

Woensdag 9 april 2025

De wereld op zijn kop: lagere ETS-prijs risico voor Nederlandse industrie

De onderhandelingen rond de Voorjaarsnota zijn in volle gang. De wensen zijn groot, het beschikbare budget is klein. Ondertussen kijkt de Nederlandse industrie, die economisch in zwaar weer zit, reikhalzend uit naar beleidsontwikkelingen rondom energie en klimaat.

In de industriector is de nationale CO₂-heffing al een tijd een gevoelige kwestie. Deze nationale heffing zou de verduurzaming van de industrie moeten versnellen en zo de klimaatdoelen van 2030 dichterbij brengen. Terwijl twijfels bestaan over de effectiviteit van het instrument ten aanzien van CO₂-reductie, zorgt het voor een forse kostenpost bij de Nederlandse industrie.

De samenhang van het Nederlandse klimaatbeleid, waar de nationale CO₂-heffing onderdeel van uit maakt, is te veel gebaseerd op de verwachting van stijgende ETS-prijzen. Een ontwikkeling die allerm minst zeker blijkt. Lagere ETS-prijzen vormen, ironisch genoeg, een groot (en onderbelicht) risico voor de levensvatbaarheid van de Nederlandse industrie.

De nationale CO₂-heffing speelt in feite de rol van een risico-indekking van de overheid voor het halen van klimaatdoelen tegen lagere ETS-prijzen. De vraag is of dat in het huidige economische speelveld nog steeds verstandig is, gegeven dat de industrie deze risicopremie betaalt.

In een tijd waar zowel het halen van de klimaatdoelen, als de levensvatbaarheid van de industrie onder druk staan, staat het kabinet voor een cruciale keuze rond de afschaffing van deze heffing. Afschaffing van de heffing vergt moed, maar ook steeds meer urgentie.

Nationale CO₂-heffing levert overheid geld op

Momenteel vinden de kabinetsonderhandelingen inzake de Voorjaarsnota plaats. De Voorjaarsnota is een tussentijdse actualisatie van de Rijksbegroting. Het bevat een overzicht van de actuele inkomsten en uitgaven van het Rijk. Daarmee geeft het inzicht in de financiële mee- en tegenvallers van de Rijksbegroting ten opzichte van Prinsjesdag. Dit gebruikt het kabinet voor een bijstelling van de plannen voor het huidige jaar en als doorkijk naar de financiële verwachtingen voor het volgende jaar.

In de industrie leeft de cruciale vraag of er naar aanleiding van de Voorjaarsnota additioneel beleid en financiële middelen zullen komen voor deze sector. De Nederlandse industrie staat al een tijd onder druk. Het moment van dreigende faillissementen is inmiddels omgeslagen in daadwerkelijke ontslagen en stilzettingen van productie (o.a. Gunvor¹ en LyondellBasell²). Hoge energieprijzen, die sinds de Oekraïne-oorlog in heel de EU voelbaar zijn, spelen daarbij een belangrijke, maar niet de enige rol.

Nederland heeft in het verleden namelijk een aantal beleidsmaatregelen ingevoerd of afgeschaft die de Nederlandse industrie verder achterop stelt ten opzichte van zijn EU-concurrent. De nationale CO₂-heffing is hier een voorbeeld van. Dit is een extra beleidsmaatregel die uitstootkosten van Nederlandse industriebedrijven hoger maakt ten opzichte van Europese concurrenten. De nationale CO₂-heffing is een nationale kostenpost, bovenop het voor de EU geldende European Union Emission Trading System (EU ETS).

Het EU ETS is een EU-breed CO₂-beprijzingssysteem voor grote industriële bedrijven en de elektriciteitssector. Het aanbod van emissierechten binnen dat systeem neemt elk jaar af, totdat er vanaf 2040 geen emissierechten meer uitgegeven worden. Als gevolg produceren de elektriciteits- en

¹ <https://fd.nl/bedrijfsleven/1538580/stilleggen-raffinaderij-gunvor-omineus-teken-voor-rest-van-europa>

² <https://nos.nl/artikel/2560215-chemiereus-lyondellbasell-sluit-fabriek-in-rotterdam-160-banen-weg>

De wereld op zijn kop: lagere ETS-prijs risico voor Nederlandse industrie

industriese sector in de EU vanaf dan CO₂-neutraal³. In de loop daar naartoe, kunnen bedrijven onderling emissierechten verhandelen. Dit zorgt ervoor dat CO₂-reductie daar plaatsvindt, waar dat het meest kostenefficiënt kan gebeuren.

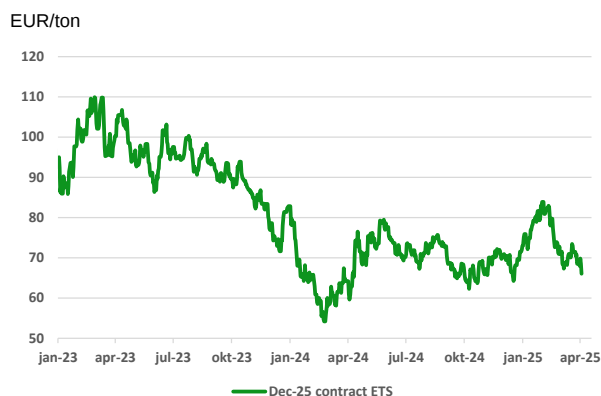
De nationale CO₂-heffing borgt op papier een CO₂-reductie in Nederland van 14,3 Mton in 2030⁴. Praktische belemmeringen zoals netcongestie zijn echter een obstakel voor het halen van deze CO₂-reductie in de praktijk. Daarnaast brengt nationale CO₂-reductie de doelen die zijn afgesproken in het Parijsakkoord ten aanzien van het voorkomen van mondiale temperatuurstijging niet dichterbij⁵. Tot slot verslechtert de nationale CO₂-heffing de internationale concurrentiepositie van Nederlandse ETS-bedrijven. Daarmee is de Nederlandse heffing in feite een subsidie voor CO₂-uitstoot elders in de EU.

Deze argumenten hebben al veelvuldig het publieke debat gehaald. Blijkbaar is deze optelsom tot op heden niet voldoende gebleken om een afschaffing van de heffing te bewerkstelligen. Volgens minister Hermans is afschaffing van de heffing ook niet makkelijk, omdat de heffing onderdeel uitmaakt van een breder pakket dat daardoor niet meer in balans zou zijn. Maar, instandhouding van de heffing zou ook niet in de laatste plaats het gevolg kunnen zijn van het feit dat de heffing de overheid inmiddels geld oplevert. Sterker, bij de Voorjaarsnota zal blijken dat de heffing meer geld in het laatje brengt dan bij Prinsjesdag werd geraamd. Een financiële meevaller dus, in een tijd waar het naarstig zoeken is naar budgetruimte en waar er meer van de overheid gevraagd wordt om de nationale klimaatdoelen van 2030 te halen.

Nederlandse industrie betaalt 30% meer voor uitstoot dan EU-concurrent

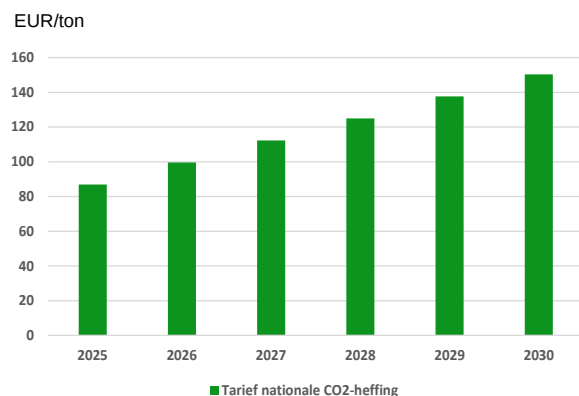
Hoewel de nationale CO₂-heffing is ingevoerd op 1 januari 2021, heeft het beleidsinstrument tot nu toe tot minimale meerkosten geleid voor het bedrijfsleven (en dus amper voor opbrengsten voor de overheid). De CO₂-heffing wordt namelijk pas geactiveerd wanneer de marktprijs voor emissierechten in het EU ETS lager is dan het jaarlijks oplopende tarief van de nationale CO₂-heffing. Daarnaast krijgen industriële ETS-bedrijven het merendeel van hun emissierechten nog gratis toegekend om zogenaamde weglekeffecten⁶ te voorkomen. De nationale heffing geldt alleen voor dat deel van de emissierechten dat bedrijven moeten aankopen voor nalevingsverplichtingen.

Ontwikkeling ETS-prijs



Bron: LSEG Eikon

Nationale CO₂-heffing loopt jaarlijks fors op



Bron: NEa

³ Uitzondering wat betreft bedrijven die rechten opsparen en later inzetten. Dat doet echter niets af aan de omvang van het al bepaalde CO₂-budget van het EU ETS.

⁴ <https://www.emissieautoriteit.nl/actueel/nieuws/2020/11/27/voorlichting-co2-heffing-industrie#:~:text=De%20CO2%2Dheffing%20koppelt%20een,127%20euro%20per%20ton%20CO2>.

⁵ De CO₂-uitstoot van de Nederlandse industrie valt onder het emissieplafond van het EU ETS, dat jaarlijks afneemt tot en met 2040. Het EU-emissieplafond verandert niet wanneer Nederland sneller CO₂-reduceert.

⁶ Het risico op verplaatsing van bedrijfsactiviteiten doordat bedrijven hogere kosten betalen dan hun concurrenten buiten de EU.

Omdat de ETS-prijs voor 2021 lager lag dan het vaststellingstarief dat jaar, kreeg de Nederlandse industrie in 2021 bij invoering van de maatregel direct te maken met een heffing van EUR 3,75⁷ per emissierecht. Het effect hiervan op uitstootkosten was echter beperkt, doordat de heffing relatief laag was en gemiddeld genomen bedrijven deze heffing slechts over een marginaal deel van hun rechten moesten betalen⁸. In de jaren 2022 – 2024 lag de ETS-prijs hoger dan het vaststellingstarief en werd de nationale CO2-heffing niet geactiveerd. Dit jaar is er echter wel sprake van een (forse) geactiveerde heffing.

Voor 2025 is de ETS-prijs ter berekening van de nationale CO2-heffing vastgesteld op EUR 66,76. Deze prijs wordt vastgesteld op basis van de gemiddelde ETS-prijs over de maanden september en oktober van 2024. Het geldende vaststellingstarief van de heffing voor 2025 is EUR 87,90. Dat resulteert in een geactiveerde nationale CO2-heffing van EUR 21,14⁹ per emissierecht. Met andere woorden, Nederlandse bedrijven betalen in 2025 zo'n 30% meer uitstootkosten dan hun concurrenten in de EU (over het aandeel emissierechten dat zij moeten aankopen).¹⁰

Nationale CO2-heffing een financiële meevaller bij de Voorjaarsnota

De nationale CO2-heffing en de ETS-prijs hebben betrekking op de budgettaire ruimte, en als gevolg daarvan op de onderhandelingen rond de Voorjaarsnota. Als we teruggaan naar de Prinsjesdagstukken, zien we dat het kabinet ten aanzien van de nationale CO2-heffing de volgende baten gebudgetteerd heeft in het Klimaatfonds¹¹:

2025	2026	2027	2028
17	61	88	125

Tabel 1: Geraamde baten (in miljoenen) van nationale CO2-heffing in het Klimaatfonds bij Prinsjesdag

Het kabinet heeft EUR 17 miljoen aan baten gebudgetteerd voor dit jaar en EUR 61 miljoen voor volgend jaar. Deze budgettering heeft echter voorafgaand aan Prinsjesdag plaatsgevonden. Destijds was de ETS-prijs op basis waarvan de nationale CO2-heffing wordt berekend, nog niet bekend. Bovendien lag de ETS-prijs in de maanden voorafgaand aan Prinsjesdag hoger dan in de maanden september en oktober 2024, de relevante maanden voor berekening van de heffing. De gemiddelde ETS-prijs was in de maanden juli en augustus ruim EUR 72/ton.

Bij de Prinsjesdagramingen heeft de overheid echter een ETS-prijs van EUR 83/ton voor 2025 gehanteerd¹². Dat is fors hoger dan de marktprijs op dat moment was en fors hoger dan de uiteindelijke ETS-prijs ter berekening van de nationale CO2-heffing voor 2025 (EUR 66,76). Door bij Prinsjesdag te ramen met een prijs van EUR 83/ton, zullen de overheidsopbrengsten van de heffing bij de Voorjaarsnota hoger uitvallen. Dat biedt het kabinet nu meer ruimte om geld uit te geven en maakt een eventuele afschaffing van de heffing een grotere kostenpost. De andere kant van het verhaal is daarmee ook waar. De Prinsjesdagbegroting onderschatte op deze manier de kostenpost voor de industrie.

De PBL-raming van een ETS-prijs van EUR 83/ton in 2025 is opmerkelijk gegeven het feit dat de ETS-prijs ten tijde van Prinsjesdag 2024 voor het laatst op 26 november 2023 een prijs boven dat niveau

⁷ <https://www.emissieautoriteit.nl/onderwerpen/tarieven-co2-heffing>

⁸ Het verschilt per industriesector over hoeveel emissierechten een nationale CO2-heffing betaald moet worden.

⁹ $87,90 - 66,76 = 21,14$.

¹⁰ Ten opzichte van de vaststellingsprijs.

¹¹ <https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/begrotingen/2024/09/17/m-klimaatfonds-rijksbegroting-2025/M%20Klimaatfonds%20Rijksbegroting%202025.pdf>

¹² PBL rapporteert in de KEV 2024 een prijs van EUR 83/ton voor 2025. Volgens de schattingsmethodiek die gehanteerd is in de [extra marktupdate van PZ ERS](#) (d.d. 8 november 2024), komt dit overeen met een overheidsopbrengst van ruim EUR 17 miljoen in 2025, vergelijkbaar met wat gerapporteerd wordt in het Klimaatfonds bij de Prinsjesdagstukken.

noteerde. Sterker nog, de gemiddelde ETS-prijs over de maanden januari tot en met augustus in 2024 lag op een niveau van zo'n EUR 69/ton.

De ex ante inschatting van het kabinet ging uit van een batenpost van EUR 17 miljoen in 2025. In de [extra marktupdate van PZ ERS](#) (d.d. 8 november 2024) werd ex post een batenpost van zo'n EUR 100 miljoen voor de overheid in 2025 geschat¹³. Het verschil zou een meevaller van zo'n EUR 80 miljoen voor 2025 voor de overheid betreffen.

ETS-prijs significant lager dan ramingen PBL

Gezien de huidige marktomstandigheden valt het niet uit te sluiten dat de bateninschattingen voor de jaren 2026 – 2028 eveneens aan de conservatieve kant zijn. Immers, het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) gaat uit van een jaarlijks oplopende ETS-prijs¹⁴. Het is echter geen gegeven dat de ETS-prijs zonder meer zal stijgen in de toekomst. De vaststellingsprijs van de nationale CO₂-heffing loopt daarentegen jaarlijks wél significant op. Daarmee wordt het gat tussen een nationale CO₂-heffing en de in de EU geldende ETS-prijs potentieel groter.

Emissierechten zijn een politiek product dat op de financiële markten wordt verhandeld. Het aanbod van emissierechten wordt bepaald door beleid op EU-niveau. Een dalend aanbod van emissierechten is inherent aan het EU ETS¹⁵. Op basis van een dalend aanbod van emissierechten wordt door het PBL een stijgende ETS-prijs verwacht¹⁶. Dat is echter te kort door de bocht gebleken. Een focus op aanbodvermindering ondermijnt het potentiële effect van de vraagkant van de markt. Het afnemende aanbod van emissierechten zorgt slechts voor opwaartse prijsdruk vanuit de aanbodkant van de markt.

De ETS-prijs kan evengoed dalen wanneer de vraag sterker afneemt dan het aanbod van emissierechten. De vraag naar emissierechten wordt door een veelvoud aan factoren bepaald, waaronder macro-economische vooruitzichten, de prijs van aardgas¹⁷, flankerend klimaatbeleid, uitrol van hernieuwbare energie en het weer. Met name de macro-economische vooruitzichten zijn momenteel somber. De productie van de industrie staat onder druk door de hoge Europese energieprijzen. De geopolitieke verstandhoudingen die zich sinds het aantreden van Amerikaans president Trump hebben gemanifesteerd, dragen negatief bij aan die vooruitzichten. Door 'wederzijdse' importheffingen staat de ETS-prijs verder onder druk.

Een manier om toekomstige ETS-prijzen te analyseren is via de *forward curve*. De forward curve is een grafiek met een aaneenschakeling van huidige prijzen voor levering van emissierechten in de toekomst. Met andere woorden, het geeft aan wat de markt momenteel bereid is te betalen voor levering van emissierechten in de toekomst. De grafiek op de volgende pagina laat zien dat de huidige forward curve significant lagere prijzen noteert dan die door het PBL zijn geraamd in 2024.

¹³ Op basis van een nog niet geïndexeerd heffingstarief van EUR 22/ton.

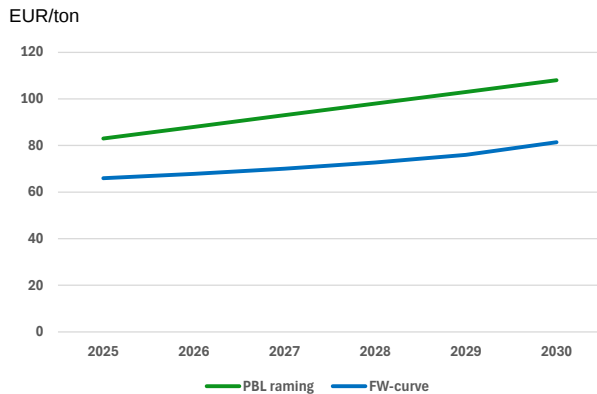
¹⁴ Het PBL houdt rekening met een bandbreedte.

¹⁵ Momenteel daalt het aanbod van emissierechten met 4,3% per jaar.

¹⁶ Klimaat- en Energieverkenning 2024 – PBL (p.40). <https://www.pbl.nl/system/files/document/2025-01/pbl-2024-klimaat-en-energieverkenning-2024-5490.pdf>

¹⁷ Als belangrijke indicator voor de winstgevendheid van gascentrales ten opzichte van kolencentrales.

De wereld op zijn kop: lagere ETS-prijs risico voor Nederlandse industrie

FW-curve fors lager dan PBL-raming ETS-prijs¹⁸

Bron: LSEG Eikon

Lagere ETS-prijs vormt een risico voor Nederlandse industrie door vormgeving van klimaatbeleid

Op 31 maart 2025 weidde het Financiële Dagblad een artikel aan de onderhandelingen over de Voorjaarsnota, waaruit blijkt dat coalitiepartijen botsen over het uitgeven van overheidsgegeld door de huidige budgettaire ramingsmethode.¹⁹ Een eventuele afschaffing van de nationale CO₂-heffing kan moeilijk los worden gezien van deze discussie binnen de coalitie rond het budgettaire ramen. Immers de nationale CO₂-heffing zal, zoals hierboven betoogd, voor een budgettaire meevaller zorgen bij de Voorjaarsnota (en mogelijk ook in de jaren erna).

Op donderdag 20 maart jongstleden vond een plenair debat plaats over verduurzaming van de industrie. Kamerleden Bontenbal (CDA) en Flach (SGP) dienden een motie in die de regering verzocht om de CO₂-heffing op de industrie zo snel mogelijk af te schaffen of het tarief op nul te zetten. De motie werd door verantwoordelijk minister Hermans (VVD) ontraden en zou bij de stemming op dinsdag 25 maart ook geen meerderheid halen. Coalitiepartijen BBB en PVV stemden wel voor de motie.

De vraag is nu hoe kansrijk een eventuele afschaffing van de nationale CO₂-heffing bij de onderhandelingen rond de Voorjaarsnota is. Enerzijds maakt de VVD zich bij monde van energiewoordvoerder Erkens hard vóór een gelijk speelveld van de Nederlandse industrie. Afschaffing van de CO₂-heffing draagt bij aan het realiseren van deze ambitie. Anderzijds heeft minister Hermans van Klimaat en Groene Groei (KGG, en ook VVD) herhaaldelijk teruggeduwd op ideeën van Kamerleden voor afschaffing van het instrument. Het verweer hield, zoals eerder aangegeven, stevast in dat het instrument in een bredere context van maatregelen gezien moet worden en daardoor niet zonder meer eenzijdig afgeschaft kan worden.

Een belangrijke samenhangende maatregel hierbij is de SDE++ subsidie²⁰. Deze verduurzamingssubsidie is gebaseerd op het verschil tussen de kostprijs van een project en de marktkomsten, waaronder de ETS-prijs (als kostenpost die vermeden kan worden of als rechten die verkocht kunnen worden). Een hogere ETS-prijs leidt tot lagere subsidie-uitgaven per SDE-project, omdat vermeden CO₂-uitstoot meer (markt)waarde heeft. Klimaatbeleid kost de overheid in het geval

¹⁸ Forward-curve op basis van prijzen d.d. 3 april 2025. PBL-raming op basis van interpolatie van de verwachte ETS-prijs voor 2025 en 2030 in de KEV 2024.

¹⁹ <https://fd.nl/politiek/1550383/coalitie-bots-over-de-inzet-meevallers>

²⁰ In 2024 was er sprake van onder-uitputting in de SDE++. Op basis van ramingen is de resterende financiële ruimte onvoldoende voor een openstelling in 2026. Uit: Brief minister van Klimaat en Groene Groei: "Openstelling SDE++ 2025" d.d. 21 februari 2025 - <https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/detail?id=2025Z03443&did=2025D07786>

van stijgende ETS-prijzen dus minder, omdat dezelfde CO₂-reductie minder overheidssubsidie vraagt. De ETS-prijs is zoals beschreven echter gedaald en het is geen gegeven dat deze in de toekomst zal stijgen. Het gevolg is dat klimaatbeleid meer overheidssubsidie vraagt.

De ongemakkelijke waarheid is dat de samenhang van het klimaatbeleid waar minister Hermans op doelt (de wortel en de stok) gestoeld is op een oplopende ETS-prijs. Enerzijds zorgt een hogere ETS-prijs voor een lagere subsidie-intensiteit per SDE++ project, waarmee hetzelfde klimaatdoel in 2030 minder overheidsgeld kost. De lagere overheidsopbrengsten die de nationale CO₂-heffing bij hogere ETS-prijzen tot gevolg heeft, is dan geen probleem. Wanneer de ETS-prijs echter daalt, wordt automatisch een groter beroep gedaan op overheidsuitgaven voor het halen van het klimaatdoel. De nationale CO₂-heffing borgt de benodigde inkomsten hiervan voor de overheid.

De overheidsopbrengsten van de nationale CO₂-heffing zijn echter het ongemakkelijke gevolg van een verslechterde concurrentiepositie van de nationale industrie ten opzichte van EU-concurrenten. Zo vertolkt de nationale CO₂-heffing in feite de rol van een risico-indekking van de overheid voor het halen van klimaatdoelen tegen lagere ETS-prijzen. De vraag is of dat in het huidige economische speelveld nog steeds verstandig is, gegeven dat de industrie deze risicopremie betaalt en het doel van emissiereductie van deze maatregel ter discussie staat.

Risico instandhouding CO₂-heffing: klimaatdoelen gehaald, maar industrie weg

Hoewel een lagere ETS-prijs positief is voor de concurrentiepositie van de Europese industrie, heeft Nederland zichzelf met een samenhangend pakket aan klimaatmaatregelen in de voet geschoten. Deze samenhang aan maatregelen leidt bij een lagere Europese ETS-prijs tot een hogere subsidie-intensiteit per SDE++ project dat bekostigd moeten worden door een hogere opbrengst uit de nationale CO₂-heffing. Het pakket aan nationale klimaatmaatregelen is daarmee onvoldoende voorbereid op lagere ETS-prijzen. Bovendien, hoe lager de ETS-prijs, hoe groter de achterstand van de Nederlandse industriële competitiviteit ten opzichte van de rest van Europa.

Het feit dat de (Nederlandse) industrie onder druk staat, terwijl de klimaatdoelen verder uit zicht zijn geraakt (KEV 2024), vormt een onvoorziene tweespalt voor het afschaffen van de nationale CO₂-heffing. Afschaffing van de heffing, die verlichting zou geven voor de industrie, geeft het kabinet hoofdbrekens over bekostiging van het behalen van het klimaatdoel. Ironisch genoeg zijn dalende ETS-prijzen hierbij een extra risico voor de Nederlandse industrie. Hoewel deze ontwikkeling een welkome kostenverlichting vormt voor industriebedrijven uit andere EU-landen, is de Nederlandse industriële sector gebonden aan de jaarlijks oplopende heffing. Het kabinet is middels zijn samenhangende vormgeving van klimaatbeleid vervolgens aan de ongemakkelijke realiteit verbonden dat de heffing in dit geval wél voor de benodigde overheidsinkomsten zorgt.

Afschaffing van de nationale heffing vergt in het geval van lagere ETS-prijzen daarom moed, maar eveneens ook meer urgentie, gegeven het achteropraken van de Nederlandse industriële competitiviteit. Het risico van het in stand houden van de nationale CO₂-heffing is dat het klimaatdoel gehaald wordt doordat de industriële activiteiten langzaam maar zeker naar het buitenland verplaatst worden. De eerste vraag is of de overheid zich dat realiseert. De tweede vraag is of dit een politiek gewenst resultaat is.

Voor meer informatie over deze update, of over de andere diensten van Publieke Zaken, Energy Research & Strategy kunt u contact opnemen met:

Hans van Cleef – hans.vancleef@publiekezaken.eu / 0031 – 6 30 90 33 76
Bart van der Pas – bart.vanderpas@publiekezaken.eu / 0031 – 6 36 52 95 51
Fabian Steenbergen – fabian.steenbergen@publiekezaken.eu / 0031 – 6 18 55 34 46
Marije Willigenburg – marije.willigenburg@publiekezaken.eu / 0031 – 6 21 91 83 03
Guusje Schreurs – guusje.schreurs@publiekezaken.eu

DISCLAIMER

Dit document is samengesteld door Publieke Zaken B.V. ("PZ"), afdeling Energy Research & Strategy ("ERS"). Dit document is uitsluitend bestemd voor degene aan wie het door PZ ERS rechtstreeks is verzonden. Dit document dient uitsluitend ter informatie en vormt geen aanbod van effecten aan het publiek, noch enig advies met betrekking tot de financiële markten, energiemarkten, het doen van beleggingen, kostenbeheer en/of zakelijke activiteiten, noch een uitnodiging tot deze handelingen. Financiële handelingen of transacties kunnen derhalve niet berusten op (de informatie in) dit document. PZ, inclusief ERS, haar bestuurders noch haar werknemers geven enige verklaring of garantie, expliciet of impliciet, omtrent de nauwkeurigheid, volledigheid of juistheid van dit document en de bronnen die hierin worden vermeld en zij aanvaarden geen aansprakelijkheid voor enig verlies of schade, direct of indirect. De opvattingen en meningen in dit document kunnen op elk moment veranderen en PZ (ERS) is niet verplicht de informatie in dit document na de datum ervan bij te werken. De visie van PZ ERS komt tot stand onafhankelijk van de andere bedrijfsactiviteiten van PZ. Dit document mag niet worden verspreid aan personen in de Verenigde Staten of aan "US persons" zoals gedefinieerd in Regulation S van de United States Securities Act van 1933, zoals gewijzigd.

© Copyright Publieke Zaken B.V. 2025. Alle rechten worden voorbehouden. Het is niet toegestaan dit document (geheel of gedeeltelijk) te kopiëren, te verspreiden of door te geven aan derden.