

Geen vrijstelling voor stikstof in de bouwfase.

Gevolgen Porthos uitspraak voor de ambities van de provincie Utrecht.

Stand van zaken en mogelijke vervolgstappen.

Onno Raymakers, 13 april 2023.

Opdrachtgever namens CMT: Willemijn Hack

Inleiding

Op 2 november 2022 heeft de Raad van State in de zaak over het zogenoemde Porthos project geconcludeerd dat de partiële bouwvrijstelling stikstof (artikel 2.9a van de Wet natuurbescherming en artikel 2.5 van het Besluit natuurbescherming) niet voldoet aan het Europese natuurbeschermingsrecht. Dit betekent dat voortaan ook de tijdelijke stikstofemissies tijdens de bouw, sloop en aanleg (hierna: bouwfase) betrokken moeten worden bij de stikstofberekening van projecten en ook voor dit onderdeel van projecten een voortoets en eventueel een passende beoordeling wordt gevraagd. Dit geldt voor alle projecten waarvoor (nog) geen onherroepelijke natuurtoestemming is afgegeven.

In een B-stuk (UTSP-1778402294-7235) en Statenbrief 8 november (PS2022RGW161) is een eerste inschatting gemaakt en aangegeven dat de uitspraak van de Raad van State gevolgen heeft voor verschillende beleidsdoelstellingen van de provincie Utrecht: bijdrage aan herstel van de natuur en waarschijnlijk vertraging van bouwprojecten voor infrastructuur, woningen, werklocaties, energie-infrastructuur en dijken.

In vervolg op de statenbrief is de behoefte bij management en bestuur van de provincie om een duidelijker beeld van deze gevolgen te krijgen en op basis daarvan ook een beeld van mogelijke handelingsperspectieven en vervolgacties. In de Statencommissie RGW&W van 23 november 2022 is bijvoorbeeld de vraag gesteld voor hoeveel projecten en wat voor soort projecten met een onherroepelijke omgevingsvergunning zonder natuurtoestemming of projecten zonder natuurvergunning deze uitspraak gevolgen heeft. Overigens zou dit ook voor niet onherroepelijke bestemmingsplannen gevolgen kunnen hebben.

Doel van deze notitie is voor management en bestuur een beter beeld van de gevolgen van het vervallen van de bouwvrijstelling geven. Dit beeld gaat over:

- de toename van de onderzoeksinspanningen;
- de verwachte toename in te compenseren stikstofruimte;
- de extra kosten, doorlooptijd en capaciteit die hiermee gemoeid zijn;
- en de beschikbare handelingsperspectieven.

Het beeld is tot stand gekomen in overleg met alle provinciale verantwoordelijken voor de opgaven. Daarbij zijn door hen ook veel externe partners bevroegd. Er is geen uitgebreid kwantitatief extern onderzoek gedaan.

Het EIB heeft recent met behulp van enquête en aannames een beeld geschetst over het aantal projecten dat geraakt is door deze uitspraak [EIB effecten wegvallen bouwvrijstelling \(07022023\)](#). Dit rapport schetst dat 90% van de woningbouwprojecten gewoon door kan; 6% kan door met extra maatregelen; en 3% van de woningbouwprojecten zou de komende jaren niet door kunnen gaan. Op het beeld voor de provincie Utrecht gaan we hieronder in: er wordt nog volop gerekend door gemeenten en andere probleemeigenaren en er zal nog enige tijd nodig zijn voordat zij het inzicht hebben.

Dit is een tussenstand

Het is dus op dit moment niet goed mogelijk om een exact overzicht te geven hoeveel en in welke mate projecten daadwerkelijk vertraagd zijn of zelfs voorlopig niet door kunnen gaan door deze uitspraak. Dit komt onder meer door het laat beschikbaar komen van de nieuwe Aerius berekeningsmethode (26 januari 2023). Ook is er nog onvoldoende actueel inzicht in de huidige ecologische toestand van de gebieden. De benodigde natuurdoelanalyses zullen naar verwachting in april beschikbaar zijn. Toch is er al voldoende inzicht voor een tussenstand.

Eerdere analyse november 2022

De analyse van november gaf aan dat de uitspraak geen acute bouwstop tot gevolg had. De uitspraak heeft wel effect op de snelheid waarmee woningbouwprojecten kunnen worden gerealiseerd. In een aantal gevallen zal wel meer onderzoek en/of stikstofruimte nodig zijn. Het beschikbaar stellen van stikstofruimte hiervoor is overigens ook een lastig vraagstuk zie pag. 6 en pag. 8. Concreet zijn genoemd:

1. Bereikbaarheid (vertraging infrastructuurprojecten)
2. Woningbouw (mogelijke vertraging woningbouwprojecten)
3. Werklocaties (idem)
4. Energietransitie: (mogelijk langere procedures voor zonne- en windparken en energie-infrastructuur)
5. Hart van de Heuvelrug (vertraging door benodigde herberekeningen)
6. Dijkversterking (mogelijk gevolgen voor 8 dijkversterkingsprojecten), Regionale keringen en KRW-maatregelen.

Daarnaast staan ook verwachte positieve effecten: naast natuurherstel ook meer/snellere verduurzaming en circulaire economie op het gebied van gebruik van (biobased) materialen of hergebruik van materialen en/of fabrieksmatige bouw. Ook kan de uitspraak leiden tot meer en snellere inzet van elektrische/ uitstootvrije apparaten, machines en bouwvoertuigen.

Leeswijzer

Hieronder (pag. 2- 5) geven we per beleidsonderdeel de stand van zaken; aanvullend kijken we ook naar:

7. Netcongestie
8. Natuurprojecten
9. VTH-aspecten

Vanaf pagina 6 zijn handelingsperspectieven gegeven: kansen en kanttekeningen. Op pagina 9 zijn de resultaten samengevat en conclusies getrokken. Vervolgens een advies aan organisatie en bestuur over te nemen vervolgstappen (pag10). In bijlage 1 is een analyse van de betrokken infrastructuurprojecten gegeven.

Nadere analyse februari-maart 2023

1. Bereikbaarheid

In bijlage 1 is de nu beschikbare stand van zaken gegeven. Het brede beeld is dat er alleen onderhoudswerkzaamheden uitgevoerd kunnen worden. Het uitvoeren van kleine verbetermaatregelen aan het wegennet zoals bermverharding of geleiderail wordt al problematisch. Met inzet van emissiearm en emissieloos materieel wordt geprobeerd deze kleine verbeteringen toch uit te voeren.

Circa 15 projecten die alleen uit onderhoud bestaan kunnen doorgaan; 11 projecten veroorzaken geen deposities op stikstofgevoelige gebieden. Dit gaat samen om €72 mln. aan projecten.

Een aantal grote infrastructuurprojecten ondervindt vertraging door het niet beschikbaar hebben van compensatie voor stikstofneerslag op gevoelige gebieden tijdens realisatie en gebruik. Daarbij is de conclusie dat veel projecten ook zonder het meerekenen van de bouwfase dit probleem al hadden en dat dit versterkt is door emissies tijdens de bouwfase. Op dit moment voorzien we 4 grote projecten die nu niet of niet volledig gerealiseerd kunnen worden: N233 Oostelijke Rondweg Veenendaal, N233 Rijnbrug, N403 Bloklaan en de N484 (in totaal €189 mln.). Voor de stikstofdepositie van het materieel is de jaarlijkse uitstoot van alle wegenprojecten gemiddeld tezamen 1 á 2 mol/ ha/j. De invloed van omleidingsroutes kan positief zijn (verder van Natura 2000 gebieden) maar ook oplopen tot bijvoorbeeld 40 mol/ha/j op lokaal niveau doordat een omleidingsroute een Natura 2000 gebied doorsnijdt.

Zolang geen compensatie voor handen is, vertragen deze projecten. De totale jaarlijkse kosten van vertraging van onze infrastructurele projecten liggen tussen de €20 en €23 mln. (bij de huidige inflatie van circa 10%).

Voor 1/3 van de projecten, in totaal €128 mln. moeten de berekeningen nog afgerond worden waarna duidelijk wordt in welke mate deze doorgang kunnen vinden.

2. Woningbouw

Het programma Versnelling Woningbouw heeft navraag gedaan bij gemeenten in hoeverre woningbouwprojecten vertraging oplopen door deze uitspraak. Verschillende gemeenten geven aan dat dat nog aanvullende berekeningen moeten worden gedaan om te kunnen beoordelen wat het effect van de uitspraak is. Dat heeft

enige vertraging opgelopen omdat de Aerius calculator een tijd uit de lucht is geweest, maar ook vanwege een gebrek aan capaciteit bij adviesbureaus/gemeenten om deze berekeningen uit te kunnen voeren.

In zijn algemeenheid blijkt dat woningbouwprojecten uiteindelijk vaak wel doorgang kunnen vinden omdat het gros van de woningbouwprojecten binnenstedelijk wordt gerealiseerd. Hierdoor kan in veel gevallen gebruik gemaakt worden van intern salderen of door aanpassingen door te voeren aan het plan waardoor minder stikstofuitstoot plaatsvindt (bijv. lagere parkeernormen).

Daarnaast wordt in veel gevallen voorgeschreven dat gebouwd moet worden met emissiearm bouwverkeer waardoor projecten toch gebouwd kunnen worden. Een mogelijke bottleneck kan ontstaan indien dit materieel onvoldoende op dat moment voorhanden is, wat tot vertraging kan leiden.

Gemeenten geven aan dat de zoektocht om de uitstoot van stikstof te reduceren veel tijd maar ook capaciteit kost dat ook leidt tot vertraging.

Ontwerp – Provinciaal Programma Wonen en Werken 2023 (GS 21 februari 2023)

Hiervoor is een planMER en Passende beoordeling gemaakt. In de Passende beoordeling wordt onderscheid gemaakt in de gebruiksfase en de realisatiefase/ bouwfase. De rapportage richt zich primair op de gebruiksfase, maar de bouwfase wordt wel benoemd als punt waar bij de verdere planuitwerking door gemeenten rekening mee gehouden moet worden. Voor de bouwfase is dus nog geen passende beoordeling in deze planMER uitgevoerd. Voor de gebruiksfase geeft de PlanMER aan dat voor 8 nieuwe uitbreidingslocaties (4235 woningen) enige depositie op kwetsbare natuur in de mogelijk is. Deze lijkt oplosbaar in de planuitwerking.

Stikstofeffecten realisatiefase.

De bouwfase van de uitbreidingslocaties kan leiden tot stikstofdepositie. Dit is sterk afhankelijk van de locatie en het programma van de desbetreffende uitbreidingslocatie. Bij de nadere planuitwerking dient dit nader onderzocht te worden, rekening houdend met de stand van zaken qua stikstofdepositie op dat specifieke moment (belastingen op Natura 2000 gebieden en wet- en regelgeving). Er is mitigatie mogelijk door het aanpassen van het materiaal, programma en mogelijk specifieke lokale maatregelen.

Er zijn maatregelen te treffen om eventuele (tijdelijke) stikstofeffecten op stikstofgevoelige Natura2000-gebieden tijdens de realisatie zoveel als mogelijk te beperken, dit geldt zowel voor de binnenstedelijke als de uitleglocaties. Onderstaand zijn suggesties gedaan voor het beperken van deze effecten.

- Elektrisch / emissiearm bouwverkeer en materieel

Het stimuleren en faciliteren van elektrisch bouwverkeer, zoals hijskranen, graafmachines, vrachtauto's, shovels etc. leidt hiermee tot een vermindering van de stikstofemissies.

- Bouwhub op een voor stikstofdepositie gunstige locatie

Het realiseren van een bouwhub op een voor stikstofdepositie gunstige locatie beperkt de depositie in Natura 2000-gebieden. Bouwmaterialen worden overgeslagen op deze bouwhub en geassembleerd, waardoor het vrachtverkeer met bouw materiaal van en naar de ontwikkellocatie wordt beperkt en de inzet van bouw materiaal op de locatie wordt verminderd.

Aanbevolen wordt aan de gemeenten om deze (tijdelijke) stikstofeffecten tijdens de realisatiefase in beeld te brengen en indien nodig mitigerende maatregelen om die effecten te beperken.

3. Werklocaties

Voor de aanleg van een tweetal nieuwe bedrijventerreinen (Gaasperwaard 3 en Mijdrecht-Noord) speelt stikstofproblematiek (blijkt uit passende beoordeling in het kader van het Provinciaal Programma Wonen-Werken 2023). Het gaat dan niet alleen om de bouw van bedrijfshuisvesting, maar ook om de aanleg/ bouwrijp maken van nieuwe bedrijventerreinen.

Over actuele bouwplannen voor bedrijven zijn geen signalen van problemen vanuit gemeenten gekomen. We doen verder geen actief onderzoek hiernaar.

4. Energietransitie

Er zijn geen signalen vanuit gemeenten of ontwikkelaars dat het wegvallen van de bouwvrijstelling grote problemen oplevert bij de bouw van zonne- en windparken in de provincie Utrecht. De verwachting is dat door inzet van emissiearme werktuigen tijdens de bouwfase eventuele significante effecten voor natuurgebieden voldoende gemitigeerd kunnen worden.

Voor 93 onderzoeksgebieden voor grote windmolens heeft de provincie onlangs (23-02-2023) de Notitie Reikwijdte en Detailniveau gepubliceerd ten behoeve van een planMER". De planinformatie is nog te weinig specifiek om een passende beoordeling te maken. Dit zal, indien dat nodig blijkt, bij de uitwerking van specifieke projecten moeten gebeuren.

Voor de netinfrastructuur zie ad 7.

5. Hart van de Heuvelrug

De bouw- en gebruiksfases van alle projecten worden komende weken opnieuw berekend met de nieuwe Aerius calculator (versie 2022, dd. 26 januari 2023). Dit kost enkele duizenden euro. Verwachting is dat de al betrokken adviesbureaus daar wel capaciteit in kunnen stoppen.

Projecten zijn overwegend klein en hebben voldoende afstand tot N2000 gebieden om niet boven de depositiegrens uit te komen.

6. Dijkversterking

Er zijn op dit moment nog geen signalen van vertraging bij het programma Mooie en Veilige dijken. Dit gaat over 8 dijkversterkingsprojecten in het kader van het Hoogwater Beschermings Programma van het Rijk. Zeven trajecten zijn in voorbereiding en worden de komende jaren uitgevoerd. Een traject is nu in uitvoering. Provincie Utrecht is partner in al deze projecten. Bij de versterking van de dijken worden verscheidene doelen mee gekoppeld zoals: de herinrichting van de weg, natuurontwikkeling, cultuurhistorie, fiets en wandelpaden). Per dijktraject wordt gewerkt met innovatiepartners, waarbij in de opdrachtverlening duurzaamheid en emissiearm werken, als belangrijke criteria zijn meegenomen. Er zijn zorgen over de impact van stikstof op de voortgang van de trajecten die de komende jaren in uitvoering gaan. Provincie en waterschappen gaan op korte termijn verkennen hoe met deze zorgen om te gaan.

Voor een van deze trajecten van het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR), de Lekdijk aan de noordzijde van de Lek, over een traject van 11 kilometer tussen Wijk bij Duurstede en Amerongen, loopt een milieueffectprocedure. In het conceptadvies over het milieueffectrapport over fase 2 (cie. MER, 17022023) constateert de Commissie voor de MER dat op enkele onderdelen belangrijke informatie ontbreekt, o.a.:

De effecten van stikstofdepositie in de bouwfase zijn niet in beeld gebracht. Het MER moet laten zien of aantasting van beschermde natuurgebieden door uitstoot van stikstof voorkomen kan worden, zo nodig door het nemen van mitigerende maatregelen.

De Commissie adviseert de ontbrekende informatie in een aanvulling op het MER op te nemen, en dan pas een besluit te nemen over het projectplan Waterwet (zie hieronder).

Stikstofdepositie

Met het oog op mogelijke significante gevolgen voor Natura 2000-gebieden is een Passende beoordeling opgesteld, die is geïntegreerd in het MER. Een groot deel van het dijktracé grenst aan de Natura 2000-gebieden Rijntakken en Kolland & Overlangbroek. In beide gebieden liggen stikstofgevoelige habitats waarvan de kritische depositiewaarde in de huidige situatie wordt overschreden, waardoor de natuur aldaar onder druk staat of al is achteruitgegaan.

Het MER gaat nog uit van de zogenaamde bouwvrijstelling en berekent daarom niet de stikstofeffecten van de bouwfase. Die effecten kunnen aanzienlijk zijn, zeker als Natura 2000-gebieden in de omgeving al overbelast zijn door stikstof. In het MER-deel 1 zijn de effecten van stikstofdepositie wel aangegeven. Daaruit bleek destijds – afhankelijk van het alternatief – een toename van 0,49-3,20 mol/ha/jaar op Natura 2000-gebied Rijntakken en een toename van 0,27-0,94 mol/ha/jaar op Kolland & Overlangbroek. Op grond daarvan kunnen significante gevolgen voor deze gebieden niet worden uitgesloten. De gevolgen van de extra stikstof moeten in een Passende beoordeling worden beoordeeld.... De Commissie merkt op dat de habitats waarop een toename van stikstofdepositie te verwachten is, vooral kwetsbaar zijn voor verstoring en hydrologische omstandigheden. De effecten van stikstofdepositie zijn daardoor niet de meest bepalende voor het gezond houden van de natuur in de Natura 2000-gebieden. De Commissie adviseert om in een aanvulling op het MER:

- de tijdelijke effecten van stikstofdepositie in de beide Natura 2000-gebieden in beeld te brengen;*
- te beoordelen of deze effecten tot aantasting van de natuurlijke kenmerken van deze gebieden kunnen leiden. Bij deze beoordeling kunnen mitigerende maatregelen – zoals het inzetten van emissieloos of emissiearm materieel – worden betrokken.*

Bij regionale keringen en KRW-maatregelen zijn er voornamelijk nog geen signalen van vertraging van werkzaamheden bekend. Dit onderwerp zal bij de jaarlijkse voortgangsgesprekken met de waterschappen worden geagendeerd.

7. Netcongestie

Eventuele vertraging die ontstaat bij de uitbreiding van de netinfrastructuur is uitgevraagd bij de netbeheerders. Er zijn nog geen signalen afgegeven.

Netbeheer Nederland wil dat er bij het toewijzen van stikstofruimte aan bouwprojecten een aparte categorie komt voor energie-infrastructuur. Projecten voor met name uitbreiding van het elektriciteitsnet dragen bij aan verduurzaming en stikstofreductie, maar lopen nu vertraging op doordat bij de aanleg tijdelijk kleine hoeveelheden stikstof kunnen vrijkomen. De vereniging pleit voor een aparte categorie voor energie-infrastructuur bij het toewijzen van stikstofruimte uit de provinciale 'stikstofbanken', registers waarin stikstofruimte wordt opgenomen die vrijkomt door bijvoorbeeld het opkopen van bedrijven. Die ruimte kan worden toegekend aan specifieke projecten, en energie-infrastructuurprojecten zouden daar volgens Netbeheer Nederland als eerste voor in aanmerking moeten komen.

Die uitzonderingspositie vindt Netbeheer Nederland gerechtvaardigd, omdat de projecten van netbeheerders slechts tijdelijk een claim leggen op de beschikbare stikstofruimte en vervolgens wel een "structurele toekomstige bijdrage [leveren] aan de reductie van broeikasgassen en stikstofdepositie". De netbeheerders willen dat in elk geval voldoende tijdelijke stikstofruimte gereserveerd wordt voor het uitvoeren van hun investeringsplannen.

Bron: energeia.nl.

Het transformatiestation Breukelen-Kortrijk van Tennet zal op korte termijn drie keer zo groot moeten worden (ordergrootte 5 ha). Hiertoe zullen agrarische gronden worden aangekocht. In overleg met de provincie heeft Tennet gevraagd om stikstofruimte en versnelling van procedures. Tennet is gevraagd in beeld te brengen in hoeverre intern salderen (door het uit gebruik nemen van/ niet meer bemesten van landbouwgrond) hiervoor voldoende oplossing biedt.

8. Natuurprojecten (AVP)

De aanleg van het ecoduct over de N226 (ook genoemd in bijlage 1) is enkele maanden vertraagd door extra benodigd onderzoek naar kabels en leidingen en stikstof. Extra uitstoot kan gemitigeerd worden met omvorming van beschikbaar stuk landbouwgrond naar natuur.

Voor dit project en enkele andere natuurprojecten is enkele duizenden euro's gemoeid voor aanvullend stikstof onderzoek.

Een inschatting voor toekomstige projecten is dat er mogelijk extra kosten gemoeid zijn, indien (extra) landbouwgrond moet worden aangekocht en omgevormd (inschatting 2-3 ton). Deze extra kosten hebben ook direct natuurrendement. Hierover zijn dan afspraken binnen de gebiedsgerichte aanpak landelijk Gebied (GGA-LG) nodig.

9. VTH-aspecten

Veel van het extra werk als gevolg van deze uitspraak zal beperkt blijven tot extra onderzoek t.b.v. een voortoets en interne saldering. Deze zijn (vooralsnog) niet vergunning plichtig, dus vragen geen extra capaciteit voor natuurtoestemming. Plannen en Projecten met passende beoordeling en externe saldering zullen in aantal waarschijnlijk weinig toenemen. De beoordeling wordt wel iets complexer; ook is de verwachting dat er vanuit RUD en gemeenten meer beroep op de expertise van de provincie zal worden gedaan.

Tot op heden ontvangt het team VVN weinig aanvragen voor niet-agrarische vergunningen. Het is van belang om in overleg met de programma's inzicht te krijgen hoeveel aanvragen op welke termijn we kunnen verwachten.

Mede op basis hiervan kan ingeschat worden of de capaciteit bij team VVN voldoende is voor de verwachte vraag.

Toezicht en handhaving zal door RUD en ODRU gebeuren. Meer voortoetsen en interne saldering kan de vraag om toezicht en handhaving vergroten, zeker wanneer andere partijen daarom verzoeken (handhavingsverzoeken). De omgevingsdiensten doen daarbij ook een beroep op de kennis bij de provincie/ team VVN.

Er is op dit moment nog geen *handhavingsbeleid*. Van belang is dat dit op korte termijn wordt ontwikkeld. Daarbij is een prioritering in aanpak wenselijk: bij voorbeeld meer aandacht voor bedrijven/ontwikkelingen met een (potentieel) groot effect en steekproef toetsing bij kleinere projecten. Daarmee komt er geen onnodige focus op PAS melders met een geringe bijdrage aan het stikstofprobleem, en kunnen handhavingsverzoeken mogelijk voorkomen worden.

Handelingsperspectieven

Wat kunnen we nu als provincie doen om te voorkomen dat onze doelen vertragen? In ieder geval kunnen we bij onze eigen projecten de wettelijke mogelijkheden goed benutten. Ook kunnen we onze (uitvoerende) partners ondersteunen bij de uitwerking van die wettelijke mogelijkheden: enerzijds door goede informatie binnen de programma's te geven, anderzijds door proactieve communicatie vanuit vergunningverlening en ook vanuit toezicht en handhaving. Daarbij is het wel van belang dat verschillende partijen naast elkaar geholpen dienen te worden. Er is voorlopig schaarse stikstofruimte en veel concurrerende vraag om de schaarse ruimte te verdelen. Hieronder worden de wettelijke mogelijkheden (A t/m/ E) kort belicht. De tekst is gebaseerd op de betreffende informatie van Bij 12, [Vergunningen en toestemmingsbesluiten - BIJ12](#). Daarnaast zien we ook mogelijkheden om met planvorming en innovatie belemmeringen op te heffen (F-H).

A. Voortoets

Ook bij kleine tijdelijke stikstofdepositiebijdragen (realisatiefase) lijken er aan de hand van een ecologische motivering mogelijkheden te zijn om te kunnen concluderen dat significante gevolgen op voorhand kunnen worden uitgesloten. Als uit de Voortoets blijkt dat er geen significante gevolgen optreden dan is er geen Wnb-vergunning nodig voor het aspect stikstof. De kans hierop neemt toe naarmate de stikstofneerslag klein en van korte duur is. Er zijn voorbeelden waarbij schoner bouwen, fasering en optimaliseren van het bouwprogramma oplossingen boden.

B. Intern salderen

Binnen het plan/projectgebied mag er geen toename van stikstofdepositie op belaste hexagonen zijn: er verdwijnt stikstofdepositie en er komt hetzelfde of minder voor terug. Dit wordt gezien als een project-inherent gevolg en er hoeft dan ook geen passende beoordeling te worden opgesteld. Vanuit de referentiesituatie (meestal 2004, soms ook 1994) wordt in AERIUS een verschil-berekening uitgevoerd tussen de beoogde situatie en de referentiesituatie (apart voor de realisatiefase en de gebruiksfase). Bij interne saldering gaat om het om het gelijk blijven, afnemen of volledig verdwijnen van emissiebronnen. Bij intern salderen is ook het borgen van het saldo essentieel. Hiervoor is geen Wnb-vergunning nodig voor het aspect stikstof. Mogelijk gaat ook hiervoor in de loop van het jaar een vergunningplicht komen.

Met plangrenzen en projectdefinities kan het een strategische keuze zijn om een plangrens/projectdefinitie dusdanig vast te stellen dat een emissie veroorzakende activiteit binnen het plan komt te vervallen, zodat sprake is van interne saldering. Een vorm van intern salderen die relatief vaak voorkomt, is het salderen met het bemesten van landbouwgrond: op de plek van een nieuwe woningbouwontwikkeling wordt op dit moment de landbouwgrond bemest. Doordat het bemesten op die plaats niet meer plaatsvindt als de woningen worden gebouwd en daarna in gebruik worden genomen, kan er per saldo sprake zijn van een gelijkblijvende of afnemende stikstofdepositie. Zo kan dijkversterking in combinatie met natuurontwikkeling gebruik maken van interne saldering.

C. Passend ecologisch beoordelen

Als er een kans is op een significant gevolg voor een Natura 2000-gebied, wordt in een passende ecologische beoordeling onderzocht of de voorgenomen activiteiten daadwerkelijk leiden tot significante (negatieve) gevolgen voor een Natura 2000-gebied. Wanneer dan alsnog de zekerheid wordt verkregen dat een activiteit geen significant gevolg heeft, staat de Wet natuurbescherming besluitvorming (voor wat betreft stikstofdepositie) niet in de weg.

In tegenstelling tot bij intern salderen (dat is een reken technische aangelegenheid) en uitgebreider en diepgaander dan bij een voortoets, wordt er in een passende ecologische beoordeling ingegaan op de ecologische gevolgen van de stikstofdepositie. Er wordt onder meer gekeken naar de specifieke eigenschappen van de habitat, de kwaliteit van dat habitat op de plek van blootstelling aan de stikstofdepositie en de ontwikkeling van dat habitat in de tijd. Daarna wordt beoordeeld of die stikstofdepositie gevolgen heeft voor het behalen van de instandhoudingsdoelstellingen voor dat habitat. In de Passende Beoordeling mag rekening worden gehouden met de effecten van mitigerende maatregelen. Dit zijn maatregelen zoals het inzetten van externe saldering of verleen. Daarbij is wel vereist dat de positieve effecten van deze maatregelen vast staan.

Gewijzigde jurisprudentie en het feit dat inmiddels veel mitigerende maatregelen opgenomen zijn in de beheerplannen, maken dat de inzet van mitigerende ecologische maatregelen, inmiddels lastig is. Deze moeten dan een aantoonbaar en concreet positief effect hebben en zijn uitgevoerd (of ten minste goed geborgd) ten tijde van de passende ecologische beoordeling. Dit heeft de meeste kans van slagen bij een habitat met een gunstige

staat van instandhouding (goede kwaliteit) die geen uitbreidingsdoelstelling kent of bij een habitat met een kleine stikstofdepositiebijdrage waarbij andere sleutelfactoren (bijvoorbeeld grondwaterstand) een belangrijke rol bij het realiseren van de instandhoudingsdoelstellingen.

Omdat er aan een uitgebreide passende ecologische beoordeling nogal wat kosten zijn verbonden, is het verstandig om eerst een haalbaarheidstoets uit te (laten) voeren.

NB Het opstellen van een passende beoordeling *bij een planbesluit* heeft tot gevolg dat de planontwikkeling m.e.r.-plichtig wordt. Daarom wordt er soms bewust of onbewust voor gekozen om de ecologische beoordeling te beperken tot een voortoets. Dit kan, indien dit een foutieve keuze blijkt, vervolgens leiden tot vertraging in het besluitvormingsproces. Het is daarom van belang om goed te overwegen of een voortoets volstaat of dat een passende beoordeling nodig is.

D. Extern salderen

Via het mechanisme 'extern salderen' is het mogelijk om nieuwe activiteit te vergunnen. Extern salderen houdt in dat de aanvrager stikstofruimte koopt van een andere ondernemer die is gestopt of zijn bedrijf inkrimpt. Bij extern salderen neemt een bedrijf tot maximaal 70% van de stikstofruimte over van het bedrijf dat stopt of inkrimpt; de overige (minimaal) 30% komt ten goede van natuurherstel.

Er is sprake van volledig extern salderen als de toename van de stikstofdepositie als gevolg van de beoogde ontwikkelingen op geen enkel hexagoon met een (bijna) overbelast habitat groter is dan de afname van de stikstofdepositie als gevolg van verdwijnende/verminderende activiteiten *buiten het plan/projectgebied*.

Net als bij intern salderen gelden voor extern salderen de provinciale beleidsregels zoals recent gewijzigd vastgesteld door Gedeputeerde Staten: ['Besluit van Gedeputeerde Staten van Utrecht tot vaststelling van de beleidsregels salderen \(provincie-utrecht.nl\)](#)

In de regel mag bij extern salderen 70% van de N-emissie van de saldo gevende activiteit worden betrokken: er wordt 30% voor de natuur "afgeroomd".

Een aantal eisen in het provinciaal beleidskader is gericht op het voorkomen van dubbel salderen. Borging is hierbij een zeer belangrijk aandachtspunt. Als er geen sprake is van volledige externe saldering resten er nog andere oplossingen, zoals bijvoorbeeld het ecologisch beoordelen van de restbijdrage. Er zijn dus ook combinaties mogelijk.

Verleasen

Verleasen is een vorm van extern salderen en dus vergunning plichtig. Dit is het tijdelijk overnemen van stikstofruimte van een ander bedrijf. Dit kan voor tijdelijk meer depositie tijdens de bouwfase dan tijdens de gebruiksfase een oplossing bieden. Met de wijziging van de salderingsregels maakt de provincie dit nu ook mogelijk.

Utrechtse stikstofdepositiebank

Voor het inboeken en uitgeven van binnen provincie Utrecht verworven stikstofdepositeruimte is een registratiesysteem op provinciaal niveau nodig. De doelenbank gaat de "Utrechtse stikstofdepositiesbank" heten. Vulling en toedeling van de stikstofdepositeruimte in de doelenbank moet goed geregeld zijn voordat de doelenbank in gebruik kan worden genomen. Momenteel wordt de Utrechtse stikstofdepositiesbank nader uitgewerkt, inclusief de beleidsregels.

Additionaliteitsvereiste

Kanttekening bij extern salderen is dat moet worden voldaan aan het additionaliteitsvereiste. Dit blijkt uit de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 24 november 2021 (Uitspraak 201805874/1/R2 - Raad van State). Eerst moet bij de beoordeling van een vergunningaanvraag worden beoordeeld in hoeverre het beëindigen van een saldo gevende activiteit als mitigerende maatregel mag worden ingezet. Dit is alleen toegestaan als deze aanvullend is op reeds genomen en met zekerheid te nemen maatregelen, waardoor verslechtering van de natuur kan worden uitgesloten. Er moet dus goed worden onderbouwd dat het intrekken van de vergunning van de saldo gevende activiteit niet nodig is voor het behalen van de instandhoudingsdoelen zoals die zijn vastgesteld voor het Natura 2000-gebied. De natuurdoelanalyses, die op dit moment worden opgesteld, geven inzicht in hoeverre reeds genomen en met zekerheid te nemen maatregelen voldoende zijn om de instandhoudingsdoelen te behalen.

Inzet stikstofruimte bij extern salderen is mogelijk in de praktijk beperkt

Dit additionaliteitsvereiste en een afgelopen zomer aangenomen statenmotie beperken de mogelijke inzet van extern salderen.

Motie 54a (29-6-2022) draagt GS op om:

- *in de gebiedsgerichte aanpak ruimte te creëren om PAS-melders binnen de gebieden te legaliseren wanneer de gebiedsgerichte aanpak meer effect heeft dan de beoogde doelen in het betreffende Natura 2000-gebied;*
- *de extra gerealiseerde stikstofruimte vast te houden in het gebied, zodat we de PAS-melders in de gebiedsgerichte aanpak kunnen legaliseren als de landelijke overheid haar verplichtingen niet nakomt.*

PS geeft met deze motie dat GS stikstofruimte moeten inzetten op natuur en het legaliseren van PAS melders. De motie doet geen uitspraken over de inzet op de andere maatschappelijke belangen (infrastructuur, woningbouw, bedrijfsontwikkeling, aanpak netcongestie, duurzame energie opwekking, dijkversterking) maar kan wel beschouwd worden als de eerste prioriteit. In combinatie met het additionaliteitsvereiste kan dit betekenen dat er voorlopig weinig ruimte is voor extern salderen voor projecten van provincie, gemeenten en waterschappen.

E. ADC-procedure

Indien uit een passende beoordeling is gebleken dat een ontwikkeling een significant gevolg heeft voor een Natura2000-gebied, dan is positieve besluitvorming (voor een plan of een project) alleen mogelijk indien de zogenoemde ADC-procedure met succes wordt doorlopen:

- A: Er mag geen Alternatief zijn met een beperkter gevolg voor Natura 2000.
- D: Er moet een Dwingende reden van groot openbaar belang zijn.
- C: Er moet (natuur)Compensatie geboden worden voor de aangetaste habitats.

Deze compensatie moet in de regel al gerealiseerd zijn op het moment dat de effecten van de nieuwe ontwikkelingen plaats vinden.

Een ADC-toets volgt altijd op een passende beoordeling of is een uitbreiding daarvan. En is altijd voorzien van een compensatieplan. Artikel 7.2.a van de Wet milieubeheer maakt het vanwege de passende beoordeling bij een planbesluit altijd een m.e.r.-plichtige ontwikkeling. In de praktijk is een ADC-toets vooral toepasbaar voor de grotere projecten (meer financiële middelen). Het is in de praktijk een zeer zwaar instrument.

F. Planvorming, projectdefiniëring

Door van tevoren goed te bedenken of en hoe problemen kunnen optreden, kan in een vroegtijdig stadium al gedacht worden aan fasering, opknippen van projecten of juist combineren van projecten (bv. dijkversterking en natuurontwikkeling uiterwaarden). Een optie is t.b.v. relevante programma's en partners een expertteam stikstof inrichten.

G. Innovatie

Op verschillende plaatsen zijn er al innovaties in de bouw getriggerd. In het eerste kwartaal van 2023 beschikt de bouwsector over een gezamenlijk gedragen routekaart Schoon en Emissieloos Bouwen, met concrete en haalbare doelstellingen om mobiele werktuigen en bouwlogistiek tot 2030 effectief te verduurzamen. Bedrijven die hierop investeren kunnen (tijdelijk) een concurrentievoordeel bewerkstelligen.

Door innovatief naar de aannames bij de planvorming te kijken, komen mogelijk ook nieuwe oplossingen in beeld die minder emissies veroorzaken.

H. VTH

Vergunningverlening Natuur zal voldoende capaciteit moeten hebben om de verwachte aanvragen proactief te kunnen begeleiden.

Toezicht en Handhaving door de omgevingsdiensten: we voorzien een toename van het handhavingsbeleid gericht op ontwikkelingen van belang, om niet elk klein initiatief op verzoek te hoeven handhaven.

Resultaten

Het beeld van de tussenstand aan de hand van de vier aandachtspunten (zie ook pagina 1) is wisselend: Enerzijds zijn er geen acute signalen van vergevorderde projecten die na aanvullende berekening van de bouwfase onverwacht niet door kunnen gaan of flink vertraagd zijn. Anderzijds bemoeilijkt het meenemen van de bouwfase de passende beoordeling in een aantal MER-trajecten voor nieuwe woningbouw, bedrijventerreinen en mogelijk ook windenergie. En het versterkt de problemen/ vertraging die een aantal grote mobiliteitsprojecten al vanwege het gebrek aan stikstofruimte voor de gebruiksfase ondervinden.

Toename van de onderzoeksinspanningen: voor projecten die al dicht bij de uitvoering zijn, is aanvullend onderzoek gedaan of besteld. Het blijkt dat dit snel aanvullend gedaan wordt door de adviesbureaus die al bij de voorbereiding betrokken zijn. Minder ver gevorderde projecten zullen voortaan van begin af rekening houden met de stikstofuitstoot en deze betrekken bij het vooronderzoek.

De verwachte toename in te compenseren stikstofruimte: deze blijkt voor veel bouwprojecten gering te zijn. Daar waar er kleine overschrijdingen ontstaan, is vaak mogelijk met inzet van ander materieel en andere materialen die overschrijding ongedaan te maken (intern salderen).

Extra kosten zijn beperkt. Ad hoc aanvullende berekeningen kosten één tot enkele duizenden euro's, afhankelijk van de complexiteit van het project. Structureel worden de al benodigde berekeningen iets ingewikkelder, dus duurder. De extra kosten om alle mobiliteitstrajecten door te rekenen zijn wel substantieel (enkele tonnen).

Extra doorlooptijd/ vertraging is in veel gevallen ook beperkt: genoemd is één tot een paar weken. Bij toekomstige projecten wordt alleen vanuit het onderzoek geen vertraging verwacht, omdat het van begin af aan meegenomen wordt. Gemeenten geven wel aan dat de zoektocht om de uitstoot van stikstof te reduceren veel tijd en capaciteit kost; dit kan ook vertragend werken.

Beperkte capaciteit van adviesbureaus is eerder wel genoemd, maar er zijn geen voorbeelden bekend waar dit tot wezenlijke vertraging heeft geleid. Het wachten op de nieuwe versie van Aerius heeft tot eind januari wel vertraging opgeleverd.

Conclusies

Veel bouwprojecten kunnen gewoon of met kleine aanpassingen doorgaan

De bouw veroorzaakt circa 1% van de stikstofemissies. Het meerekenen van emissies tijdens de bouwfase leidt voor een aantal bouwprojecten tot tijdelijk een geringe hogere depositie op kwetsbare natuur. De inzet van andere bouwmaterialen en bouwmethoden kunnen deze in veel gevallen voldoende mitigeren. Hierbij kan ook de versnelling van circulair bouwen en emissiearme bouwmethoden als positief effect genoemd worden.

Voor de aanlegfase voor dijken, natuur- en waterprojecten zal in een aantal gevallen ook stikstofruimte gevonden moeten worden. Dat vraagt het nodige aan extra onderzoek en zoeken naar goede oplossingen. Op het eerste gezicht lijkt de combinatie met natuurontwikkeling op landbouwgronden een goede oplossingsrichting, mits passend binnen de afspraken in de Gebiedsgerichte Aanpak.

Voor een aantal grotere projecten betekent dit een extra probleem.

Voor een aantal projecten zal alsnog voldoende stikstofcompensatie gevonden moeten worden: dit zijn grotere mobiliteitsprojecten, nieuwe bedrijventerreinen en woningbouwprojecten die ook al vanuit de gebruiksfase een realisatieprobleem vanwege stikstof hebben. De inschatting is dat bij bouwprojecten tijdelijk circa 40 % meer stikstofruimte gevonden moet worden.

Bij mobiliteitsprojecten is dat zeer wisselend en bijvoorbeeld afhankelijk van de mogelijkheden voor omrijroutes (zie bijlage 1). Hieronder is aangegeven dat het beschikbaar krijgen van stikstofruimte een groot probleem is.

Voor de bouwfase kan het verlesen van stikstofemissies een oplossing bieden.

De uitstoot is in de bouwfase per definitie tijdelijk hoger: dit rechtvaardigt ook het nemen van tijdelijke maatregelen. Het enige tijd niet bemesten van percelen, kan de tijdelijke extra depositie opheffen. Dit is met het besluit van GS van 21 februari 2023 mogelijk gemaakt in de provincie.

Stikstofruimte beschikbaar krijgen voor extern salderen is een groot knelpunt

Het reserveren van aangekochte stikstofruimte voor natuur en PAS melders maakt dat er vanuit de Utrechtse stikstofdepositiebank voor andere doelen minder snel stikstofruimte voor extern salderen beschikbaar komt. Het additionaliteitsvereiste maakt dat we als overheden eerst moeten inzetten op natuurherstel alvorens we voor onze eigen projecten stikstofruimte in kunnen zetten. Het draagvlak voor de gebiedsgerichte aanpak vraagt om met voorrang een oplossing te bieden voor de PAS melders.

De natuurdoelanalyses (NDA's) zullen meer duidelijkheid moeten gaan bieden over de mogelijkheden. De verwachting is dat de toestand van de Natura 2000 - gebieden dusdanig is dat voor veel gebieden voorlopig geen stikstofruimte voor extern salderen beschikbaar komt. Dit zou kunnen betekenen dat grote projecten vele jaren uitstel ondervinden.

Bedrijven en projectontwikkelaars die zelf stikstofruimte aankopen, kunnen wel een beroep doen op extern salderen. Netbeheerders (bedrijven met overheden als aandeelhouder) vragen ons voorrang bij de toedeling van stikstofruimte.

Vooraf bij mobiliteit en mogelijk ook bij de aanpak netcongestie zijn er aanzienlijke consequenties (vertragingen en kosten) van het niet beschikbaar hebben van mitigatie/ stikstofruimte om extern te kunnen salderen. Enkele nieuwe bedrijventerreinen en woningbouwlocaties krijgen hier ook last van. Dit vraagt om gerichte acties om te bezien hoe we met planvorming, innovatie en gerichte sanering toch voldoende doelbereik mogelijk maken. Uitbreiding van de scope van de gebiedsgerichte aanpak landelijk gebied is wenselijk om naast de forse opgaven vanuit het NPLG, ook de bredere regionale doelstellingen (stikstof) ruimte te bieden. Daarbij is het streven naar provinciale regie op verdeling van stikstofruimte door dit zoveel als mogelijk via de Utrechtse stikstofdepositiebank te organiseren en daarvoor een duidelijke (gebiedsgerichte) prioritering te ontwikkelen. Dit vormt een belangrijke randvoorwaarde voor de ruimtelijke puzzel in het landelijk gebied.

Mogelijke vervolgacties

Het vraagstuk van tijdelijke stikstofemissies in de bouwfase draagt bij aan de vertraging van grote projecten die nodig zijn voor het bereiken van onze doelen en leidt bij mobiliteit ook tot aanzienlijke kostenverhogingen. Dit vraagt om zowel voor de bouwfase als voor de gebruiksfase verdergaande inzet en creativiteit in planontwikkeling en wijzen van planuitvoering. Daarmee zijn de gevraagde handelingsperspectieven breder dan de scope van deze analyse.

Enkele suggesties die verdere uitwerking vragen, zijn:

- Het instellen van een expertteam emissiearme/circulaire bouw t.b.v. woningbouw, bedrijven en mogelijk ook energietransitie.
- Het instellen van een taskforce innovatieve planvorming en sanering t.b.v. mobiliteitsambities: deze kan concrete acties uitlijnen voor de majeure projecten die nu ernstige vertraging oplopen.
- Gekoppelde uitwerking waterhuishouding, natuur en landbouw opnemen in het UPLG/ GGA-LG.

Vanuit het programma Gebiedsgerichte Aanpak Landelijk Gebied (GGA-LG; voorheen programma Aanpak Stikstof) is het advies:

- Verbindt opgaven en doelen gebiedsgericht aan oplossingen. Dit betekent een steviger positioneren van de GGA-LG.
- Maak hierbij de verbinding met het Ruimtelijk Voorstel: de claims zijn landelijk en regionaal zo groot dat niet alles overal gaat kunnen.
- Ga snel aan de slag met gecoördineerde aankopen van bedrijven en grond om de Utrechtse stikstofdepositiebank en de grondbank te gaan vullen.
- Zorg dat de regie op de uitgifte van stikstof bij de provincie ligt en ontwikkel in samenhang met de ruimtelijke puzzel criteria daarvoor.

Het CMT merkt op dat dit niet het enige onderwerp is dat belemmeringen voor onze ambities opwerpt. Onderwerpen zoals de netcongestie, Unesco voorwaarden, water en bodem- aspecten en andere ruimtelijke beperkingen vragen om een soort stresstest voor de majeure trajecten van de provincie en haar partners. Met het bestuur kan op basis daarvan het gesprek gevoerd worden of we (gedurende enige tijd) met een aantal projecten moeten stoppen.

Verantwoording

Gesprekken met en schriftelijke informatie van:

- Karin Betten: jurist leefomgeving,
- Anne Jansen, Jacobine Meijer, Jan Steurrijs: programma Gebiedsgerichte Aanpak Landelijk Gebied (voorheen Aanpak Stikstof)
- Helma Koninkx, Ilse van de Pol: programma Versnelling woningbouw
- Derk Dohle: mobiliteit
- Toon Verschuren: ruimtelijke economie
- Vicky Sassen: programma Energietransitie
- Hendrik Visser: Hart van de Heuvelrug
- Jacco de Hoog: Mooie en veilige dijken
- Jeroen Rijnierse, Bert Kiljan, Herwin Heijte: VVN
- Wim Coopmans: MIL/VTH
- Hans Rijnten: Netcongestie
- Edwin Wolvekamp en Jeroen Bloemberg: AVP
- Erik Versloot en Tamar Leene: ruimtelijke ontwikkeling
- Cyrille Gijbels: circulaire samenleving

Bijlage 1: Gevolgen stikstof voor mobiliteitsprojecten.

Zie voor een overzicht van de projecten de tabel op de volgende pagina. Projecten die alleen uit onderhoud bestaan kunnen voorlopig doorgaan. Voor 11 projecten laten de berekeningen zien dat deze geen deposities op stikstofgevoelige gebieden veroorzaken. Dit gaat samen om €72 mln. aan projecten. Voor 16 projecten, in totaal €128 mln. moeten de berekeningen nog afgerond worden waarna duidelijk wordt in welke mate deze doorgang kunnen vinden.

Projecten die nu niet of niet volledig gerealiseerd kunnen worden zijn de N233 Oostelijke Rondweg Veenendaal, N233 Rijnbrug, N403 Bloklaan en de N484. Deze projecten genereren in de realisatiefase en/of in de gebruiksfase deposities op stikstofgevoelige gebieden die gecompenseerd zouden moeten worden. Zolang deze compensatie niet voor handen is vertragen deze projecten. Dit betekent dat de projecten, in totaal €189 mln. langer geïndexeerd moeten worden. Met de huidige inflatie van rond de 10% betekent dit een jaarlijkse indexatie van €19 mln. Hiernaast zijn er aanvullende kosten omdat onderzoeken verlopen en projectteams moeten worden afgebouwd of opnieuw opgestart. De totale jaarlijkse kosten van vertraging van onze infrastructurele projecten liggen daarmee tussen de €20 en €23 mln.

Toelichting

De projecten met extra depositie tijdens de gebruiksfase (N233 rondweg oost Veenendaal, Rijnbrug) hadden al een probleem.

De afgelopen maanden zijn de meeste wegenprojecten doorgerekend op stikstof uitstoot tijdens de realisatiefase. Een aantal moet nog worden berekend.

Uit de berekeningen komt het algemene beeld dat er alleen onderhoudswerkzaamheden uitgevoerd kunnen worden. Het uitvoeren van kleine verbetermaatregelen aan het wegennet zoals bermverharding of geleiderail wordt al problematisch. Met inzet van emissiearm en emissieloos materieel wordt geprobeerd deze kleine verbeteringen toch uit te voeren.

Om het onderhoud uit te kunnen voeren knippen we projecten op in een onderhoudsdeel en een nieuwbouwdeel. Het nieuwbouwdeel kan pas doorgang vinden als er voldoende stikstofruimte beschikbaar komt om de uitstoot van realisatie en gebruik te compenseren.

De stikstofdepositie in de bouwfase bestaat uit de uitstoot van materieel en de gevolgen van het afsluiten van de weg en de daarbij horende omleidingsroutes. Voor de stikstofdepositie van het

materieel is de jaarlijkse uitstoot van alle wegenprojecten gemiddeld tezamen 1 á 2 mol/ ha/j. De invloed van omleidingsroutes kan positief zijn (verder van Natura 2000 gebieden) maar ook oplopen tot bijvoorbeeld 40 mol/ha/j op lokaal niveau doordat een omleidingsroute een Natura 2000 gebied doorsnijdt.

De financiële gevolgen van de vertraging van projecten per jaar bedraagt in ieder geval de opgetreden inflatie die momenteel minimaal 10% is.

Nr.	Projecten	Stikstof	Budget (x1000)
1	N201, traject 13A	Geen depositie	196
2	N210, traject 20	Moet nog berekend worden	4.358
3	N210, traject 21A	Moet nog berekend worden	7.584
4	N210, traject 22	Geen depositie	2.227
5	N210, traject 23	Moet nog berekend worden	3.636
6	N210, traject 24	Moet nog berekend worden	1.620
7	N210, traject 25	Geen depositie	622
8	N212, traject 27	Moet nog berekend worden	1.637
9	N221 Ronde Wakkerendijk	Moet nog berekend worden	1.152
10	N225, traject 42	Geen depositie	599
11	Spoortunnel Maarsbergen	Geen depositie	23.770
12	N233 Oostelijke Rondweg Veenendaal	Kan niet worden uitgevoerd. Alleen fase Groenpoort kan doorgaan	65.365
13	N233 traject 68	Geen depositie	1.832
14	Rijnbrug (incl. Geertsesteeg)	Kan niet worden uitgevoerd	112.354
15	Rijnbrug (Achterbergse straatweg)	Moet nog berekend worden	2.822
16	Aansluiting N233-A12	Moet nog berekend worden	1.036
17	N237 Trajectaanpak 78 en 79	Geen depositie	6.663
18	N237 Panweg	Geen depositie	200
19	N401, aansluiting A2 Breukelen	Moet nog berekend worden	1.195
20	N402, traject 87	Moet nog berekend worden	8.444
21	N402, traject 89	Moet nog berekend worden	294
22	N403, Bloklaan	Kan niet worden uitgevoerd vanwege omleidingsroute	500
23	N415, traject 104	Moet nog berekend worden	1.174

24	N463, traject 113	Geen depositie	336
25	N484 Trajectaanpak	Kan niet worden uitgevoerd. Alleen onderhoud kan doorgaan.	10.803
26	Carpoolplaatsen	Moet nog berekend worden	1.545
27	Beverweerdsebrug, Bunnik	Onderhoud	950
28	Rivier Eem, damwanden overig	Onderhoud	8.054
29	Bushokjes in de gehele provincie	Onderhoud	1.896
30	Klein onderhoud bouwteam oost	Onderhoud	430
31	Klein onderhoud bouwteam west	Onderhoud	430
32	Markeringen	Onderhoud	225
33	Verlagen bermen	Onderhoud	250
34	Baggeren bermsloten	Onderhoud	300
35	OVL	Onderhoud	1.165
36	VM / VRI / NBD	Onderhoud	3.041
37	Baggeren Eem	Onderhoud	338
38	viaduct Rhenen	Onderhoud	450
39	Kunstwerken	Onderhoud	1.031
40	HWA riolering inspectie	Onderhoud	764
41	HWA herstel	Onderhoud	380
42	Ecoduct N226	Kleine depositie in aanlegfase is waarschijnlijk te mitigeren	9.670
43	N201	Moet nog berekend worden	75.200
44	N224-N226 Woudenberg	Moet nog berekend worden	14.793
45	N229 Hellingbanen Werkhoven	Moet nog berekend worden	1.200
46	P+R Breukelen	Geen depositie	6.357
-	TOTAAL	-	388.888
-	Totaal wat door kan	-	72.176
-	Totaal nog te berekenen	-	127.690
-	Totaal vertraagd	-	189.022