R12350, Utrecht: TNO.
- KGG (2024), *Meerjarenprogramma Klimaatfonds 2025*, Den Haag: Ministerie van Klimaat en Groene Groei.
- LNv (2020), *Kamerbrief Voortgang Stikstofproblematiek: structurele aanpak, 24 april 2020*, Den Haag: Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit.
- LNv (2022), *Kamerbrief Voortgang integrale aanpak landelijk gebied en opvolging uitspraak Raad van State over Porthos, 25 november 2020*, Den Haag: Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit.
- LNv (2024), *Kamerbrief Voortgangsrapportage Implementatie Stikstofbronmaatregelen, 18 juli 2024*, Den Haag: Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit.
- IenW (2023a), *Beslisnota Routekaart en Convenant Schoon en Emissieloos Bouwen, 14 juni 2023*, Den Haag: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.
- IenW (2023b), *Kamerbrief Ondertekening Convenant Schoon en Emissieloos Bouwen, 27 november 2023*, Den Haag: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.
- IenW (2025a), *Budgetrekeningen instrumentarium Programma Schoon en Emissieloos Bouwen, 29 april 2025*. Communicatie per e-mail met bronmaatregelingen van het programma SEB bij DGMo.
- IenW (2025b), *Middelen laadinfrastructuur voor de bouw, 21 maart 2025*. Communicatie per e-mail met bronmaatregelingen van het programma SEB bij DGMo.

²⁶ Deze referentielijst is van toepassing op de factsheets 5.8-5.12.

- OnsLevendLandschap (2023), 'Pilots verduurzaming mobiele werktuigen', zie <https://www.onslevendlandschap.nl/maatregelen/bouw/pilots-verduurzaming-mobiele-werktuigen>, geraadpleegd op 27 februari 2025.
- OnsLevendLandschap (2025), 'Schone en emissieloze aanbestedingen door rijksdiensten', zie <https://www.onslevendlandschap.nl/maatregelen/bouw/emissiearme-en-circulaire-aanbestedingen-door-rijksdiensten>, geraadpleegd op 27 februari 2025.
- OpwegnaarSEB (2025a), 'Kenniss-, Opschaling- en Praktijkvervalsprogramma', zie <https://www.opwegnaarseb.nl/wat-is-seb/kop>, geraadpleegd op 26 februari 2025.
- OpwegnaarSEB (2025b), 'Convenant Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB)', zie <https://www.opwegnaarseb.nl/wat-is-seb/convenant-seb>, geraadpleegd op 26 februari en 6 november 2025.
- OpwegnaarSEB (2025c), 'Routekaart Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB)', zie <https://www.opwegnaarseb.nl/wat-is-seb/routekaart-seb>, geraadpleegd op 27 februari 2025.
- Rijksoverheid (2023), *Miljoenennota, Bijlage 21 Uitgavenoverzicht Stikstof*, Den Haag: Rijksoverheid.
- Rijksoverheid (2024), 'Overzicht Coalitieakkoordmiddelen Rutte IV', zie <https://www.rijksfinancien.nl/memorie-van-toelichting/2024/1SUPP/A/onderdeel/2755904#:~:text=Deze%20aanvullende%20middelen%20worden%20ingezet%20voor%20de%20Subsidiereregeling,Praktijkvervalsprogramma%20en%20een%20Specifieke%20Uitkering%20%28SPUK%29%20voor%20medeoverheden>, geraadpleegd op 28 februari 2025.
- RVO (2023), *Realisatie SSEB-regeling 2022, maart 2025*, Utrecht: Rijksdienst voor Ondernemend Nederland.
- RVO (2024), *Realisatie SSEB-regeling 2023, maart 2024*, Utrecht: Rijksdienst voor Ondernemend Nederland.
- RVO (2025a), *Realisatie SSEB-regeling 2024, mei 2025*. Utrecht: Rijksdienst voor Ondernemend Nederland.
- RVO (2025b), *Realisatiegegevens SPUK SEB regeling 2024, april 2025*, Utrecht: Rijksdienst voor Ondernemend Nederland.
- Schone Lucht Akkoord (SLA) (2025), 'Aanbestedingen door rijksdiensten', zie <https://www.schone-luchtakkoord.nl/thema/mobiele-werktuigen/financieringsmogelijkheden-verduurzaming-mobiele/aanbestedingen-rijksdiensten/>, geraadpleegd op 26 februari 2025.
- Staatscourant (2023), *Convenant Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB)*, Nr. 31167, 23 november 2023.
- Staatscourant (2024), *Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat van 12 november 2024, nr. IENW/BSK-2024/226901, tot wijziging van de Regeling stimulering schoon en emissieloos bouwen voor medeoverheden in verband met uitbreiding van het toepassingsbereik, de toetreding van nieuwe deelnemers aan het convenant en enkele andere kleine wijzigingen*, 19 november 2024, stcr-2024-37159,
- Staatscourant (2025), *Subsidiereregeling schoon en emissieloos bouwmaterieel, geldend vanaf 29 januari 2025*, zie <https://wetten.overheid.nl/BWBR0046464/2025-01-29/>, geraadpleegd op 26 februari 2025.
- TNO (2023), *Transitiepaden Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB)*, 19 oktober 2023, Den Haag: TNO.
- TNO (2024), *Rekenregels van emissiefactoren voor het bepalen van de emissiereductie bij inzet van uitstootvrij bouwmaterieel*, 28 maart 2024, Den Haag: TNO
- TNO (2025), *TNO achtergrondrapport Mobiliteit bij KEV 2024 en ERL 2025. Analyses en berekeningen voor de Klimaat en Energieverkenning 2024 (KEV 2024) en de Emissieramingen Luchtverontreinigende stoffen 2025 (ERL 2025)*, Den Haag: TNO.

TNO en PBL (2025), *Schoon en Emissieloos Bouwen. Emissies in de bouw 2010-2035*, Den Haag: TNO.

Vastgoed Advocaten (2023), *Een nieuwe stikstofreductieplicht (voor projectontwikkelaars) onder de omgevingswet*, november 2023, zie <https://www.vastgoed-advocaten.nl/kennisbank/artikelen/een-nieuwe-stikstofreductieplicht-voor-projectontwikkelaars-onder-de-omgevingswet/>, geraadpleegd op 20 december 2024.

5.9 Pilots verduurzaming bouw

Tabel 5.33
PSNB 2: Pilots verduurzaming bouw

Naam maatregel	Pilotregeling verduurzaming bouw
Instrument(en)	Pilot; flankerend beleid
Soort maatregel	Bronmaatregel
Sector	Mobiliteit en Bouw
Status 1 mei 2025	Vastgesteld; geen kwantitatieve effectschatting

Beschrijving beleidsinstrument

Deze maatregel is onderdeel van het Pakket Maatregelen Bouw. In de periode 2020-2023 is gestart met een aantal gebiedsgerichte pilots met emissieloze bouwwerktuigen. De pilots zijn ingezet bij aanleg- en onderhoudsprojecten van infrastructuur, woningbouw en utiliteitsbouwprojecten (Ons Levend Landschap, 2023). Het doel van de pilots was om kennis en ervaring op te doen met de inzet van emissieloze bouwwerktuigen.

Tabel 5.34
Budgetten van pilots verduurzaming bouw in miljoenen euro's

2020	2021	2022	Totaal
3,8	11,2	10	25

Bron: Rijksoverheid (2023).

Vorm van de regeling in het originele stikstofpakket (april 2020)

Innovatieregeling verduurzaming mobiele werktuigen Bouwsector

Deze maatregel ziet toe op gebiedsgerichte pilots voor de komende drie jaar op het gebied van zero-emissie mobiele werktuigen. De pilots worden ingezet bij bouwprojecten, waaronder woningbouw, utiliteitsbouw en GWW-projecten in stedelijk gebied en nabij Natura 2000-gebieden, om ze doorgang te laten vinden. De mate waarin de inzet en opschaling van nul-emissie werktuigen verder zal worden bevorderd en omvang van stikstof-middelen daarvoor beschikbaar gesteld zullen worden, wordt op een later tijdstip worden bepaald op basis van de uitkomsten van de pilots (LNV 2020).

Status beleidsinstrument

De uitvoering van de pilots is succesvol gebleken. Het heeft mede geleid tot het bredere programma SEB. Pilots dienen als brug naar uitvoering van SEB. Voor de vier pilots De Groene Boog, HOV 't Gooi, Wolveren-Sprok en Batterijlocomotief zijn de evaluaties afgerond. Het synthesesrapport is gepubliceerd in februari 2024 (Goudappel, 2024). Doordat SEB inmiddels volop in uitvoering is, is de pilotfase voorbij. Binnen SEB wordt wel verder gewerkt aan de zogenaamde 'koplopersprojecten', projecten op het hoogste ambitieniveau voor SEB. IenW en BZK zijn voornemens om de nog resterende pilotmiddelen binnen SEB in te zetten om te voldoen aan het ambitieuze niveau waarvoor alle Rijkspartijen hebben getekend (LNV, 2024).

Hoe wordt het beleidsinstrument meegenomen?

Aangezien deze bronmaatregel pilots betreft, is de stikstofreductie van de uitgevoerde pilots relatief klein. Wel zijn de pilots belangrijk geweest voor het opdoen van kennis en ervaring. Het emissie-effect hangt af van additioneel beleid voor opschaling van de pilots en het gebruik van emissieloze bouwwerktuigen, zoals de routekaart SEB of de subsidieregeling voor bouwwerktuigen. Deze bronmaatregel wordt dus als flankerend beleid beschouwd en niet kwantitatief meegenomen in de analyse.

Referenties

Zie referenties factsheet 5.8 'Maatregelen Bouw'.

5.10 Kennis-, Opschaling- en Praktijkervaringen (KOP) / Kennis- en innovatieprogramma SEB

Tabel 5.35

PSNB1: Kennis-, Opschaling- en Praktijkervaringen (KOP)/ Kennis- en innovatieprogramma SEB

Naam maatregel	Kennis-, Opschaling- en Praktijkervaringen (KOP)/ Kennis- en innovatieprogramma SEB
Instrument(en)	Flankerend beleid
Soort maatregel	Bronmaatregel
Sector	Mobiliteit en Bouw
Status 1 mei 2025	Vastgesteld beleid

Beschrijving beleidsinstrument

Deze maatregel is onderdeel van het Pakket Maatregelen Bouw. Het programma KOP is een vervolg op het Kennis- en Innovatieprogramma (K&I), dat bestond tussen 2021 en 2023. Voor het K&I programma was 50 miljoen euro beschikbaar gesteld. Daarnaast is er 35 miljoen euro beschikbaar gesteld voor het KOP programma, die loopt tussen 2024 en 2026 (IenW, 2023a).

Het KOP bestaat uit drie programma's die zich richten op emissies verlagen door betere processen. In de programma's werken consortia aan kennisontwikkeling, het toetsen in de praktijk en het verspreiden van de opgedane kennis en inzichten. Het betreft procesoptimalisatie door onder andere digitalisatie van processen en off-site-productie (prefab) waarbij bouwonderdelen op een centrale plek worden gemaakt, voordat ze naar een bouwplaats gebracht worden.

Tabel 5.36

Programma's binnen KOP

Programma	Uitvoerende partij(en)	Budget
Mobiele werktuigen en Bouwlogistiek	Topsector Logistiek	€ 14 miljoen
Digitalisering	DigiGO	€ 8 miljoen
Prefab	TKI Bouw en Techniek, TNO	€ 13 miljoen

Bron: OpwegnaarSEB (2025a)

Status beleidsinstrument

Het programma KOP is een vervolg op het Kennis- en Innovatieprogramma (K&I), dat bestond tussen 2021 en 2023. Het programma KOP is in uitvoering sinds 2024 en loopt tot en met 2026.

Hoe wordt het beleidsinstrument meegenomen?

Het programma KOP wordt als flankerend beleid beschouwd. Het ondersteunt andere onderdelen binnen het programma Schoon en Emissieloos Bouwen, zoals de routekaart en de SSEB. De separate bijdrage van deze maatregel aan de emissiereductie is echter niet te kwantificeren. De maatregel is onderdeel van het totale beleidspakket Bouw waarvoor de effectschatting is bepaald.

Referenties

Zie referenties factsheet 5.8 'Maatregelen Bouw'.

5.11 Emissiearme en circulaire aanbestedingen rijksdiensten

Tabel 5.37

PSNB1: Emissiearme en circulaire aanbestedingen rijksdiensten

Naam maatregel	Emissiearme en circulaire aanbestedingen rijksdiensten
Instrument(en)	Pakket Maatregelen Bouw
Soort maatregel	Aanbestedingsbeleid
Sector	Mobiliteit en Bouw
Status 1 mei 2025	Vastgesteld beleid

Beschrijving beleidsinstrument

Deze maatregel is onderdeel van het Pakket Maatregelen Bouw. Om de vraag naar schoon en emissieloos bouwmaterieel toe te laten nemen en zo bij te dragen aan de doelen van het programma Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB), willen rijksdiensten hierop aansturen in hun aanbestedingen. Deze maatregel houdt in dat Rijkswaterstaat, ProRail, het Rijksvastgoedbedrijf en TenneT emissiearme bouwprojecten een impuls geven via hun aanbestedingen. Dit zal leiden tot meer richtinggevend projecten volgens een nieuwe verdergaande standaard van emissiearm en circulair aanbesteden, waardoor innovaties worden opgeschaald (Ons Levend Landschap, 2025).

In de convenant SEB committeren rijksdiensten zich aan het ambitieuze niveau uit de routekaart SEB. TenneT heeft zich gecommitteerd aan het basisniveau. Om de meerkosten van het stellen van hogere aanbestedingseisen te kunnen dekken, is er 313 miljoen euro beschikbaar gesteld aan Rijkswaterstaat, ProRail, het Rijksvastgoedbedrijf en TenneT (IenW, 2025a). Middelen vanuit het budget voor laadinframiddelen kunnen ook worden ingezet voor emissiearme en circulaire aanbestedingen door rijksdiensten: tot nu toe ligt er 30,83 miljoen euro vast in bestedingsplannen voor aanbestedende rijksdiensten (IenW, 2025b).

Status beleidsinstrument

Deze bronmaatregel bevindt zich in de uitvoeringsfase.

Hoe wordt het beleidsinstrument meegenomen?

Dit beleidsinstrument wordt meegenomen als onderdeel van het totale beleidspakket Maatregelen Bouw. Het budget voor aanbestedingen van rijksdiensten wordt gebruikt om de (grotendeels gesubsidieerde) mobiele werktuigen in de praktijk in te zetten. Daarmee wordt voldoende vraag naar het materieel gewaarborgd. De separate bijdrage van deze maatregel aan de emissiereductie is niet te kwantificeren. De maatregel is onderdeel van het totale beleidspakket Bouw waarvoor het effect op stikstofoxiden-emissies is bepaald.

Referenties

Zie referenties factsheet 5.8 'Maatregelen Bouw'.

5.12 Speciale Uitkering medeoverheden (SPUK SEB)

Tabel 5.38

PSNB 1: Speciale Uitkering medeoverheden (SPUK SEB)

Naam maatregel	Speciale Uitkering medeoverheden (SPUK SEB)
Instrument(en)	Pakket Maatregelen Bouw
Soort maatregel	Aanbestedingsbeleid
Sector	Mobiliteit en Bouw
Status 1 mei 2025	Vastgesteld beleid

Beschrijving beleidsinstrument

Deze maatregel is onderdeel van het Pakket Maatregelen Bouw. Het stellen van hogere emissie-eisen brengt voor projecten meerkosten met zich mee. Met het instrument voor aanbestedende rijksdiensten worden voor rijksdiensten deze meerkosten gedekt. Om het ook voor medeoverheden (provincies, gemeenten en waterschappen) interessant te maken om zich te committeren aan het ambitieuze niveau uit de routekaart SEB en emissieloze aanbestedingen te doen was er een budget van 169,2 miljoen euro (180 miljoen euro inclusief uitvoeringskosten) gereserveerd. Inmiddels bedraagt dit budget 213,9 miljoen euro (IenW, 2025a). De laadinframiddelen bouw zijn ook inzetbaar voor de SPUK SEB: tot zover is er 20 miljoen euro budget gereserveerd voor de SPUK SEB vanuit dit instrument.

Medeoverheden kunnen alleen in aanmerking komen voor de regeling wanneer zij voor 20 augustus van het vorige jaar het convenant SEB hebben ondertekend. Het budget voor de SPUK SEB is gebaseerd op een budgetreservering per medeoverheid, die niet noodzakelijk in een bepaald jaar moet worden aangevraagd. Daarom staat de verdeling van het budget over subsidiejaren niet vast.

Status beleidsinstrument

De maatregel is momenteel in uitvoering. De regeling is geopend op 16 april 2024. Op 14 januari 2025 is de tweede ronde van de subsidieregeling geopend. In 2024 is 5,2 miljoen euro subsidie aangevraagd, waarvan 4,4 miljoen euro is toegekend. Van deze 4,4 miljoen euro ging 2,4 miljoen euro naar gemeenten, 1,1 miljoen euro naar provincies en 0,9 miljoen euro naar waterschappen.

Hoe wordt het beleidsinstrument meegenomen?

Dit beleidsinstrument wordt meegenomen als onderdeel van het totale beleidspakket Maatregelen Bouw. Het budget wordt gebruikt om de (grotendeels gesubsidieerde) mobiele werktuigen in de praktijk in te zetten. Daarmee wordt voldoende vraag naar het materieel gewaarborgd. De separate bijdrage van deze maatregel aan de emissiereductie is niet te kwantificeren. De maatregel is onderdeel van het totale beleidspakket Bouw waarvoor het effect op NO_x-emissies is bepaald.

Monitoring SPUK

In 2025 heeft RVO een rapportage gepubliceerd over de realisatie van de SPUK SEB 2024 (RVO 2025b). Een aantal inzichten uit deze rapportage zijn in deze paragraaf gepresenteerd. Tabel 5.39

laat zien dat er in 94 aanvragen zijn toegewezen in 2024. In totaal is er 5,2 miljoen euro subsidie aangevraagd en 4,4 miljoen euro subsidie toegekend, waarvan meer dan de helft aan gemeenten.

Tabel 5.39
Aantal projectaanvragen en toegekend budget per type medeoverheid

Type medeoverheid	Aantal toegewezen projectaanvragen	Toegekend budget
Gemeente	45	€ 2.409.060
Provincie	27	€ 1.127.103
Waterschap	22	€ 865.887
Eindtotaal	94	€ 4.402.050

Bron: RVO (2025b)

Medeoverheden komen alleen in aanmerking voor de SPUK SEB wanneer zij het convenant SEB hebben ondertekend. Twaalf gemeenten hadden het convenant tijdig ondertekend om in aanmerking te komen voor de SPUK SEB in 2024. Naarmate meer partijen het convenant ondertekenen zal er naar verwachting ook meer gebruik worden gemaakt van de SPUK SEB. Op 6 november 2025 hebben 87 gemeenten het convenant ondertekend (OpwegnaarSEB, 2025b).

In totaal is er uit de 94 projectaanvragen voor 382 machineaanvragen subsidie toegekend. Meer dan de helft van de machines werd ingezet bij wegenbouwprojecten (RVO 2025b). Van minimaal zeventien ingezette machines is bekend dat deze ook subsidie hebben ontvangen via de SSEB. RVO verwacht dat dit geldt voor meer machines (RVO, 2025b).

Referenties

Zie referenties factsheet 5.8 ‘Maatregelen Bouw’.

6 Factsheets Natuur

6.1 Uitvoeringsprogramma Natuur

Tabel 6.1

Uitvoeringsprogramma Natuur

Naam maatregel	Uitvoeringsprogramma Natuur
Instrument(en)	Subsidieregeling
Soort maatregel	Natuurmaatregel
Sector	Natuur
Status	Vastgesteld beleid

Beschrijving beleidsinstrument

In juli 2020 presenteerden het Rijk en de provincies de hoofdlijnen van het Programma Natuur (LNV 2020a). Dit beleidspakket borduurt voort op het gezamenlijke ambitiedocument Nederland Natuurpositief uit 2019 (LNV en IPO 2019) en op de bestaande afspraken tussen de provincies en het Rijk in het Natuurpact uit 2013. Het Programma Natuur is vastgelegd in het latere PSN en omvat daar de beleidsonderdelen die zich richten op natuurherstel.

Het streven van Programma Natuur is: ‘een robuuste, veerkrachtige natuur die tegen een stootje kan’. In het hoofdlijndocument worden twee ambities en bijbehorende beleidssporen geformuleerd (LNV 2020b):

1. ‘We streven naar het realiseren van condities voor een gunstige (of waar dat niet haalbaar is een verbeterde) staat van instandhouding (Svl) van alle soorten en habitats onder de VHR. We streven hiermee, in samenhang met de andere maatregelen in de structurele aanpak, aan de eisen te voldoen die de VHR stelt (artikel 6 lid 1 en 2). Voor 2030 verwachten we met de maatregelen 70% doelrealisatie te behalen, met specifieke aandacht voor stikstofgevoelige natuur.’ Het bijbehorende beleidsspoor richt zich vooral op de natuur in en rond beschermde natuurgebieden. Dit is nader uitgewerkt door Rijk en provincies in een gezamenlijk Uitvoeringsprogramma voor de periode 2021-2030 (LNV, 2020b).
2. ‘We willen een goede basiskwaliteit van de natuur, binnen én buiten natuurgebieden en bevorderen de transitie naar een natuurinclusieve samenleving voor algeheel biodiversiteitsherstel.’ Dit beleidsspoor heeft vorm gekregen in de Agenda Natuurinclusief.

In de ex ante analyse van Van Bussel et al. (2026) focussen we op de doelen en maatregelen genoemd onder de eerste ambitie. We hebben hiervoor gekozen omdat het budget voor de Agenda Natuurinclusief beperkt was in vergelijking met het beschikbare budget voor het Programma Natuur. Daarnaast verwachten we maar een beperkt effect van de maatregelen uit Agenda Natuurinclusief op de (stikstofgevoelige) natuur in Natura 2000-gebieden en het NNN.

De inzet op 70 procent doelbereik is in het document ‘Uitvoeringsprogramma Natuur’ (LNV, 2020b) verder gespecificeerd: ‘Dit wil zeggen dat voor 70% van de beschermde habitats en soorten de condities voor een gunstige staat van instandhouding geboden zijn. De 70% is de ‘ondergrens’ volgens de quickscan van het PBL (Van Hinsberg en Van Egmond, 2020). Het PBL geeft hierbij aan dat met

gebiedsgerichte, samenhangende keuzes mogelijk een hoger doelbereik gerealiseerd kan worden.’ (LNV, 2020b).

Inmiddels is in de buitenwereld ‘Programma Natuur’ de gangbare term geworden om te verwijzen naar het beleidsspoor dat hoort bij deze ambitie. In het vervolg van deze publicatie zullen wij daarom ook consequent spreken van ‘Programma Natuur’.

Programma Natuur bevat generieke en gebiedsgerichte maatregelen

Voor het werken aan natuurherstel in en rond beschermde natuurgebieden heeft het toenmalige kabinet een bedrag van 2,85 miljard euro beschikbaar gesteld, exclusief proceskosten en Natuurcompensatiebank. Oorspronkelijk was dit budget bedoeld voor de periode 2021 tot 2030; later is de termijn verlengd tot 2032. De middelen zijn aanvullend op eerder gemaakte afspraken, zoals het Natuurpact in 2013. Het Programma Natuur bevat generieke en gebiedsgerichte maatregelen. De generieke maatregelen dragen breed bij aan natuurherstel en zijn niet exclusief voor de stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden.

In het programma worden de volgende generieke maatregelen beschreven:

- Een verhoging van de beheervergoedingen van 75 naar 84 procent van de standaardkostprijs.
- Boscompensatie voor bos dat is gekapt voor het behalen van de instandhoudingsdoelen in Natura 2000-gebieden.
- Kwaliteitsverhoging Riviernatuur (door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat), onder andere via het verbeteren van de natuurlijke dynamiek van gebieden en de waterkwaliteit door het tegengaan van ontsnippering (het aanbrengen van verbindingen langs en dwars op de rivier) en het realiseren van gevarieerde habitats en leefgebieden.
- Verbetering van de basiskwaliteit van de natuur en experimenten, door betere verankering van natuur in de maatschappelijke belangenafweging en besluitvorming en budget is beschikbaar voor experimenten en onderzoek rondom intensiever natuurbeleid.

Gebiedsgerichte provinciale maatregelen zijn vooral gericht op Natura 2000-gebieden en het Natuurnetwerk Nederland met stikstofgevoelige natuur

Naast de generieke maatregelen bevat Programma Natuur maatregelen die gericht zijn op ‘structureel systeemherstel’ via een gebiedsgerichte aanpak. Het is de taak van de provincies om dit nader uit te werken in een provinciaal uitvoeringsprogramma, en te laten aansluiten op de beheerplannen van Natura 2000-gebieden. Voor de maatregelen die in deze provinciale plannen zijn opgenomen geldt een uitvoeringsverplichting. “Provincies en andere bestuursorganen moeten zorgen dat maatregelen, waarvoor zij deze verplichting aangaan, tijdig zijn uitgevoerd.” (LNV, 2020b).

De gebiedsgerichte maatregelen zijn met name toegespitst op de Natura 2000-gebieden waar stikstofgevoelige habitattypen en soorten voorkomen die vallen onder de Vogel- en Habitatrichtlijnen. Daarbij is gekozen voor een gefaseerde invoering van het programma. In de eerste fase – met als looptijd 2021 tot eind 2026 – zijn provincies gestart met maatregelen die op korte termijn uitvoerbaar zijn. Ondertussen werkten Rijk en provincies aan de doorontwikkeling van het beleidsprogramma, en troffen zij voorbereidingen voor de programmering van de tweede fase. Beide fasen lichten we hier kort toe.

De uitwerking van gebiedsgerichte maatregelen voor de eerste fase van Programma Natuur gebeurde aan de hand van de volgende maatregelcategorieën (LNV, 2020b):

- A. Verbetering kwaliteit bestaande natuurgebieden. Drukfactoren zoals verzuring, vermesting en verdroging van leefgebieden kunnen worden tegengegaan door het uitvoeren van structurele systeemherstelmaatregelen binnen natuurgebieden, bijvoorbeeld een verbeterde inrichting, hydrologische maatregelen en bosvitalisering. Ook maatregelen met een tijdelijk effect, zoals het tegengaan van verruiging en verhouting, vallen onder deze categorie en zijn toegestaan omdat het in sommige gevallen lang duurt voordat systeemherstel optreedt.
- B. Extra hydrologische maatregelen. Voor veel natuurgebieden is het herstel van de hydrologie rondom het gebied essentieel voor de verbetering van de kwaliteit erin. Enkele hydrologische herstelmaatregelen zijn daarom gericht op structureel systeemherstel, met als doel robuustere natuurgebieden.
- C. Versnellen verwerving, optimaliseren van inrichting en beheer. Het versneld verwerven en optimaliseren van de inrichting van gebieden dragen bij aan de uitbreiding van de leefgebieden, het robuuster maken van natuursystemen en het in een gunstige staat van instandhouding brengen van de overbelaste stikstofgevoelige gebieden. Dit is aanvullend op wat er in het basispad al gebeurt bij het realiseren van het Natuurnetwerk Nederland.
- D. Inzet op maatregelen in overgangsgebieden, inclusief verbinden van gebieden. Mogelijke maatregelen in deze overgangsgebieden zijn andere vormen van beheer, het stimuleren van extensievere vormen van landbouw, het verhogen van het waterpeil, aangepaste vormen van (agrarisch natuur-) beheer of functieverandering. Bij het verbinden van natuurgebieden gaat het om ecologische en landschappelijke verbindingen tussen het omliggende (agrarische) gebied en natuurgebieden.
- E. Overige kwaliteitsmaatregelen boven op Natuurpact. Ook andere drukfactoren zoals verstoring door recreatie en invasieve exoten beïnvloeden de toestand van de natuur. Daarom wordt ook een deel van de middelen uit het Programma Natuur ingezet om deze drukfactoren tegen te gaan, zoals het beter reguleren van de recreatieve druk.
- F. Boscompensatie. Ook de inzet van de middelen voor boscompensatie (toegelicht bij de generieke maatregelen) loopt via de provincies. Zij ontvangen hiervoor binnen dezelfde regelingen afzonderlijk budget.

In de tweede fase zijn de maatregelcategorieën losgelaten en wordt het accent verder verlegd naar structureel natuurherstel. Provincies selecteren daarbij maatregelen op basis van een natuurdoelanalyse voor elk relevant Natura 2000-gebied. Deze systematiek is geborgd in het PSN. Fase 2 van het Programma Natuur is van start gegaan in 2024 en loopt door tot eind 2032.

De middelen voor beide fasen zijn verstrekt door het Rijk aan de provincies in de vorm van specifieke uitkeringen (SPUK). Het geld komt dus alleen beschikbaar voor specifieke doeleinden, met bijbehorende kaders en voorwaarden die zijn vastgelegd in twee aparte regelingen (LNV, 2021; LNV, 2024a). Toezegging van budget is gedaan op basis van de individuele SPUK-aanvragen van provincies, waarin ze concreet aangeven welke maatregelen ze willen treffen. Voor de analyses in deze rapportage zijn we uitgegaan van de vastgestelde aanvragen in fase 1 en 2 (zie bijlage 4 in Van Bus-sel et al., 2026). De regeling schrijft tevens voor dat provincies toezien op een goede voortgangsmonitoring, conform de afspraken in Programma Natuur. Provincies moeten hiertoe afspraken maken met de overige provincies en het Rijk, zodat eenduidige, optelbare informatie wordt verzameld en gerapporteerd over de toestand van de natuur en het programmaverloop.

Status beleidsinstrument

De twaalf provincies en Rijkswaterstaat hebben elk twee uitvoeringsprogramma's opgesteld voor de invulling van de eerste en tweede tranche van de middelen die zijn gereserveerd voor het landelijke uitvoeringsprogramma Natuur. De middelen zijn verstrekt op basis van de Regeling specifieke uitkering Programma Natuur. De eerste tranche gaat over de periode 2021-2023. Het totale beschikbaar gestelde budget voor de eerste tranche voor alle provincies bedroeg ruim 640 miljoen euro (LNV 2021). Daarvan was 41 miljoen euro bestemd voor boscompensatie. Het totale beschikbaar gestelde budget voor de tweede tranche voor alle provincies bedroeg 1,35 miljard euro, die loopt van 2024-2032 (LNV 2024b). 1,18 miljard daarvan is voor gebiedsgerichte maatregelen en 169 miljoen voor boscompensatie. Hiervan is 1 miljard meegenomen in de modelsimulaties (zie bijlage 5 in Van Bussel et al. 2026).

Een eerste aanwijzing voor de uitvoerbaarheid van Programma Natuur kan worden gevonden in de voortgang tot dusver. In de jaarlijkse Voortgangsrapportage Natuur (VRN) geven de provincies sinds 2022 aan hoe ver zij gevorderd zijn met fase 1 van Programma Natuur, in termen van hectares per maatregelcategorie (IPO en LNV, 2023; IPO en LNVN, 2024; IPO en LNVN, 2025). Wat opvalt, is dat categorieën A en B een gestage positieve trend laten zien, maar dat binnen C en D nog nauwelijks maatregelen zijn afgerond. De uitvoering lijkt hier te stagneren, en ook de groei in de totale voortgang vlakkt wat af.

Onderzoek naar de uitvoering van de beleidsmaatregelen van Programma Natuur in Van Bussel et al. (2026) laat zien dat binnen de Natura 2000-gebieden de uitvoering over het algemeen voor spoedig verloopt. Tegelijkertijd blijkt uit interviews met verantwoordelijke ambtenaren van provincies en met andere betrokkenen dat de uitvoeringspraktijk weerbarstig is. Dit geldt vooral bij maatregelen buiten de natuurgebieden. Hydrologische maatregelen, versnelde verwerving van natuur en extensivering van landbouw lopen veel vertraging op, of worden geheel geschrapt. Dit beeld wordt bevestigd door de analyse achteraf (ex post: Poppeliers et al., 2026) en de voortgang in besteding van budgetten binnen het Programma Natuur.

Uit onze analyse van de jaarstukken van alle provincies blijkt dat zij aan het eind van 2024 zo'n 68 procent van de toegezegde middelen voor fase 1 hadden besteed, tegenover 41 procent in 2023. Voor de afronding van fase 1 is nog de tijd tot eind 2026, en soms kunnen maatregelen worden doorgeschoven naar fase 2, die in 2024 van start ging. Maar de huidige voortgang laat al wel zien dat sommige maatregelen meer uitdagingen kennen dan andere. Voor verklaringen van de vertraging in uitvoering; zie Van Bussel et al. (2026).

Hoe wordt het beleidsinstrument meegenomen?

Voor de ex ante analyse in Van Bussel et al. (2026) is alleen het concreet uitgewerkte beleid relevant. Totaal komen we uit op circa 2 miljard euro aan natuurherstelmaatregelen voor deze beleidsmaatregel. De effecten van een selectie van deze maatregelen zijn meegenomen in de modelsimulaties met het *Model for Nature Policy* om in te schatten voor hoeveel procent van de gemodelleerde soorten de condities rond 2030 op orde zijn om duurzaam voor te komen. Dit is gedaan met de aanname dat alle maatregelen zoals voorgenomen worden uitgevoerd, en met de aanname dat een deel van de maatregelen niet (tijdig) wordt uitgevoerd rekening houdende met een weerbarstige uitvoeringspraktijk.

Effectschatting²⁷

De maatregelen zijn toegedeeld aan één of meer maatregelcategorieën zoals opgenomen in bijlage 5 in Van Bussel et al. (2026). De effecten van de maatregelen zijn bepaald aan de hand van de beslissregels zoals opgenomen in bijlage 5 (Van Bussel et al., 2026). Vervolgens zijn de maatregelen ruimtelijke gealloceerd met de beschikbare informatie die in de maatregelomschrijvingen is opgenomen. Op deze locaties waar de maatregelen zijn gealloceerd, zijn de beslissregels toegepast. De hieruit verkregen conditiekaarten (natuurtypen, stikstofdepositie, gemiddelde voorjaarsgrondwaterstand en zuurgraad van de bodem) zijn gebruikt als invoer voor het *Model for Nature Policy*.

Referenties

- Bussel, L.G.J. van, F. Groten, G. de Vries en D. van Wieringen (2026), *Verwachte effecten van voorgenomen natuur- en stikstofbronmaatregelen op de toestand van de natuur. Monitoring en evaluatie van het Programma Stikstofreductie en Natuurverbetering 2026*, Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving.
- Bussel, L.G.J. van en A. van Hinsberg (2024), *Verwachte effecten van voorgenomen natuur- en stikstofbronmaatregelen op de toestand van de natuur. Monitoring en evaluatie van het Programma Stikstofreductie en Natuurverbetering*, Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving.
- IPO en LNV (2022), *Achtste Voortgangsrapportage Natuur*, Den Haag.
- IPO en LNV (2023), *Negende Voortgangsrapportage Natuur*, Den Haag.
- IPO en LNV (2024), *Tiende Voortgangsrapportage Natuur*, Den Haag.
- IPO en LNV (2025), *Elfde Voortgangsrapportage Natuur*, Den Haag.
- LNv en IPO (2019), *Nederland Natuurpositief Ambitiedocument voor een gezamenlijke aanpak in natuurbeleid*, Den Haag
- LNv (2020a), *Kamerbrief over hoofdlijnen Programma Natuur*, 10 juli 2020, Den Haag: Ministerie van LNv
- LNv (2020b), *Kamerstuk Uitvoeringsprogramma Natuur, bijlage bij Kamerbrief van 8 december 2020*, Den Haag: Ministerie van LNv
- LNv (2021), *Regeling van de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit van 19 april 2021, nr. WJZ/21105834, houdende regels voor het verstrekken van eenmalige specifieke uitkeringen in verband met de uitvoering van het Uitvoeringsprogramma Natuur (Regeling specifieke uitkering Programma Natuur)*, Den Haag: Ministerie van LNv, Staatscourant.
- LNv (2024a), *Regeling specifieke uitkering Programma Natuur 2e fase van 27 juni 2024, nr. WJZ/59263981, houdende regels voor het verstrekken van eenmalige specifieke uitkeringen in verband met de uitvoering van het Uitvoeringsprogramma Natuur (Regeling specifieke uitkering Programma Natuur 2e fase)*, Den Haag: Ministerie van LNv, Staatscourant.
- LNv (2024b), *Regeling specifieke uitkering Programma Natuur 2e fase van 27 juni 2024, nr. WJZ/59263981, houdende regels voor het verstrekken van eenmalige specifieke uitkeringen in verband met de uitvoering van het Uitvoeringsprogramma Natuur (Regeling specifieke uitkering Programma Natuur 2e fase)*, Den Haag: Ministerie van LNv, Staatscourant.

²⁷ Als effectschatting kwantitatief.

Poppeliers, S.W.M., S. Bohm, T. Breuning, R.M.L. Plugers, A.M. Schmidt, N.A.C. Smits en J.B. Visser, (2026), *Voortgang en effecten van natuurmaatregelen; Monitoring en Evaluatie van het programma Stikstofreductie en Natuurverbetering 2026* Wageningen: Wageningen Environmental Research

6.2 Natuurpakket: Regeling Versneld Natuurherstel

Tabel 6.2

Natuurpakket: Regeling Versneld Natuurherstel

Naam maatregel	Regeling Versneld Natuurherstel
Instrument(en)	Subsidieregeling
Soort maatregel	Natuurmaatregel/ gebiedsgericht/ provinciale versnellingsmaatregel
Sector	Natuur
Status	Vastgesteld beleid

Beschrijving beleidsinstrument

In de Kamerbrief van 19 februari 2020 (LNV 2020) worden twee natuurherstelregelingen aangekondigd: de Natuurcompensatiebank en de regeling Versneld Natuurherstel. Deze laatste regeling valt niet strikt onder het PSN, maar omvat wel natuurmaatregelen met als doel het verminderen van de stikstofeffecten op de natuur. In totaal is 250 miljoen euro gereserveerd voor deze twee natuurherstelregelingen. De reservering wordt voor de helft aangewend in het kader van de Natuurcompensatiebank en voor de andere helft in het kader van de regeling Versneld Natuurherstel. Eind 2022 werd het wetsvoorstel voor de Natuurcompensatiebank ingetrokken, de middelen werden toegevoegd aan de middelen gereserveerd voor stikstofbronmaatregelen en natuurherstel (LNV, 2022).

De regeling Versneld Natuurherstel betreft een regeling voor terreinbeherende organisaties voor het nemen van gerichte maatregelen voor natuurherstel en -verbetering ter vermindering van de stikstofgevoeligheid van de natuur. Binnen deze regeling konden tot 2022 terreinbeherende organisaties, in samenspraak met provincies, gericht middelen aanvragen voor maatregelen die bijdragen aan het verminderen van de stikstofeffecten op de natuur en die op korte termijn tot uitvoering kunnen komen. Maatregelen die in aanmerking voor financiering kwamen, zijn bijvoorbeeld het versnellen en waar nodig intensiveren van natuurmaatregelen, het nemen van hydrologische maatregelen in en rondom natuurgebieden, het versneld inrichten van verworven natuurgronden, het verwerven van zogeheten sleutelhectares om versnippering van natuur tegen te gaan en robuuste ecologische verbindingen te realiseren, en het behalen van doelen in het kader van de Kaderrichtlijn Water.

Subsidieontvangers moesten verantwoording afleggen over de voortgang in de uitvoering van de geplande maatregelen, maar niet over de effectiviteit van elke individuele maatregel apart. De subsidieregeling was erop gericht om effectieve maatregelen versneld te kunnen uitvoeren, en niet om onderzoek te doen naar de effectiviteit van natuurherstel. Het in beeld brengen van de effecten van deze herstelmaatregelen moet gaan meelopen in de reguliere natuurmonitoring.

Status beleidsinstrument

De regeling was bedoeld om de periode tot 2023 te overbruggen. Voor de subsidiemodule Versneld Natuurherstel 2021 was 81,6 miljoen euro beschikbaar. Voor de regeling Versneld Natuurherstel 2022 (2e tranche) was 39,7 miljoen euro beschikbaar.

Maatregelen moesten binnen drie jaar uitgevoerd zijn (dus drie jaar vanaf juni 2021 en juli 2022). Er

waren 32 aanvragen in de eerste tranche en 27 aanvragen in de tweede tranche. Tussen deze aanvragen zitten ook programma's met meerdere deelprojecten. Er zijn een paar wijzigingsverzoeken ingediend, betreffende looptijd en hectares.

Inhoudelijk moesten het PAS-herstelmaatregelen betreffen binnen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden of met effect in stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden. De criteria voor aanvraag voor de tweede tranche waren strenger dan voor de eerste tranche (urgentie, efficiëntie, duurzaamheid etc. van de maatregelen).

Binnen deze regeling is 38,4 miljoen euro via een opdracht aan Staatsbosbeheer uitgezet om de conditie van stikstofgevoelige habitats in de Natura 2000-gebieden onder beheer van Staatsbosbeheer te versterken. Staatsbosbeheer is na afloop van het broedseizoen van 2022 gestart met de uitvoering van de projecten. Het programma loopt tot en met maart 2023 (zie ook Staatsbosbeheer, 2024).

Hoe wordt het beleidsinstrument meegenomen?

Voor deze ex ante analyse is alleen het concreet uitgewerkte beleid relevant. De circa 125 miljoen euro die beschikbaar was voor deze regeling is meegenomen in de analyse. De effecten van deze maatregelen zijn meegenomen in de modelsimulaties met het *Model for Nature Policy* om in te schatten voor hoeveel procent van de gemodelleerde soorten de condities rond 2030 op orde zijn om duurzaam voor te komen. Dit is gedaan met de aanname dat alle maatregelen zoals voorgenomen worden uitgevoerd, en met de aanname dat een deel van de maatregelen niet (tijdig) wordt uitgevoerd rekening houdende met een weerbarstige uitvoeringspraktijk.

Effectschatting²⁸

De maatregelen uit de regeling Versneld Natuurherstel zijn toegedeeld aan één of meer maatregelcategorieën zoals opgenomen in bijlage 5 in Van Bussel et al. (2026). De effecten van de maatregelen zijn bepaald aan de hand van de beslisregels zoals opgenomen in bijlage 5 (Van Bussel et al., 2026). Vervolgens zijn de maatregelen ruimtelijke gealloceerd met de beschikbare informatie die in de maatregelomschrijvingen is opgenomen. Op deze locaties waar de maatregelen zijn gealloceerd, zijn de beslisregels toegepast. De hieruit verkregen conditiekaarten (natuurtypen, stikstofdepositie, gemiddelde voorjaarsgrondwaterstand en zuurgraad van de bodem) zijn gebruikt als invoer voor het *Model for Nature Policy*.

Referenties

Bussel, L.G.J. van, F. Groten, G. de Vries en D. van Wieringen (2026), *Verwachte effecten van voorgenomen natuur- en stikstofbronmaatregelen op de toestand van de natuur. Monitoring en evaluatie van het Programma Stikstofreductie en Natuurverbetering 2026*, Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving.

LNV (2020), *Kamerbrief over voortgang stikstofproblematiek: maatregelen natuur*, 19 februari 2020, Den Haag: Ministerie van LNV.

²⁸ Als effectschatting kwantitatief.

LNv (2022), *Kamerbrief over intrekking wetsvoorstel natuurcompensatiebank*, 6 december 2022, Den Haag: Ministerie van LNv, Natuurcompensatiebank (36.076).

Staatsbosbeheer (2024), *Versneld Natuurherstel Natura 2000-gebieden Eindrapportage in opdracht van het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit*, juli 2024, Staatsbosbeheer.

6.3 Versnellingsmaatregelen & Koplopermaatregelen

Tabel 6.3

Versnellingsmaatregelen & Koplopermaatregelen

Naam maatregel	Regeling Specifieke Uitkering provinciale versnellingsvoorstellen transitie landelijk gebied (Versnellingsmaatregelen) & Regeling provinciale maatregelen landelijk gebied (Koploperprojecten).
Instrument(en)	Subsidieregeling
Soort maatregel	Natuurmaatregel
Sector	Landbouw & Natuur
Status	Vastgesteld beleid

Beschrijving beleidsinstrument

In het Coalitieakkoord van het kabinet-Rutte IV werd de ambitie geformuleerd om de stikstofdoelstelling van 74 procent areaal natuur onder de KDW te vervroegen van 2035 naar 2030. Ook werd de focus verbreed naar beleid gericht op natuurkwaliteit. Daarvoor werd in 2022 een Transitiefonds landelijk gebied en natuur in het leven geroepen, met een omvang van 24,3 miljard euro, boven op de eerdergenoemde middelen uit het PSN. Het kabinet-Schoof sloeg echter een andere koers in dan het kabinet-Rutte IV en schrapt het Transitiefonds landelijk gebied en natuur en het bijbehorende programma Nationaal Programma Landelijk Gebied (NPLG). Dat betekende dat de budgettaire voorziening voor het Transitiefonds medio 2024 verviel.

Het kabinet-Rutte IV besloot vooruitlopend op de instellingswet van het Transitiefonds een aantal maal om beleidsmaatregelen te financieren met middelen die gereserveerd waren voor dit Transitiefonds. Hierdoor is in 2022, 2023 en 2024 circa 2 miljard euro van de gereserveerde 24,3 miljard euro uitgegeven of in plannen vastgelegd. Dit ging om generieke maatregelen van het Rijk, zoals de aanpak piekbelasters voor bedrijfsbeëindiging en -verplaatsing, en techniekinvestering in veehouderijen. En het ging om gebiedsgerichte maatregelen door de provincies. Met deze beschikbare middelen konden de provincies provinciale beleidsregelingen uitbreiden en co-financieren. De komende jaren zetten de provincies middelen in voor zogeheten 'Versnellingsmaatregelen' (504 miljoen (LNV, 2022)) en 'Koploperprojecten' (1,54 miljard (LNV, 2024)) om met concrete landbouwen natuurmaatregelen bij te dragen aan de opgaven voor natuur, stikstof, klimaat en water (Boezeman et al., 2024).

Boezeman et al. (2024) bepaalden op basis van openbare bronnen de verdeling van het budget over de verschillende maatregelen. Zij concludeerden dat ruim de helft van de middelen uit de Versnellingsmaatregelen en Koploperprojecten is bestemd voor landbouwmaatregelen die technologische doorontwikkeling, extensivering en stoppen mogelijk maken. Ongeveer 40 procent van de 2 miljard is bestemd om natuur te herstellen en uit te breiden. Het meeste van dat budget gaat naar herstelmaatregelen van droge en natte natuur, met maatregelen zoals revitalisering van bossen, hydrologische maatregelen in natuurgebieden en het laten hermeanderen van beeklopen. Een kleiner deel van het budget wordt besteed aan natuuruitbreiding, met een orde van grootte van enkele duizenden hectaren nieuwe natuur en landschapselementen.

Status beleidsinstrument

De uitvoeringsperiode van versnellingsmaatregelen liep tot eind 2024, maar door veel provincies is verlenging aangevraagd. Dit betekent dat de uitvoeringsperiode doorloopt tot eind 2028. Eind 2024 is 15 procent van het totale budget van de versnellingsmaatregelen besteed. Voor watermaatregelen is de besteding het hoogst (74 procent), voor extensivering van de landbouw is de besteding het laagst (5 procent). Volledige besteding van de middelen is ook eind 2028 niet te verwachten (Kuindersma et al., 2026).

Voor de koploperprojecten is een vergelijkbaar beeld voor de besteding van de budgetten. De uitvoeringsperiode van deze maatregelen lopen tot eind 2028, met mogelijk verlenging tot eind 2032.

Hoe wordt het beleidsinstrument meegenomen?

Voor deze ex ante analyse is alleen het concreet uitgewerkte beleid relevant. Totaal komen we uit op circa 773 miljoen aan maatregelen voor natuurherstel, uitbreiding van het natuurareaal, watermaatregelen en agrarische natuurmaatregelen meegenomen in de analyse uit deze beleidsmaatregel. De effecten van deze maatregelen zijn meegenomen in de modelsimulaties met het *Model for Nature Policy* om in te schatten voor hoeveel procent van de gemodelleerde soorten de condities rond 2030 op orde zijn om duurzaam voor te komen. Dit is gedaan met de aanname dat alle maatregelen zoals voorgenomen worden uitgevoerd, en met de aanname dat een deel van de maatregelen niet (tijdig) wordt uitgevoerd rekening houdende met een weerbarstige uitvoeringspraktijk.

Effectschatting

De maatregelen uit de versnellingsmaatregelen en koploperprojecten zijn toegedeeld aan één of meer maatregelcategorieën zoals opgenomen in bijlage 5 in Van Bussel et al. (2026). De effecten van de maatregelen zijn bepaald aan de hand van de beslisregels zoals opgenomen in bijlage 5 (Van Bussel et al., 2026). Vervolgens zijn de maatregelen ruimtelijke gealloceerd met de beschikbare informatie die in de maatregelomschrijvingen is opgenomen. Op deze locaties waar de maatregelen zijn gealloceerd, zijn de beslisregels toegepast. De hieruit verkregen conditiekaarten (natuurtypen, stikstofdepositie, gemiddelde voorjaarsgrondwaterstand en zuurgraad van de bodem) zijn gebruikt als invoer voor het *Model for Nature Policy*.

Referenties

- Boezeman, D., N. Van Maaswaal en B. Silvius (2024), *Inventarisatie provinciale maatregelen landelijk gebied gefinancierd uit het transitiefonds*, Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving.
- Bussel, L.G.J. van, F. Groten, G. de Vries en D. van Wieringen (2026), *Verwachte effecten van voorgenomen natuur- en stikstofbronmaatregelen op de toestand van de natuur. Monitoring en evaluatie van het Programma Stikstofreductie en Natuurverbetering 2026*, Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving.
- Kuindersma, W., J. van den Berg, C.M. Walther en B. Silvius (2026), *De uitvoering van versnellingsprojecten transitie landelijk gebied; Extensivering van de landbouw in Aldeboarn-De Deelen, overgangsgieden in Drenthe en Noord-Brabant*, Wageningen: Wettelijke Onderzoekstaken Natuur & Milieu.
- LNv (2022), *Startnotitie Nationaal Programma Landelijk Gebied, bijlage bij Kamerbrief van 10 juni 2022*, Den Haag: Ministerie van LNv
- LNv (2024), *Kamerbrief over Uitwerking van het kabinetsbesluit voor beschikbaarstelling middelen voor uitvoering maatregelpakketten landelijk gebied, 7 juni 2024*, Den Haag: Ministerie van LNv