BIJLAGE 1

De bijlage laat de resultaten zien van het onderzoek van Ecorys. In tabel 1 is aangegeven wat per maatregel het effect is op energiegebruik en potentiële emissiereductie. In deel 2 zijn de maatregelen technisch beoordeeld op uitvoerbaarheid, en of ze al dan niet inmiddels onderdeel zijn van bestaand beleid.

Tabel 1: Energiebesparende maatregelen uit het Ecorys rapport, ingedeeld volgens de eerste technische appreciatie.

Maatregel	Sector	Potentiële energie-besparing *	Potentiële emissie-reductie **
Maatregelen ter overweging in integrale klimaat- en energiebesluitvorming (eventueel in alternatieve vorm, of op een later moment)			
Instellen van eisen aan het relatieve energieverbruik van datacenters	Gebouwde omgeving	+	+
Stimulering toepassing van elektrische warmtepompen (alleen bodem-waterwarmtepompen en lucht-waterwarmtepompen) in woningen door de apparaatskosten van warmtepompen per 2027 weer onder het lage btw-tarief van 9% te laten vallen.	Gebouwde omgeving	+	+
Verplichte installatie van slimme thermostaten in woningen van woningbouwcorporaties.	Gebouwde omgeving	++	++
Verhogen van het budget voor de ISDE-subsidie met 10%.	Gebouwde omgeving	+	+
Het Warmtefonds per 2027 met 10% vergroten.	Gebouwde omgeving	+	+
Het verdubbelen van het beoogde budget naar 68 miljoen voor de inzet van extra Fixteams voor micro-ondernemingen om energieverbruik te verminderen	Gebouwde omgeving/ Industrie	+	+
Stimuleren van de EIA in de industrie door het budget te verhogen met 10 procent, vanaf 2027.	Industrie	++	++
Boete op het lozen van restwarmte	Industrie	+++	+++
Verbod op nieuwe installaties op fossiele brandstoffen per 2035	Industrie	++	++
Verbruiksbelasting op energie-intensieve primaire grondstoffen	Industrie	++	++

Afschaffing van de degressieve tariefstructuur energiebelasting	Industrie	+++	+++
Opheffing van de subsidieregeling Indirecte Kostencompensatie ETS (IKETS)	Industrie	0	0
Stimulering uitfasering fossiele WKKs in de glastuinbouw	Landbouw & landgebruik	++	+++
Introductie van minimale isolatie- en rendementseisen energiegebruik nieuwe stallen en kassen	Landbouw & landgebruik	+	+
Verplichte warmteterugwinning uit gesloten kassen	Landbouw & landgebruik	++	+
Subsidieregeling ter stimulatie van HVO100	Mobiliteit /Landbouw	0	++
Herinvoering vrijstelling MRB voor elektrisch aangedreven motorrijtuigen	Mobiliteit	+	+
Verhoging belastingtarief op korte vluchten	Mobiliteit	+	+
Hogere dekkingsgraad verkeerscontrole snelwegen.	Mobiliteit	++	++
Het stimuleren van carsharing door het verlenen van een eenmalige subsidie aan gemeentes voor de ontwikkeling van station-based autodelen.	Mobiliteit	+	+
Het stimuleren van actieve mobiliteit door losse categorieën toe te staan in de kilometervergoeding.	Mobiliteit	+	+
Tijdelijke verlaging van accijns op benzine en diesel terugdraaien.	Mobiliteit	++	++
De introductie van een 'witte certificatensysteem'.	Overkoepelend	+++	+++
Aanscherpen drempelwaarden energiebesparingsplicht met 10% (naar 45.000 kWh of 22.500 m3 aardgas)	Overkoepelend	++	+
Verlengen maximale terugverdientijd van 5 naar 10 jaar	Overkoepelend	+++	+++
Maatregelen die inmiddels worden uitgevoerd			
Stimuleren van de installatie van (grootschalige) batterijen ter opslag van overproductie van hernieuwbare elektriciteit door verruiming van bijvoorbeeld de EIA.	Elektriciteit	++	++
Oprichting van structureel jaarlijks fonds met renteloze leningen om verduurzamingsmaatregelen in maatschappelijk vastgoed te stimuleren. Met €251 mln vanuit het rijk.	Gebouwde omgeving	+	+
Subsidieregeling verduurzaming landbouwwerktuigen uitbreiden	Mobiliteit /Landbouw	+	+

Vervoerstegoed wanneer autobezitters hun oude, fossiele auto laten wegdoen of slopen	Mobiliteit	+	+
Maatregelen die als niet uitvoerbaar zijn beoordeeld			
Uitbreiden van de minimale energielabel utiliteitsbouw naar label C per 1 januari 2029.	Gebouwde omgeving	+++	+++
Verplicht emissielabel B voor alle Nederlandse binnenvaartschepen per 2030	Mobiliteit	+	+
Vliegbelasting afhankelijk maken naar reisklasse	Mobiliteit	+	+

* 0 = Nagenoeg geen effect; (+) = + 0 – 2,5 PJ besparing; (++) = 2,5 – 10 PJ besparing; (+++) = >10 PJ besparing volgens Ecorys

** 0 = Nagenoeg geen effect; (+) = een reductie van 0 – 0,25 Mton; (++) = een reductie van 0,25 – 1 Mton volgens Ecorys

Deel 2. Beschrijving van de maatregelen en technische beoordeling op uitvoerbaarheid en additionaliteit.

Maatregelen ter overweging in integrale klimaat- en energiebesluitvorming (eventueel in alternatieve vorm, of op een later moment)

Instellen van eisen aan het relatieve energieverbruik van datacenters

Deze maatregel behoeft verdere uitwerking. Zo dient de juridische vormgeving verder te worden uitgewerkt. Hierbij is het van belang ook de ontwikkelingen op EU-gebied te betrekken, zo wordt een EU-vergelijkingssysteem middels individuele energielabels opgezet en wordt ook op EU-niveau de ontwikkeling van minimale energieprestatie-eisen onderzocht.

Stimulering toepassing van elektrische warmtepompen (alleen bodem-waterwarmtepompen en lucht-waterwarmtepompen) in woningen door de apparaatskosten van warmtepompen per 2027 weer onder het lage btw-tarief van 9% te laten vallen

Met een btw-verlaging kan de vraag naar warmtepompen worden verhoogd. In algemene zin heeft een btw-verlaging als nadeel dat onduidelijk is of het kostenvoordeel door fabrikanten volledig wordt doorberekend in de verkoopprijs. Daarnaast is niet zeker of een apart btw-tarief voor warmtepompen is toegestaan onder de btw-richtlijn. Dit zou nader uitgezocht moeten worden. De uitvoerbaarheid van deze maatregel voor de Belastingdienst is nog niet in kaart gebracht. Als hierbij een onderscheid wordt gemaakt tussen lucht-water warmtepompen en lucht-lucht warmtepompen is dat mogelijk ingewikkeld in de uitvoering. Tot slot zou in de huidige variant deze maatregel ook gelden voor nieuwbouwwoningen, die nu al verplicht aardgasvrij en in het merendeel met warmtepomp worden gebouwd. Daar heeft deze maatregel geen additionele positieve effecten. Bij de bestaande ISDE subsidie spelen een aantal van deze

nadelen niet. Een mogelijk alternatief is om de bestaande ISDE subsidie te verhogen of het budget hiervan te verruimen.

Verplichte installatie van slimme thermostaten in woningen van woningbouwcorporaties.
Deze maatregel dient óf later in de tijd te worden geplaatst om de huidige afspraken met WoCo's niet te doorkruisen en gepaard te gaan met financiering, óf er dient een andere route worden gevonden, bijvoorbeeld via een verkenning van de mogelijkheid dit te verplichten voor generieke (bestaande) woningbouw. Deze maatregel kan eventueel onderdeel zijn van nieuwe prestatieafspraken met woningcorporaties (na 2035).

Verhogen van het budget voor de ISDE-subsidie met 10%.
De komende jaren daalt het beschikbaar jaarlijks budget voor de ISDE van ca. €500 mln in 2026 naar ca €340 mln in 2030. Met een verhoging van het budget met 10% (jaarlijks €50 mln) kan de eerder ingezette daling worden gemitigeerd. Er loopt momenteel een IBO (Interdepartementaal beleidsonderzoek) naar de energietransitie van de woningvoorraad. Hierbij wordt breed gekeken naar het benodigde instrumentarium voor de verduurzaming van woningen. De resultaten van dit IBO kunnen worden betrokken bij eventuele aanpassingen aan het instrumentarium.

Het Warmtefonds per 2027 met 10% vergroten.
Het voorstel zoals omschreven in het rapport, met een percentuele ophoging van het budget, sluit niet goed aan bij de huidige bekostigingsmechaniek (stichting Nationaal Warmtefonds vraagt subsidie aan voor een bepaalde periode, waarna het ministerie van BZK dit beoordeelt). In deze mechaniek houdt het Warmtefonds rekening met bepaalde groei de komende jaren. Het kabinet verwacht met het Sociaal Klimaatplan, dat is ingediend bij de Europese Commissie, een bijdrage aan het Warmtefonds van 270 miljoen euro te verkrijgen. Daarnaast is er met het energiepakket cumulatief 180 miljoen euro extra vrijgemaakt voor het Warmtefonds. Dit is voldoende dekking om aan de rijksbijdrage te voldoen voor de verwachte groei in 2027. Uit de huidige prognose voor de groei tot en met 2030 volgt dat er nog circa 140 miljoen extra nodig is om aan de totale vraag tegemoet te kunnen komen. Een mogelijke optie is dus om deze extra middelen (140 mln) beschikbaar te stellen om aan de voorspelde groei in aanvragen te kunnen voldoen tot en met 2030. Een tweede optie is eventueel om een extra rentekorting te bieden aan VvE's, omdat deze groep blijft achterlopen met energiebesparende maatregelen en een hoge rente betalen vergeleken met particulieren met een laag inkomen.

Het verdubbelen van het beoogde budget naar 68 miljoen voor de inzet van extra Fixteams voor micro-ondernemingen om energieverbruik te verminderen
Op dit moment wordt nog gewerkt aan het opzetten van fixteams voor bedrijven. Opschaling is nu nog niet gewenst, onder andere gezien beperkte capaciteit in de markt. Ook moet eerst worden bezien welk deel van de doelgroep kan worden geholpen met de huidige inzet en hoeveel potentieel er daarna nog overblijft.

Boete op het lozen van restwarmte
Een boete op het lozen van restwarmte is op termijn te overwegen. De uitkoppeling van restwarmte komt helaas lastig van de grond. Voor verdere overweging van een boetesysteem, is nodig dat eerst minimaal het volgende wordt uitgezocht:

- Juridisch kader: Onderzocht moet worden in welke wetgeving en op welke juridische gronden een boete kan worden opgelegd, door welke instantie deze kan worden uitgevaardigd en hoe handhaving en controle worden vormgegeven.
- Randvoorwaarden: Daarnaast zijn er technische en infrastructurele randvoorwaarden waaraan voldaan moet zijn, te weten: de beschikbaarheid van een betrouwbaar en eenduidig meetsysteem, voldoende energie-infrastructuur, en reële technische mogelijkheden voor lokaal hergebruik of uitkoppeling van restwarmte.

Er kan ook worden gekeken naar het aantrekkelijker maken van het leveren van warmte door een vergoeding te bieden. Hiervoor is dan wel een aanpassing in de WCW nodig.

Verbod op nieuwe installaties op fossiele brandstoffen per 2035
Om deze maatregel te kunnen overwegen, is het nodig om onderzoek te doen naar het vormgeven van een uitzonderingsgrond voor bedrijven die niet zouden kúnnen voldoen, bijvoorbeeld vanwege netcongestie. Zonder uitzonderingsgrond komt de continuïteit van bedrijven in gevaar als er geen alternatief mogelijk is voor fossiele installaties. Daarnaast vraagt de maatregel aanpassing van de relevante regelgeving en behoeft een dergelijke maatregel een ruime overgangstermijn om bedrijven de kans te geven zich hierop voor te bereiden.

Verbruiksbelasting op energie-intensieve primaire grondstoffen
Voor deze maatregel is de heffingsgrondslag niet uitgewerkt. In de huidige vorm is het niet toetsbaar en vermoedelijk is het moeilijk uitvoerbaar. Ook doen zich problemen voor met weglek en concurrentievermogen. Daarnaast is het energiebesparings- en klimaateffect beperkt.

Opheffing van de degressieve energiebelastingstructuur voor grootgebruikers
Afhankelijk van de vormgeving kan de maatregel een extra prikkel geven om te verduurzamen en energie te besparen. Daar staat een negatief effect op de concurrentiepositie van internationaal opererende bedrijven tegenover. Unilaterale doorvoer van deze maatregel, zonder flankerend beleid, heeft waarschijnlijk een negatief effect op het concurrentievermogen van de industrie met daarbij een groot risico op sluiting, of verplaatsing van delen van de industrie. Dit hangt mede af van de maatvoering.

Opheffing van de subsidieregeling Indirecte Kostencompensatie ETS (IKC)
Het onderzoek stelt dat elektriciteit met deze maatregel effectief duurder wordt voor de industrie. Dit geeft een lichte prikkel tot besparing op de korte termijn wanneer de IKC voor een langere periode wordt doorgezet zoals nu het geval is.

Op de langere termijn kunnen hoge prijzen (door ETS en afschaffing van IKC) mogelijk leiden tot een lagere prikkel tot elektrificatie. Deze maatregel is echter niet in lijn met het coalitieakkoord. Het kabinet heeft juist besloten tot verlenging van de IKC, omdat dat de elektriciteitskosten hier aanzienlijk hoger liggen dan in omringende landen. In IKC-sectoren lagen de effectieve elektriciteitskosten voor grootverbruikers bij onze buurlanden met 41-66% (€25-35) lager dan in Nederland (Januari 2024). Daardoor staat de concurrentiepositie van de Nederlandse industrie onder druk. De IKC is weer ingevoerd om een gelijk speelveld binnen EU te behouden. Alle andere EU-lidstaten met energie-intensieve industrie keren deze compensatie namelijk wel uit. Bovendien zit er binnen de IKC ook een energiebesparingsprikkel, omdat er een herinvesterings-eis geldt: ten minste 50% van het uitgekeerde bedrag moet geïnvesteerd worden in de verduurzaming van het bedrijf. Daarnaast zorgt het kabinet voor een energiebesparingsprikkel via onder meer de energiebesparingsplicht voor bedrijven en instellingen. Deze plicht wordt in 2027 aangescherpt door de terugverdientijd waarmee dient te worden gerekend te verlengen naar 7 jaar.

Stimuleren van de EIA in de industrie door het budget te verhogen met 10 procent, vanaf 2027

Specifieke verhoging van het budget van de EIA voor de sector industrie is feitelijk niet mogelijk. De EIA is volledig generiek: als budget wordt verhoogd, kunnen alle opties daarvan profiteren. Ophoging van het generieke budget van de EIA heeft afgelopen jaar plaatsgevonden en tevens is bij Voorjaarsnota besloten om het aftrekpercentage van de EIA per 2027 te verhogen van 40% naar 45,5%. Daardoor neemt het stimulerende effect van de EIA toe. Vanwege het strikt generieke karakter van de EIA is deze vrij van staatssteun. Als specifiek budget voor de sector industrie zou worden vrijgemaakt en als dat budget exclusief voor de sector zou worden geoormerkt zou de EIA mogelijk niet langer als niet-staatssteun worden aangemerkt. Als alternatief voor deze optie kunnen wel nieuwe opties op de Energielijst worden geplaatst waar de sector industrie van zou kunnen profiteren.

Stimulering uitfasering fossiele WKKs in de glastuinbouw

WKK(warmte-kracht-koppeling)-installaties leveren niet alleen warmte en elektriciteit, maar ook de CO_2 die essentieel is voor de plantengroei in de glastuinbouw. De komende jaren mist de glastuinbouwsector het concrete handelingsperspectief om deze installaties volledig te vervangen door duurzame alternatieven. De noodzakelijke bouwstenen voor het volledig uitfaseren van WKKs, zonder verlies van rentabiliteit voor of krimp van de sector, ontbreken: er zijn onvoldoende warmtenetten en bronnen, er is sprake van netcongestie en van leveringsproblemen van externe CO_2. Verminderen van inzet van WKKs kan wel door het nemen van energie- en CO_2-besparende maatregelen in de kassen. De voorgestelde maatregel beperkt zich tot de beschikbaarheid van geothermie, restwarmte en warmtepompen als oplossingen, terwijl hiervoor al een subsidieregeling bestaat. Het is dus zinvol om te zoeken naar alternatieve vormgeving, waarbij ook rekening gehouden wordt met het bestaande beprijzingsbeleid. Hierbij is het van belang dat WKKs een systeemrol spelen bij het beperken van netcongestie. Ten slotte zal, om de klimaat- en

energiebesparende effecten van de voorgestelde stimulering te borgen, een combinatie met normering mogelijk het meest effectief zijn. Dit kan bijvoorbeeld met een verbod van op fossiel gas draaiende WKKs per 2040, passend bij de ambitie van de sector om dan klimaatneutraal te produceren.

Introductie van minimale isolatie- en rendementseisen energiegebruik nieuwe stallen en kassen
Gezien de beperkte uitwerking van deze maatregel is het lastig om de maatregel goed te appreciëren. Er dient verder onderzoek te worden gedaan naar hoe een dergelijke maatregel kan worden vormgegeven, zodat dit additioneel potentieel oplevert ten opzichte van bestaand beleid, zoals de energiebesparingsplicht die geldt voor de glastuinbouw. Een dergelijk onderzoek dient zich te richten op mogelijk potentieel van isolatie-eisen voor nieuwe kassen, in vergelijking met de huidige stand van de techniek.

Verplichte warmteterugwinning uit gesloten kassen
Een verplichting past op dit moment niet bij het huidige ontwikkelingsstadium van de technologie en de opgedane ervaring. De systemen bevinden zich namelijk nog in een vroeg stadium, de eerste marktintroductie; een recente tariefstudie schat de huidige penetratiegraad slechts op 5%. Om de systemen optimaal te laten functioneren, is het noodzakelijk dat koplopers eerst meer praktijkervaring opdoen, aangezien er complexe interacties zijn met het teeltklimaat waar men mee moet leren omgaan. Een verplichting is in deze fase onrendabel vanwege de lange terugverdientijd en kan pas vanaf circa 2035 worden overwogen; een subsidieregeling is in de tussentijd mogelijk beter op maat.

Herintroduceren gedeeltelijke vrijstelling mrb voor elektrisch aangedreven personen- en bestelauto’s
Conform het coalitieakkoord wordt onderzoek gedaan naar een toekomstbestendige hervorming van de autobelasting naar oppervlakte of omvang binnen de motorrijtuigenbelasting (mrb). Zie hiervoor ook de Kamerbrief over de stand van zaken toezeggingen autobelasting[1]. Op dit moment is de grondslag van de mrb het gewicht van de auto. Door de opkomst van elektrisch rijden is de vraag of dit naar de toekomst nog wenselijk is, omdat elektrische auto’s door het accupakket zwaarder zijn en dus meer mrb betalen. Vanuit het oogpunt van de transitie is het onlogisch dat schone auto’s meer mrb betalen dan vervuilendere auto’s.

Verhoging belastingtarief op korte vluchten
Het tarief van de Nederlandse vliegbelasting is op dit moment niet afhankelijk van de door de passagier gevlogen afstand. Er geldt één vlaktarief van € 30,25 (prijspeil 2026) per van een in Nederland gelegen luchthaven vertrekkende passagier. Vanaf 2027 geldt een tarief gedifferentieerd naar afstand, waarbij verre vluchten hoger worden belast.

[1] Kamerstukken II, 2026/06, 32800, nr. 93

Gelet op het onderzoekrapport van CE Delft[2] zorgt het verhogen van de vliegbelasting op korte vluchten naar verwachting tot een verschuiving van passagiers van korte vluchten naar langere vluchten. Dit wordt onder andere veroorzaakt door de latente vraag naar luchtvaart in Nederland. Deze verschuiving leidt weer tot een toename van het energieverbruik en de uitstoot van CO_2 en CO_2-equivalenten, doordat deze langere vluchten ook meer uitstoten ten opzichte van de korte vluchten, in totaal en per gevolgen kilometer. Hierdoor zal de voorgestelde maatregel waarschijnlijk niet tot het gewenste effect leiden. Wel zet het kabinet zich in voor een vliegbelasting die voor alle EU-landen gelijk is. Ook zijn er verschillende andere maatregelen denkbaar om energiebesparing te realiseren in de luchtvaart. Zo hebben bijvoorbeeld operationele maatregelen een positief effect op het energieverbruik.

Het stimuleren van carsharing door het verlenen van een eenmalige subsidie aan gemeentes voor de ontwikkeling van station-based autodelen.
Het kabinet streeft naar de juiste mobiliteit op de juiste plaats en tijd. Deelmobiliteit is een van de bouwstenen van het mobiliteitssysteem. Deelmobiliteit kan energiebesparing ondersteunen door netto vermindering autokilometers en versnelling van de elektrificering van deze kilometers, vooral in stedelijke gebieden, mits het gebruik leidt tot substitutie van autogebruik en niet tot extra reizen. Deelauto's zijn in toenemende mate elektrisch. De mate van energiebesparing is wel afhankelijk van het gebruik en de schaal van de deelconcepten. De maatregel zoals deze nu is uitgewerkt, creëert vooral meer aanbod, terwijl de vraag niet noodzakelijkerwijs hoeft toe te nemen. Door CE Delft is in 2024 een overzicht gemaakt met top 10 maatregelen om deelmobiliteit te stimuleren[3]. Een combinatie van maatregelen uit deze top 10 is waarschijnlijk effectiever dan uitsluitend een subsidie op station-based autodelen, zoals onderzocht door Ecorys.

Het stimuleren van actieve mobiliteit door losse categorieën toe te staan in de kilometervergoeding.
De maximale onbelaste kilometervergoeding van € 0,25 is momenteel onafhankelijk van het gekozen vervoermiddel. De werkgever heeft momenteel de mogelijkheid om deze ook voor de fiets en het gebruik van deelauto of carpoolen te geven. Voor de werkgever is het dus al mogelijk om te onderscheiden tussen verschillende modaliteiten en de vergoeding die daarvoor gegeven wordt. Het huidige maximum sluit vooral aan bij het gemiddelde van duurdere vervoersmodaliteiten (zoals auto en OV). Door de lage daadwerkelijke kosten van bijvoorbeeld de fiets is de huidige vergoeding voor de fiets dan ook feitelijk al hoger dan de daadwerkelijke kosten die de werknemer heeft, de fiets wordt dus al gestimuleerd en werkgevers hebben de mogelijkheid om dit te verhogen tot elk gewenst (gebruikelijk) bedrag. Daarbij is het ook mogelijk voor werkgevers om boven de €0,25 per kilometer belastingvrij te vergoeden. Dit kan door gebruik te maken van de vrije ruimte. In veel gevallen keren werkgevers echter niet de

[2] Rapport Effecten van een afstandsafhankelijke vliegbelasting, juni 2025
[3] Kamerstukken II 2024/10, 31305, nr. 473

maximale vergoeding van €0,25 uit. Ook zijn er een (beperkte) juridische risico's. Bij het aanpassen van deze regeling ontstaat er precedent om ook voor andere voertuigen/modaliteiten een speciale verhoging te vragen, dan wel voor willekeurige andere doelen een gerichte vrijstelling te introduceren zonder dat hier kosten tegenover staan.

Tijdelijke verlaging van accijns op benzine en diesel terugdraaien.
In het belastingplan 2026 is besloten tot een is besloten tot voortzetting van de tijdelijke verlaging van accijns op benzine en diesel in 2026. De huidige verlaging kent een horizonbepaling van 1 jaar. De korting op benzine, diesel en LPG loopt automatisch af per 1 januari 2027. In het Coalitieakkoord is afgesproken om de accijnskorting voor benzine te verlengen tot 1 januari 2028, implementatie daarvan loopt mee in het Belastingplan 2027. Daarmee loopt de tijdelijke verlaging automatisch af op 1 januari 2029. Met de huidige crisis in het Midden-Oosten en de hoge brandstofprijzen en grote prijsverschillen met de buurlanden als gevolg daarvan, lijkt het niet gepast om de prijsverlaging ongedaan te maken.

Een hogere dekkingsgraad van verkeerscontroles op het hoofdwegennet
Uitbreiding van de automatische verkeershandhaving zoals opgenomen in het Coalitieakkoord heeft meerdere positieve effecten, en dat geldt ook voor trajectcontroles (verkeersveiligheid, doorstroming, minder emissies van stikstof, fijnstof, CO2 en geluid). Echter kan de strafrechtketen een additionele uitbreiding van het aantal trajectcontroles op dit moment niet aan. Het OM geeft aan dat er bovenop de reeds lopende uitbreiding van het aantal geautomatiseerde handhavingsmiddelen t/m 2029 geen handhavingsmiddelen meer bij kunnen. De capaciteitsknelpunten rond uitbreiding van verkeershandhaving in algemene zin zijn ook benoemd in de Kamerbrief over maatregelen verkeersveiligheid van de beide ministers[4].

Subsidieregeling ter stimulatie van HVO100
Er is geen sprake van energiebesparingseffect met deze maatregel. Wel is er sprake van CO2-reductie. Het is echter de vraag of het wenselijk en mogelijk is om bij het subsidiëren van HVO100 onderscheid te maken tussen landbouwvoertuigen en andere mogelijke belangstellende voor het gebruik van HVO100. Wel kan, omwille van CO2-reductie, worden overwogen bij het doortrekken van de brandstoffentransitieverplichting (BTV) tot 2040 voor de wegvoertuigen en mobiele machines de BTV geleidelijk te verhogen tot 60%, of tankstations te verplichten om hernieuwbare diesel (zoals HVO100) te leveren wanneer die meer dan één opslagtank hebben en de mogelijkheid onderzoeken om de accijns op hernieuwbare diesel te verlagen.

De introductie van een 'witte certificatensysteem'.
Een dergelijk systeem heeft negatieve effecten op kwetsbare huishoudens. De eindgebruikers die maatregelen treffen, profiteren van een lager energiegebruik en dus minder kosten. De verwachting is echter dat voornamelijk vermogende

[4] Kamerstukken II 2025/06, 29398 nr. 1176

huishoudens voldoende investeringsruimte hebben om maatregelen te treffen. Omdat *alle* eindgebruikers betalen via de energierekening voor (een gedeelte van) de doorrekening van de kosten een witte certificatensysteem, landen de kosten hoofdzakelijk bij minder vermogende huishoudens.

Aanscherpen drempelwaarden energiebesparingsplicht met 10% (naar 45.000 kWh of 22.500 m3 aardgas)
Het kabinet heeft er recentelijk voor gekozen de ondergrens niet op te hogen, maar vast te houden aan 50.000 kWh en 25.000m3 aardgas. Dit besluit ging tegen het advies van CE Delft in om de elektriciteitsondergrens van 50.000 naar 200.000 kwh op te hogen, waarbij de administratieve lasten voor bedrijven en instellingen zouden worden verlaagd, maar ook veel besparingspotentieel (circa 22%) verloren zou gaan. Het behoud van de huidige ondergrens is in consultatie gebracht voor de actualisatie van de energiebesparingsplicht per 2027. De energiebesparingsplicht wordt elke 4 jaar geactualiseerd. Bij een volgende ronde kan een aanpassing van de ondergrens opnieuw worden overwogen.

Verlengen maximale terugverdientijd van 5 naar 10 jaar
De terugverdientijd wordt in 2027 van 5 naar 7 jaar opgehoogd. Deze stap wordt genomen om de doelgroep meer in energiebesparing te laten investeren. De terugverdientijd verder ophogen naar 10 jaar ligt buiten de investeringshorizon van bedrijven en instellingen en kan vooral voor kleinere bedrijven en instellingen leiden tot een disproportioneel hoge regeldruk.

Maatregelen die inmiddels worden uitgevoerd
Stimuleren van de installatie van (grootschalige) batterijen ter opslag van overproductie van hernieuwbare elektriciteit door verruiming van bijvoorbeeld de EIA
Deze maatregelen wordt deels al uitgevoerd: exploitanten van (grootschalige) batterijen kunnen nu al gebruik maken van de Energie-Investeringsaftrek. Specifiek voor netcongestie kan het verder stimuleren van (grootschalige) batterijen ter opslag van overproductie van hernieuwbare elektriciteit zoals bij zonneparken een goede maatregel zijn. Door elektriciteit op te slaan voor uitgestelde levering, wordt minder elektriciteit getransporteerd en zorgt dit voor minder netcongestie. Binnen de EIA ligt daarbij de focus op de stimulering van batterijsystemen die de netcongestieproblematiek niet nadelig beïnvloeden. Daarnaast moeten deze (grootschalige) batterijen onder de juiste randvoorwaarden worden geïnstalleerd. Dit kan door beschikbare flexibele contracten zoals een capaciteit sturend contract (CSC) als randvoorwaarde te verplichten, zodat de batterij daadwerkelijk congestie verlichtend werkt. Daarnaast is recent een motie aangenomen om uitgestelde levering mogelijk te maken binnen de SDE++. Er wordt op dit moment uitgezocht wat nodig is om dit mogelijk te maken.

Oprichting van structureel jaarlijks fonds met renteloze leningen om verduurzamingsmaatregelen in maatschappelijk vastgoed te stimuleren. Met €251 mln vanuit het rijk.

Dit voorstel kruist met recente beleidsontwikkelingen. De minister van VRO werkt op dit moment twee soortgelijke voorstellen uit. Zo bestaan er al laagdrempelige leningen binnen het bestaande financieringskader voor het verduurzamen van maatschappelijk vastgoed. Door middel van dotaties vanuit het Rijk is het mogelijk gemaakt dat leningen voor verduurzaming tot 250.000 euro mogelijk gemaakt worden via Regionale Energiefondsen, Provincies via SVn en landelijk via het BNG Duurzaamheidsfonds. Momenteel wordt er ook een Waarborgfonds maatschappelijk vastgoed uitgewerkt. Dit Waarborgfonds sluit aan bij bestaande Waarborgfondsen (Zorg, Sport en Kinderopvang). Naast verduurzaming blijkt vaak behoefte aan financiering van renovatie en eventueel vervangende nieuwbouw. Het nieuw in te richten Waarborgfonds richt zich naast verduurzaming ook op integrale projecten en bijvoorbeeld multifunctionele panden. Gelet op doelmatigheid van de middelen is het logischer om dit budget toe te voegen aan bestaande instrumenten, zoals de subsidieregeling Duurzaam Maatschappelijk Vastgoed (DUMAVA).

Subsidieregeling verduurzaming landbouwwerktuigen uitbreiden
Op dit moment staat de regeling verduurzaming landbouwwerktuigen open. Vanwege grote belangstelling heeft de Minister van LVVN heeft op 17 juni jl. aangekondigd om de regeling met € 15 mln. op te hogen om te kunnen voorzien in een groter gedeelte van de behoefte. Verdere opschaling is nu nog niet gewenst. De voorwaarden en hoogte voor de toekomstige openstelling van de regeling worden de komende tijd verder uitgewerkt.

Vergoeding voor inwisselen oude auto
In de Kamerbrief over het maatregelenpakket Acties Weerbaarheid Energieschok wordt de openstelling van een inruilregeling voor oude fossiele brandstofauto's aangekondigd. Deze regeling is bedoeld voor huishoudens met lagere (midden)inkomens om een oude, fossiele auto (emissieklasse 0 t/m 4) te laten slopen en gesubsidieerd een elektrische tweedehandsauto aan te schaffen. Dit vermindert de afhankelijkheid van fossiele brandstof en verbetert betaalbaarheid van mobiliteit omdat elektrisch rijden in het gebruik goedkoper is dan fossiel. Zie hiervoor de Kamerbrief over maatregelenpakket Acties Weerbaarheid Energieschok[5].

Maatregelen die als onuitvoerbaar zijn beoordeeld
Uitbreiden van de minimale energielabel utiliteitsbouw per 1 januari 2029
Deze maatregel is onuitvoerbaar. Het implementeren van zo'n additionele wettelijk eis duurt naar verwachting anderhalf jaar. Met het huidige voorstel betekent dit dat een gebouweigenaar maar anderhalf jaar de tijd heeft om aan deze verplichting te voldoen. Dit leidt tot druk op beperkte capaciteit op de markt en is voor veel gebouweigenaren met (grote) portefeuilles financieel en technisch niet haalbaar. Wel worden er vanuit Europese verplichtingen uit de EPBD IV worden op dit moment eisen uitgewerkt voor (een groot deel van) de

[5] Kamerstukken II 2026/05, 36933, nr. 38

utiliteitsbouw. Deze eisen zijn gericht op het verbeteren van 16% in 2030 en 26% in 2033 van de utiliteitsbouw (MEPS). Als invulling van deze Europese verplichting is het voornemen om per 1 januari 2030 een minimaal energielabel D in te voeren voor gebouwen die onder de MEPS vallen.

Verplicht emissielabel B voor alle Nederlandse binnenvaartschepen per 2030
Deze maatregel is niet uitvoerbaar op nationaal niveau. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft eerder verkend of het invoeren van een verplicht emissielabelsysteem voor de binnenvaart (juridisch) uitvoerbaar is[6]. Het unilateraal verplichten van het hebben van een emissielabel en het hebben van een bepaald labelniveau, is juridisch niet uitvoerbaar. Dit is in strijd met de Mannheim Akte en de Europese interne marktwerking. De maatregel voor een verplicht emissielabelsysteem is vervangen door een CO2-reductieverplichting voor brandstofleveranciers aan de binnenvaart in de RED-III systematiek. Momenteel wordt er in internationaal verband wel aan de ontwikkeling van een internationaal emissielabelsysteem voor de binnenvaart gewerkt.

Vliegbelasting afhankelijk maken naar reisklasse
Het in de vliegbelasting verschillend belasten van reisklassen beprijst mogelijk de werkelijke externe kosten per passagier eerlijker dan nu het geval is. Echter verschilt de invulling van reisklassen per luchtvaartmaatschappij en per route aanzienlijk. Er is dus op dit moment geen wettelijke grondslag om dit op te baseren wat leidt tot een gebrek aan eenduidigheid en rechtszekerheid voor zowel de uitvoerder als de belastingplichtigen. Bovendien zou dit ook in een verdere toename van de complexiteit voor de uitvoering resulteren.
Tijdens de behandeling van het wetsvoorstel differentiatie vliegbelasting het amendement Stultiens c.s. aangenomen over het per 2030 hoger belasten van passagiers van vliegtuigen met 19 of minder stoelen (hierna: privéjets).[7] Gezien het feit dat privéjets tot wel 14 keer meer uitstoot veroorzaken wordt via dit amendement het vertrek van passagiers van privéjets hoger belast. Momenteel geldt voor passagiers van privéjets namelijk hetzelfde tarief als voor passagiers van reguliere vliegtuigen. Het verhogen van de vliegbelasting voor het gebruik van privéjets zorgt dat passagiers die meer uitstoot per persoon veroorzaken ook meer gaan betalen. Dit kan gezien worden als een vorm van differentiatie naar reisklasse van het tarief van de vliegbelasting.

[6] Kamerstukken II 2024/01, 31409, nr. 434 en Kamerstukken II 2024/09, 31409, nr. 465
[7] Amendement van het Tweede Kamerlid Teunissen 2024/11, 36602, nr.32