Voortgangsrapportage Implementatie bronmaatregelen

Onderdeel van de structurele aanpak voor het realiseren van stikstofreductie

Rapportage 2024, 1

Definitief

Datum: 18 juli 2024

Inhoudsopgave

Inleiding 3

1. Ontwikkelingen op programmaniveau 4

1.1 Voortgang 4

1.2 Tussendoelen programma stikstofreductie en natuurverbetering (PSN) 4

2. Implementatie Bronmaatregelen 5

2.1 Dashboard bronmaatregelen 5

3. Voortgang bronmaatregelen 8

3.1 Maatregelen Industrie 8

3.2 Maatregelen Landbouw 8

3.3 Maatregelen Mobiliteit en bouw 10

3.4 Maatregelen overig 11

4. Raakvlakdossiers 13

4.1 Monitoring 13

4.2 AERIUS Register – SSRS-bank 13

4.3 Toestemmingsverlening 14

4.4 Natuurdoelanalyses 14

5. Beheersaspecten 15

5.1 Voortgang bronmaatregelen 15

5.2 Prognose stikstofreductie bronmaatregelen structurele pakket 17

5.3 Budgettaire overzicht 18

Bijlage A. Risico's en aandachtspunten 20

Bijlage B. Omschrijving bronmaatregelen 22

Inleiding

Voor u ligt de twaalfde voortgangsrapportage implementatie bronmaatregelen[1]. De rapportage heeft als peildatum de datum waarop de voorjaarsnota aan de Tweede Kamer is aangeboden (15 april 2024) en richt zich op de periode tussen de najaarsnota 2023 en de voorjaarsnota 2024. In de rapportage worden de ontwikkelingen ten opzichte van de vastgelegde politieke-, bestuurlijke- en samenwerkingsafspraken toegelicht. De voortgangsrapportage heeft tot doel het directeurenoverleg (DO) en het DG-overleg te informeren over de voortgang en wordt ingezet om diverse gremia en stakeholders binnen het Rijk en medeoverheden te informeren.

In de rapportage worden de voortgang en de aandachtspunten op programmaniveau, en de maatregelen op het niveau van de domeinen toegelicht. Daarnaast wordt er aandacht besteed aan de prognose voor het verwachte reductie effect, de mijlpalenplanning en het budgettaire beeld. De rapportage is opgesteld door Directoraat-Generaal Landelijk Gebied en Stikstof (DG LG&S) op basis van de ontvangen informatie van de bronmaatregeleigenaren, het ministerie van Financiën (FIN) en van de beleidsverantwoordelijken binnen DG LG&S voor de verschillende raakvlakdossiers.

Leeswijzer

Deze voortgangsrapportage bestaat uit vijf hoofdstukken. In het eerste hoofdstuk wordt ingegaan op de belangrijkste ontwikkelingen op programmaniveau.

Het tweede hoofdstuk is gewijd aan de implementatie van de bronmaatregelen. Dit hoofdstuk begint met een dashboard waarin de basisinformatie overzichtelijk wordt weergeven. Het dashboard wordt opgevolgd met informatie over de implementatie van de bronmaatregelen: status, prognose, financieel en eindigt met een selectie van de meest recente risico's en aandachtspunten.

Vervolgens worden de ontwikkelingen over de industrie-, landbouw-, mobiliteits-, bouw- en overige maatregelen één voor één en in detail toegelicht met behulp van *visuals* in hoofdstuk 3.

Het vierde hoofdstuk bevat de actuele informatie over de raakvlakdossiers die invloed (kunnen) hebben op, of een directe relatie hebben met de uitvoering van de bronmaatregelen. Dit zijn de onderdelen: monitoring, SSRS-bank, en toestemmingsverlening.

Het laatste hoofdstuk gaat over de beheersaspecten. Het geeft een overzicht van de mijlpalen per bronmaatregel en bevat informatie over de prognose stikstofreductie en budgettaire zaken.

Deze voortgangsrapportage bevat twee bijlagen. In deze bijlagen is informatie te vinden over de algemene risico’s en aandachtspunten, als ook een omschrijving van de bronmaatregelen.

[1] Voorheen kwartaalrapportage implementatie bronmaatregelen.

1. Ontwikkelingen op programmaniveau

De implementatie van het bronmaatregelenpakket, als onderdeel van de structurele aanpak voor het realiseren van stikstof reductie voor de omgevingswaarden, is in volle gang. Zes maatregelen zijn afgerond en de meeste maatregelen zitten in de uitvoeringsfase. Hieronder worden de belangrijkste aandachtspunten op programmaniveau weergegeven over de ontwikkelingen sinds de najaarsnota.

1.1 Voortgang

Op 28 februari 2024 heeft het consortium de tweejaarlijkse rapportage over de Monitoring en Evaluatie Stikstofreductie en Natuurverbetering gepubliceerd. Deze rapportage gaat over de voortgang van de stikstofbronmaatregelen en de te verwachte reductie effecten in 2030. Dit rapport bevestigt het beeld dat de bronmaatregelen minder reductie opleveren dan verwacht. Op basis van de vastgestelde of voorgenomen maatregelen uit het Programma SN, is er in 2030 een depositiereductie mogelijk van circa 25-31 mol per hectare per jaar, ten opzichte van een situatie waarin deze maatregelen niet genomen worden. Dat is lager dan de beoogde 110 mol/ha/jaar reductie van het pakket aan stikstofbronmaatregelen volgens het Programma SN.[2]

De rapportage van het consortium is de officiële doorrekening. In de rapportage die voor u ligt wordt ambtelijk ingeschat hoe het reductieverloop van de maatregel gaat. Dit om de tussenliggende jaren alvast voor te sorteren op het eventueel bijsturen van lopende maatregelen.

1.2 Tussendoelen programma stikstofreductie en natuurverbetering (PSN)

Bronmaatregelen in uitvoering 2023

Een tussendoel voor het bronmaatregelenpakket was het gehele bronmaatregelenpakket in uitvoering hebben voor eind 2023. Dit doel is niet behaald. Bij enkele maatregelen is er oponthoud of afstel, waardoor niet het volledige maatregelenpakket eind 2023 in uitvoering kon gaan. Hieronder volgen de maatregelen waar het om gaat:

- AdBlue: tijdens de voorbereiding van de uitvoering van deze maatregel is in het eerste kwartaal van 2023 aangegeven dat er geen adequate wettelijke grondslag is op basis waarvan de ILT het toezicht op het juiste gebruik van AdBlue in vrachtwagens op de weg kan uitvoeren. Er wordt momenteel gekeken naar oplossingen zoals een zelfstandige Nederlandse bepaling, dat naast de huidige Europese wetgeving kan worden ingevoerd. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat komt Q3 2024 met een nieuwe planning.
- Mestverdunning: Het definitieve rapport van Wageningen Livestock Research (WLR) over het effect van toediening van verdunde drijfmest met een zodenbemester op zandgrond is eind 2023 opgeleverd. Het rapport bevestigt dat de maatregel niet resulteert in een lagere ammoniakemissie. Daarom wordt deze maatregel niet voortgezet.

Effecten van de bronmaatregelen

Door de stikstofbronmaatregelen uit het Programma SN is circa 4 mol per hectare per jaar depositiereductie bereikt, vooral door de Subsidieregeling sanering varkenshouderijen (Srv). Naast het Programma SN leverde een snelheidsverlaging uit de Spoedwet aanpak stikstof een depositiereductie van circa 2 mol per hectare per jaar.[3]

[2] Kamerstuk: 2024D07223
[3] Consortium PBL-RIVM-WUR, VOORTGANG STIKSTOFBRONMAATREGELEN EN VERWACHTE EFFECTEN IN 2030, feb 2024

2. Implementatie Bronmaatregelen

2.1 Dashboard bronmaatregelen

In het onderstaande dashboard (Figuur 1.) wordt de belangrijkste beheersmatige informatie uit de voortgangsrapportage visueel weergeven.

Status en planning bronmaatregelen

Sector	Eigenaar	Status 22 Q4	Status 23 R1	Status 23 R2	Status 24 R1	Bronmaatregel	Fase / Planning 2021 Q1	2021 Q2	2021 Q3	2021 Q4	2022 Q1	2022 Q2	2022 Q3	2022 Q4	2023 Q1	2023 Q2	2023 Q3	2023 Q4	2024 Q1	2024 Q2	2024 Q3	2024 Q4	2025 Q1	2025 Q2	2025 Q3	2025 Q4
Industrie	EZK	A	A	A	A	Effect subsidiestop ISDE	G	G	G	G	G	G	G	G	G	G	G										
		G	G	A	A	VEKI regeling	I	I	I	I	I	U	U	U	U	U	G										
		O	O	G	A	BBT	O	O	O	O	O																
Landbouw / Agro	LNV	G	G	G	A	Srv	U	E	U	U	U	U	U	U	U	U	E		G								
		R	R	O	O	MGA	U	U	U	E	U	U	E	O	O	O	O	O	O1	U	U	U	U	U	U	U
		O	O	O	O	Lbv	O	O							O	O	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U
			G	G	G	Lbv+	O	O							O	O	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U
		R	R	R	A	Verdunnen mest	O	O	O	E	O	O	O	E	O	U	H	H	G							
		R	R	R	R	Stalmaatregelen	I	I	I	I	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	U	U	U	U
		G	G	G	G	Verlagen ruw eiwitgehalt in veevoer	O	O	O	U	U	U	U	U	E	U	U	U	E	U	U	O	E	U	U	U
		O	R	R	R	Vergroten aantal uren weidegang	O	O	O	O	U	U	U	O	O	O	O	O	E	O2	U	U	E	U	U	U
		R	R	G	G	Omschakelprogramma	O	O	U	E	U	U	U	E	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U
		G	G	G	G	Mestverwerking	O	O	O	O	O			U	U		U	U			U	U			U	U
Mobiliteit	IenW	O	O	G	G	Verduurzaming binnenvaart	U	U	U	U	U	U	U	E	U	U	U	E	O3	U	U	E	U	U	U	
		G	O		O	Elektrisch taxiën	I	I	I	I	U	U	U	I	I	O	O	O	O	O	O	O4	U	U	U	U
		G	O	R	R	Gerichte handhaving Adblue	I	I	O	O	O	O	O	O	O	H	H	H	H	H	H	H	H	H	H	H
		G	G	G	G	Walstroom zeevaart	I	I	O	O	U	U	O	E	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U
Bouw	IenW/BZK	G	G	G	A	Pilots verduurzaming Bouw								E	U	U	U	U	G							
	IenW/BZK/EZK	O	O	O	G	Maatregelen Bouw								O	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U
Overig	LNV	O	G	G	G	RPAV								O	O	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U	U

Legenda:

R	Bijsturing vereist
O	Extra aandacht vereist
G	Geen extra aandacht nodig
	Niet gerapporteerd
A	Afgerond

I	Initiatie
O	Ontwerp
U	Uitvoering
E	Evaluatie

Aanpassingen:

1	De MGB staat gepland voor een opstelling in Q2.
2	Planning instrumentarium Weidegang loopt tot Q2 2024.
3	Nieuwe openstelling verduurzaming binnenvaart gaat naar Q2 2024 wegens veranderingen in de wetgeving.
4	Elektrisch taxiën gaat uiterlijk Q1 2025 subsidie verlenen.

Rood	Aangepast
G	Gereed
H	On hold

Figuur 1. Dashboard implementatie bronmaatregelen: status en planning maatregelen, prognose doelbereik en doel stikstofdepositieruimte van de bronmaatregel van het structurele pakket.

Status

De implementatie van het bronmaatregelenpakket, als onderdeel van de structurele aanpak voor het realiseren van stikstof reductie voor de omgevingswaarden, is in volle gang. Twee derde van het maatrelenpakket zit inmiddels in de uitvoeringsfase. De bronmaatregelen zijn binnen de structurele aanpak verdeeld over vier domeinen, te weten industrie, landbouw, mobiliteit & bouw en overige.

Van de achttien bronmaatregelen uit het structurele pakket en de twee maatregelen die later zijn toegevoegd: Lbv-plus en de regeling provinciale maatregelen pas-melders (Rpmp) hebben zeven de status[4] groen, drie de status oranje (extra aandacht vereist) en drie de status rood (bijsturing vereist). De maatregelen met de status rood zijn: stalmaatregelen, weidegang en gerichte handhaving Adblue. Zes maatregelen zijn afgerond. De statussen van de bronmaatregelen zijn in Hoofdstuk 3. Voortgang bronmaatregelen terug te vinden[5]. De status van de maatregelen zijn afhankelijk van de criteria doelbereik, risico's, planning en budget. De belangrijkste oorzaken voor het toekennen van de status “bijsturing vereist” zijn:

- Complexiteit bij de uitwerking van de kaders dan wel het ontwerp van de regeling.
- Onduidelijkheid over de effectiviteit van de maatregel.
- Onduidelijkheid over de juridische houdbaarheid van de maatregel.
- Verschuiving van de planning (en mogelijk daarmee het moment waarop reductie wordt gerealiseerd).

[4] Bij de weergave van de status van de implementatie van de bronmaatregelen wordt een onderscheid gemaakt in drie categorieën: groen (geen extra aandacht) oranje (extra aandacht vereist) en rood (bijsturing vereist).
[5] Deze status is bepaald door de bronmaatregeleigenaren, met als referentiekader de in januari 2021 gemaakte samenwerkingsafspraken en op basis van de criteria doelbereik, risico’s, planning en budget.

Van de twintig maatregelen zijn er vijf afgerond: ISDE subsidie - pellet kachels en biomassaketels, de VEKI-regeling, Verkenning aanpassing BBT, Verhogen subsidieregeling sanering varkenshouderijen en pilots bouw. Daarnaast is de maatregel verdunnen mest niet tot uitvoering gebracht. Er zijn er twaalf in uitvoering. De twaalf maatregelen in uitvoering zijn de MGA-1, het Omschakelprogramma, Verduurzaming Binnenvaart, Weidegang, Walstroom Zeevaart, Verlagen ruw eiwitgehalte, Subsidieregeling hoogwaardige mestverwerking (HMV), Landelijke beëindigingsregeling veehouderijlocaties, Landelijke beëindigingsregeling veehouderijlocaties plus, SPUK-regeling provinciale maatregelen melders, elektrische taxiën en de Maatregelen bouw. Een maatregel staat op dit moment (tijdelijk) *on hold*, dat gaat om gerichte handhaving AdBlue.

Prognose doelbereik

Op basis van een analyse van een aantal bronmaatregelen door PBL, TNO, CE-Delft en RIVM (Van den Born et al. 2020) werd de potentiële stikstofreductie van het pakket bronmaatregelen uit 2020 door LNV ingeschat op 103-180 mol/ha/jaar in 2030 ten opzichte van 2018. Daarmee zou de reductieopgave van 110 mol/ha/jaar binnen de bandbreedte van deze inschatting vallen.

De ambtelijke inschattingen over de prognoses van de afgelopen twee jaar schatte in dat de doelstelling van 110 mol niet gehaald zou worden voor 2030. Het consortium is in februari 2024 met een nieuwe doorrekening gekomen. Daaruit blijkt dat er in 2030 een depositiereductie mogelijk is van circa 25-31 mol per hectare per jaar, ten opzichte van een situatie waarin deze maatregelen niet genomen worden.

De verwachte totale afname in depositie bedraagt tussen 2021 en 2030 jaarlijks ongeveer 210 mol per hectare; dit is inclusief ontwikkelingen in binnen- en buitenland, bronmaatregelen uit het Programma SN en het aanpalende beleid.

De verwachte depositiereductie is minder dan de nagestreefde 110 mol per hectare per jaar en ook lager dan ambtelijk eerder was bijgesteld. Hiervoor zijn meerdere oorzaken aan te wijzen. Een aantal maatregelen is vertraagd of bevindt zich nog in de pilotfase en is daarom niet meegenomen in de berekening. Het gaat dan om bijvoorbeeld managementmaatregelen in de landbouw, zoals meer weidegang en een verlaging van het ruw-eiwitgehalte in veevoer. Daarnaast is de maatregel Verdunnen mest met water bij zodenbemester in zandgebieden vervallen, omdat er sterke twijfels zijn over de effectiviteit van deze maatregel. Ook zijn van sommige maatregelen de budgetten verlaagd en/of de kosten hoger geworden, zoals bij de Landelijke beëindigingsregeling veehouderijlocaties en de Maatregel gerichte aankoop en beëindiging.

Financieel inzicht

Afgelopen voorjaar zijn alle budgetten van de Rutte-3 middelen die voor LNV bestemd zijn van de AP naar de LNV-begroting overgeheveld. De speciale status die deze middelen genoten wordt hiermee afgebouwd. Daarmee komt de noodzaak van het ministerie van Financiën om deze middelen bij te houden te vervallen.

Aandachtspunten en risico's

Een belangrijk risico voor het pakket bronmaatregelen is het niet behalen van de benodigde opbrengst van stikstofdepositiereductie. Er wordt gewerkt aan mogelijkheden tot bijsturing van diverse maatregelen. Hieronder worden de belangrijkste, dan wel eventueel de nieuwe risico's benoemd. Het volledige overzicht van risico's en aandachtspunten is te vinden in bijlage B. Risico's en aandachtspunten.

- Er is één maatregel waarvan de planning op dit moment (tijdelijk) 'on hold' staat:
    - AdBlue (beoogde reductie 2 mol/ha/jaar): tijdens de voorbereiding van deze maatregel is gebleken dat er geen adequate juridische grondslag lijkt te zijn op basis waarvan de ILT het toezicht op de weg voor een niet correcte werking van AdBlue-systemen in vrachtwagens kan uitvoeren. Er wordt momenteel gekeken naar oplossingen zoals een zelfstandige Nederlandse bepaling, die naast de huidige Europese wetgeving kan worden ingevoerd. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat komt Q3 2024 met een nieuwe planning.

- Onderdeel van de bronmaatregel stalmaatregelen is het aanscherpen van de emissiegrenswaarden voor ammoniak uit nieuwe en bestaande stallen. Zoals eerder benoemd in kwartaalrapportages doet zich bij de uitwerking van deze maatregel een aantal knelpunten voor, waaronder de problematiek rond de natuurvergunningverlening. De planning voor aanscherping van deze emissiegrenswaarden schuift hierdoor verder op in de tijd.
- De maatregel Mestverdunning is komen te vervallen. De maatregel heeft tot voor kort op on hold gestaan. Echter gaat deze maatregel in de toekomst niet meer worden voortgezet.
- De doelgroep van de Lbv-plus overlapt deels met de doelgroep van de Lbv. Daardoor zal de opbrengst van de Lbv kunnen achterblijven bij de eerdere prognose, omdat potentiële deelnemers aan de Lbv nu ook in aanmerking komen voor de Lbv-plus.
- Sectorpartijen geven aan dat het wegvallen van derogatie ertoe kan leiden dat melkveehouders minder weidegang toepassen.

3. Voortgang bronmaatregelen

3.1 Maatregelen Industrie

Het ministerie van Economische Zaken en Klimaat (EZK) is verantwoordelijk voor de implementatie van de twee maatregelen binnen het domein Industrie en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) voor de derde maatregel (zie tabel 1).

Maatregelen industrie	Status	Fase	Datum openstelling	Reductie potentieel	
EZK				Min	Max
Effect subsidiestop ISDE (pellet kachels en biomassaketels)		Gereed		0,0	0,1
Veki-regeling		Gereed	Q2 2022	0,0	0,0
IenW					
Verkenning aanpassing BBT		Gereed	Q1 2024	0,6	1,6

Tabel 1. Bronmaatregelen voor het domein industrie

De maatregelen binnen de industriesector zijn afgerond. Conform het advies van Remkes heeft het kabinet inmiddels onder meer een Aanpak piekbelasting industrie gepresenteerd. Met alle industriebedrijven die vallen onder de aanpak piekbelasting is ondertussen gesproken. Bij sommige bedrijven is het proces al verder dan bij andere. Een samenvatting van de status per bedrijf is terug te vinden in de beantwoording Kamervragen over reductie van de stikstofuitstoot in de Industrie[6].

3.2 Maatregelen Landbouw

Het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) is verantwoordelijk voor de implementatie van de negen maatregelen binnen het domein landbouw. De maatregelen zijn ingedeeld in drie groepen; Beëindigings-, management- en innovatiemaatregelen.

Maatregelen landbouw	Status	Fase	Datum openstelling	Reductie potentieel	
Beëindigingsmaatregelen				Min	Max
Verhogen budget Subsidieregeling sanering varkenshouderijen (Srv)7		Gereed	2019	5,3	5,3
Maatregel Gerichte Aankoop (MGA)	😐	Uitvoering	2020	11,6	11,6
Landelijke beëindigingsregeling veehouderijlocaties (Lbv)	😐	Uitvoering	Q3 2023	8,8	8,8
Landelijke beëindigingsregeling veehouderijlocaties plus (Lbv+)	☺	Uitvoering	Q3 2023	24,8	34,8
Managementmaatregelen					
Verdunnen mest		Geannuleerd	NVT	2,3	9,2
Verlagen ruw eiwitgehalte (RE) in veevoer	☺	Uitvoering	Q1 2022	18	53,5
Vergroten aantal uren weidegang	☹	Ontwerp	Q1 2023	0,8	3,7
Innovatiemaatregelen					
Stalmaatregelen	☹	Ontwerp	Q4 2022	29	41
Omschakelprogramma	☺	Uitvoering	Q3 2023	3,5	3,5
Mestverwerking	☺	Ontwerp	Q4 2022	NTB	NTB

Tabel 2. Bronmaatregelen voor het domein landbouw (Pijl: mutatie ten opzichte van laatste rapportage)

[6] Kamerstuk 2023Z19243 en Kamerstuk 29826-203
[7] De reductie van de Srv zal naar verwachting volledig worden ingezet om aan het SSRS te vullen.

Subsidieregeling sanering varkenshouderijen

De subsidieregeling sanering varkenshouderijen is afgerond.

Maatregel Gerichte Aankoop

Bij de MGA-1 worden de aankopen afgerond. Van de 54 overeenkomsten gaan er twee niet door wegens de overstap naar de LBV-plus. Provincies vragen soms uitstel, omdat het afronden van de werkzaamheden meer tijd kost. Het is onduidelijk hoeveel aanvragen er nu daadwerkelijk zijn afgerond. De MGB kan definitief worden ingediend. In het voorstel dat aan de Europese Commissie wordt voorgelegd zal ook gedeeltelijke sluiting worden opgenomen. Er komt nog een tweede proef samen met provincies gericht op de uitvoering. Naar verwachting zal de regeling eind Q2 worden voorgelegd aan de EC ter notificatie. Het is de doelstelling om de MGB na de zomer open te stellen.

Landelijke beëindigingsregeling veehouderijlocaties

Na besluit door de ministerraad is per nota van wijziging aan de Tweede en Eerste Kamer een voorstel voor ophogen van het budget van de Lbv met € 602 miljoen voorgelegd [8](totale budget daarmee € 1.102 miljoen). De Tweede en Eerste Kamer hebben in meerderheid voor de nota van wijziging gestemd.

Tegelijkertijd is de voor de ophoging van het subsidieplafond noodzakelijke wijziging van de regeling genotificeerd bij de Europese Commissie. Staatssteunkaders schrijven voor dat bij een steunregeling met een omvang boven de € 750 miljoen een lidstaat een evaluatieplan moet opstellen, conform een daarvoor door de CIE opgestelde Werkdocument en volgens een vastgesteld format. De CIE had vragen en opmerking bij de eerste versie van het evaluatieplan. Een herzien plan is inmiddels aangeleverd. De notificatie bij de CIE loopt (d.d. 22 maart 2024) nog.[9]

Landelijke beëindigingsregeling veehouderijlocaties plus

Na besluit door de ministerraad is per nota van wijziging aan de Tweede en Eerste Kamer een voorstel voor ophogen van het budget van de Lbv-plus met € 845 miljoen voorgelegd (totale budget daarmee € 1.820 miljoen). De Tweede en Eerste Kamer hebben in meerderheid voor de nota van wijziging gestemd.

Tegelijkertijd is de voor de ophoging van het subsidieplafond noodzakelijke wijziging van de regeling genotificeerd bij de Europese Commissie. Met dit wijzigingsvoorstel wordt tevens de openstellingsperiode van de Lbv-plus verlengd van 5 april 2024 t/m 20 december 2024. Hiervoor is conform een daarvoor door de CIE opgesteld werkdocument aangeleverd. De CIE had vragen en opmerking bij de eerste versie. Een herzien plan is inmiddels aangeleverd. De notificatie bij de CIE loopt (d.d. 22 maart 2024) nog. [10]

Mestverdunning

Het definitieve rapport van Wageningen Livestock Research (WLR) over het effect van toediening van verdunde drijfmest met een zodenbemester op zandgrond is eind oktober 2023[11] opgeleverd. Het rapport bevestigt dat de maatregel niet resulteert in een lagere ammoniakemissie. Daarom wordt deze maatregel niet voortgezet.

Verlagen Ruw Eiwitgehalte

Begin vorig jaar is de Eerste Kamer geïnformeerd over de tussentijdse resultaten van de praktijkpilot Koe & Eiwit. In de tussentijd liet de CBS-monitoring een stijging zien van het ruw eiwitgehalte, eindigend in een prognose voor 2023 van 164 gr RE/ kg ds. Op 26 februari 2024 is het bestuurlijk overleg met de sector hervat om de voortgang te bespreken en evt. een nieuwe sectorafspraak te maken voor 2030. Er volgt nog een tweede gesprek en er wordt op dit moment i.o.m. de aangesloten sectorpartijen gewerkt aan een brief om de Tweede Kamer te informeren over deze gesprekken. Indien mogelijk zal de tussentijdse rapportage van de pilot Koe & Eiwit meegestuurd worden met deze brief. Wat betreft de andere diersoorten: voor pluimvee zijn nog geen nieuwe gesprekken geweest; met de varkenssector wel. Voor de varkenssector wordt een deskstudie uitgezet bij WLR, vooruitlopend op een eventueel praktijkpilot.

[8] Kamerbrief 30252-149. 23 januari 2024
[9] 23 mei 2024: inmiddels is de CIE akkoord
[10] 23 mei 2024: inmiddels is de CIE akkoord
[11] Kamerbrief over diverse onderwerpen mestbeleid | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl

Weidegang

Het afgelopen kwartaal heeft een Bestuurlijk Overleg plaatsgevonden over de voortgang van de bronmaatregelen en dus ook over de maatregel weidegang. Het gaat niet goed met de voortgang van de maatregel. Ondanks de inspanningen die door zowel Rijk als sectorpartijen worden geleverd zijn de streefdoelen ver buiten bereik. Het aantal uren weidegang is de afgelopen jaren zelfs gedaald in plaats van gestegen. Er wordt in Q3 2024 een brief verstuurd naar de kamer met daarin de (tegenvallende) voortgang van de maatregel en mogelijke bijsturing. Hiervoor moet onder andere gedacht worden aan de inzet op provinciale maatregelen op het gebied van weidegang. Voor de zomer zal er opnieuw een BO plaatsvinden om te bespreken of en welke afspraken er concreet gemaakt kunnen worden.

Stalmaatregelen

Het is voor deze maatregel van belang dat er stappen worden gezet in het kader van de toestemmingverlening. LNV werkt daarom aan een handreiking voor een passende beoordeling voor de natuurvergunning die nodig is bij toepassing van emissiearme stalsystemen en technieken. Daarnaast is bij de Voorjaarsnota een groot deel van de beschikbare middelen voor stalmaatregelen ingezet voor dekking van andere stikstofkosten en is daarmee niet meer beschikbaar voor ondersteuning bij het doen van de benodigde stalaanpassingen. De planning voor aanscherping van de emissiegrenswaarden voor ammoniak voor nieuwe en bestaande stallen schuift hierdoor verder op in de tijd. De haalbaarheid van de planning hangt samen met de beschikbare middelen, het verloop van de gesprekken met de sector en de uitvoering van de benodigde toetsen voor aanpassing van de emissiegrenswaarden in het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal).

Omschakelprogramma

Gedurende looptijd van de pilot t/m december 2023 zijn er 194 IDL-aanvragen bij het nationaal groenfonds binnengekomen. Daarvan voldeden 113 aanvragen aan alle voorwaarden. Van deze groep hebben 61 ondernemers reeds een lening offerte ontvangen. Bij de overige groep aanvragers is de daadwerkelijke lening offerte nog in behandeling. Het gros van de aanvragen komt uit de melkveehouderij (52), gevolgd door gebouwgebonden veehouderij (23) en akker-/ tuinbouw (18). Met een gemiddelde omschakellening van 290.000,- euro per bedrijf is de verwachting dat het volledige fondsvermogen van de pilot van 31 mln. euro wordt uitgezet. In combinatie met cofinanciering zorgt de pilotfase IDL voor 142 mln. euro aan investeringsplannen in de omschakeling naar duurzame land- en tuinbouw. Na een positieve evaluatie heeft MLNV in de zomer van 2023 in een Kamerbrief aangekondigd een structurele maatregel IDL op te zetten. De afgelopen maanden heeft een projectgroep binnen LNV gewerkt aan de uitwerking hiervan. Verwachte openstelling is Q2 2024.

Mestverwerking

Eind vorig jaar is er een succesvolle openstelling geweest van de regeling. Voor eind 2024 wordt er opnieuw een openstelling van zes weken georganiseerd. Het berekenen van het prognose effect blijft een issue. Met het PBL gaat worden besproken om te kijken of er toch een inschatting kan worden gemaakt. Daarnaast heeft de EC aangegeven dat ze op korte termijn met een voorstel voor Renure komen. In basis is dit een positief signaal. Echter moet er nu nog steeds worden gewacht op Renure.[12]

3.3 Maatregelen Mobiliteit en bouw

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) en het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) zijn verantwoordelijk voor de implementatie van de maatregelen binnen het domein mobiliteit en bouw (zie tabel 3).

Structurele maatregelen

In het kader van de structurele aanpak stikstof is IenW verantwoordelijk voor implementatie van vier bronmaatregelen binnen het domein mobiliteit.

[12] Kamerbrief mogelijkheden implementatie RENURE | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl

Maatregelen mobiliteit en bouw	Status	Fase	Datum openstelling	Reductie potentieel	
IenW				Min	Max
Verduurzaming binnenvaart	☺	Uitvoering	Loopt	0,2	1,5
Elektrisch taxiën	😐	Ontwerp	ntb	0,3	0,4
Gerichte handhaving AdBlue systemen	☹	Ontwerp	On hold	0,8	1,9
Walstroom zeevaart	☺	Uitvoering	Q1 2022	1,2	1,9
IenW en BZK					
Maatregelen Bouw	☺↑	Uitvoering	Q2 2022	0,2	0,8
Pilots verduurzaming Bouw		Gereed	Loopt	NVT	NVT

Tabel 3. Bronmaatregelen voor het domein mobiliteit en bouw

Verduurzaming binnenvaart

De subsidieregeling was in 2023 succesvol. Voor 2024 is de openstelling verlaat van Q1 naar begin Q3. Dit omdat de subsidieregeling moet worden aangepast aan de nieuwe AGVV-eisen. Dit betekent onder andere dat het subsidiepercentage wordt aangepast. In plaats van 60% gaat de regeling voortaan 50% subsidie geven. Daarnaast moet het subsidieplafond worden aangepast. De openstellingen vanaf 2025 zullen weer in januari plaatsvinden.

Elektrisch Taxiën

De volledige operationele uitrol van duurzaam taxiën in de vorm van Taxibots van en naar de Polderbaan zal volgens de huidige planning in 2030 worden afgerond. Verder zal Schiphol in samenwerking met sectorpartijen een roadmap opstellen om duurzaam taxiën op de gehele luchthaven mogelijk te maken waarbij taxibots één van de mogelijke manieren van duurzaam taxiën is. Schiphol verwacht dat deze roadmap eind 2024 gereed zal zijn. Het opstellen van een subsidieregeling wordt bemoeilijkt door het feit dat het toekennen van de 10 miljoen euro stikstofgelden onder staatsteun valt. In samenwerking met RVO en het Schiphol Consortium Sustainable Taxiing wordt bezien hoe binnen de daarvoor geldende regels een regeling kan worden opengesteld. In de eerste helft van 2024 wordt dit verder uitgewerkt en zal duidelijk worden of de regeling nog dit jaar in werking kan treden.

Handhaving AdBlue

Vorig kwartaal is een nieuwe juridische verkenning aangekondigd om een juridische grondslag te realiseren voor deze maatregel gericht op handhaving van correct gebruik van AdBlue bij vrachtwagens. In de praktijk blijkt meer tijd nodig om dit te finaliseren. IenW streeft ernaar om voor het einde van Q2 2024 verschillende opties op te stellen voor een juridische grondslag. Hierbij worden voor- en nadelen van de verschillende opties in beeld gebracht. Onderdeel van deze inventarisatie is onder andere om te verkennen hoe deze opties zich verhouden ten opzichte van de verplichtingen uit verordeningen Euro6/VI en of deze naast elkaar kunnen bestaan. Na beoogde politieke besluitvorming in Q3 2024 over de voorkeursoptie, is het streven om in hetzelfde kwartaal- een nieuwe planning op te stellen van het programma AdBlue.

Walstroom zeevaart

De subsidieregeling walstroom zeeschepen heeft 17 projecten met een subsidiebeschikking opgeleverd. Er is een voorstel gedaan om de resterende middelen inclusief de onderuitputting voor 50% in te zetten voor verlenging van de subsidieregeling. Daarmee is er € 18,8 mln. aan middelen beschikbaar voor de subsidieregeling walstroom zeevaart, die naar verwachting in de zomer van 2024 weer open gaat. De voorziene looptijd is medio 2024 – 2027, waarbij jaarlijks één tender van € 4,7 mln. openstaat. De resterende 50% wordt ingezet voor het aanleggen van walstroompunten op rijksligplaatsen. Deze zal bij de volgende rapportage als aparte maatregel worden gerapporteerd.

Maatregelen in de bouw: Routekaart Schoon en Emissieloos Bouwen

Op 30 oktober 2023 hebben de Rijksoverheid, alle provincies en waterschappen, meerdere gemeenten, branche- en netwerkverenigingen in de bouwsector en opdrachtgevers van bouwprojecten hun handtekening gezet onder het convenant SEB. In totaal hebben vijfenveertig partijen het convenant ondertekend[13]. De subsidieregeling voor Schoon en emissieloos bouwmaterieel (SSEB) is in maart 2024 opnieuw opengesteld voor aanvragen. De aanbestedende rijksdiensten zetten extra middelen in voor de hogere kosten van aanbestedingen met emissieloos materieel. Er loopt een kennisprogramma. In oktober 2023 is een consortium gestart dat medeoverheden helpt met de implementatie van het convenant en gemeenten die nog niet hebben ondertekend stimuleert om ook aan te sluiten. 1 juli 2024 volgt een nieuwe tekenronde waar wederom meerdere partijen zullen aansluiten bij SEB. In april is de Specifieke Uitkering SEB geopend waarmee aan het convenantdeelnemende medeoverheden tegemoetkomingen kunnen aanvragen voor de eventuele extra kosten bij projecten waar emissieloos materieel wordt uitgevraagd en ingezet. Met middelen vanuit het klimaatfonds wordt in het kader van SEB geïnvesteerd in de benodigde laadinfrastructuur, daar waar de stikstofmiddelen met name materieel ondersteunen.

Pilots bouw

De uitvoering van de pilots is succesvol gebleken. Het heeft mede geleidt tot het bredere programma SEB. Pilots dienen als brug naar uitvoering van SEB. Voor de vier pilots De Groene Boog, HOV 't Gooi, Wolveren-Sprok en Batterijlocomotief zijn de evaluaties afgerond. Het syntheserapport is gepubliceerd14. Doordat SEB inmiddels volop in uitvoering is, is de pilotfase voorbij. Binnen SEB wordt wel verder gewerkt aan de zogenaamde “koplopersprojecten”, projecten op het hoogste ambitieniveau voor SEB. IenW en BZK zijn voornemens om de nog resterende pilotmiddelen binnen SEB in te zetten om te voldoen aan het ambitieuze niveau waarvoor alle Rijkspartijen hebben getekend.

3.4 Maatregelen overig

Het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit is verantwoordelijk voor de implementatie van de maatregelen binnen het domein overig (zie tabel 4).

Maatregelen mobiliteit en bouw	Status	Fase	Datum openstelling	Reductie potentieel	
LNV				Min	Max
Regeling provinciale maatregelen pas-melders	☺	Uitvoering	Q2 2023	NVT	NVT

Tabel 4. Bronmaatregelen voor het domein overig (Pijl: mutatie ten opzichte van laatste rapportage)

Regeling provinciale maatregelen PAS-melders (Rpmp)

Vijf provincies hebben in 2023 een aanvraag ingediend. Deze zijn beoordeeld door RVO en er zijn 5 beschikkingen afgegeven t.w.v. 24,4 mln. De voorschotten zijn uitgekeerd voor 31 december 2023. De overgebleven middelen zijn beschikbaar gesteld voor de Lbv. De meeste provincies zijn inmiddels tot uitvoering overgegaan en hebben maatregelen getroffen met de middelen die zij hebben gekregen, met uit zondering van Limburg. Er wordt op dit moment gewerkt aan een vervolg op deze regeling, die de Rpmp 2024 gaat heten. Besluitvorming over het budget en de inhoudelijke uitwerking van de nieuwe regeling zijn nog onderhanden. De nieuwe regeling wordt opengesteld voor 3 jaar.

[13] Waarvan IPO namens de provincies & UvW namens de waterschappen
[14] https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2024/02/21/evaluatie-pilots-emissieloze-mobiele-werktuigen

4. Raakvlakdossiers

In dit hoofdstuk wordt aandacht besteed aan de onderdelen die van invloed zijn op - of een directe relatie hebben met de implementatie van de bronmaatregelen. In deze rapportage is opgenomen de voortgang van de implementatie van de monitoring van bronmaatregelen, AERIUS Register en de SSRS-bank en de toestemmingsverlening.

4.1 Monitoring

In oktober 2023 en februari 2024 zijn de rapportages van het consortium van kennisinstellingen (PBL, RIVM en WUR) gepubliceerd over de ontwikkeling van stikstofdepositie op N2000-gebieden (Kamerstuk 33576; 35334, nr. 358) en over de voortgang en (verwachte) effecten van het Programma stikstofreductie en natuurverbetering (Psn)[15].

Hoewel uit de eerste Monitor stikstofdepositie (2022) bleek dat de wettelijke stikstofdoelen voor 2025 en 2030 haalbaar waren, is de opgave door de herziening van de KDW's groter geworden. Uit de monitor 2023 blijkt dan ook dat de doelen met de huidige inspanningen buiten bereik liggen. In het recentere rapport over de voortgang en effecten van de maatregelen van het Programma stikstofreductie en natuurverbetering (2024) zijn – in aanvulling op de Monitor stikstofdepositie – ook de verwachte effecten van de piekbelastingaanpak en het vervallen van de derogatie meegenomen. Hiermee wijzigt het beeld over het doelbereik echter niet wezenlijk: hoewel de verwachting is dat de depositie aanzienlijk daalt – van gemiddeld 510 (2021) naar 340 mol/ha/jr. – zal in 2030 slechts 31 procent van het areaal onder de KDW liggen. Kanttekening hierbij is dat alleen de maatregelen die voldoende concreet zijn uitgewerkt, zijn doorgerekend, waardoor nog niet alle maatregelen van het Psn zijn meegenomen. Er kan dus nog wel een verdere daling van stikstofdepositie en een (mogelijke) toename van het areaal onder de KDW plaatsvinden, wanneer alle maatregelen in uitvoering zijn.

De afgelopen jaren is op verschillende momenten geanticipeerd op tegenvallende resultaten van het Psn en de grotere stikstofgevoeligheid van de natuur. Er zijn aanpassingen binnen en buiten het programma om gedaan en er zijn middelen voor de eerste maatregelpakketten van de gebiedsprogramma's beschikbaar gemaakt. Op grond van de wet zou het Psn geactualiseerd moeten worden, omdat het aannemelijk is dat de doelen niet gehaald worden. In de reactie op de rapportages heeft de minister voor Natuur en Stikstof aangegeven, dat mogelijke maatregelen wel in beeld zijn gebracht, maar dat een besluit daarover aan een volgend kabinet is[16].

4.2 AERIUS Register – SSRS-bank

Na de Release van AERIUS Register 2023 en de bijbehorende versie van de SSRS-bank 2023 is op 27 februari 2023 opnieuw stikstofdepositieruimte ter beschikking gesteld uit de Srv. Het betreft de niet benutte depositieruimte uit batches 1 t/m 5. Deze ruimte is geactualiseerd met AERIUS Calculator versie 2023. Gezien de locaties van de Srv-deelnemers betreft dit vooral ruimte in de provincies Noord-Brabant en Gelderland en het noorden van de provincie Limburg. Gemiddeld berekend over alle (bijna) overbelaste hectares met voor stikstofgevoelige habitattypen en leefgebieden van soorten in alle Natura 2000 gebieden in Nederland bedroeg dit, na afroming van 30%, gemiddeld 0,23 mol/ha/j. Lokaal gezien en in absolute zin varieert de beschikbare ruimte van minimaal 0,01 tot maximaal 0,06 mol/ha/j op hectares in Natura 2000 gebied Lingegebied en Diefdijk-Zuiden van 1,89 tot maximaal 26,65 mol/ha/j op hectares in Natura 2000 gebied Maasduinen. Deze ruimte is beschikbaar gesteld ten behoeve van toestemmingverlening voor de legalisatie van PAS-meldingen, woningbouwprojecten en veiligheids- en onderhoudsprojecten aan wegen in beheer bij het Rijk. De Srv-ruimte in de SSRS-bank versie 2023 is beschikbaar tot aan de Release van AERIUS Calculator versie 2024.

In AERIUS Register 2023 zijn tevens bestaande en nieuwe stikstofdepositiebanken van verschillende provincies ondergebracht (doelenbanken). Daarnaast is het mogelijk gemaakt om nieuwe provinciale doelenbanken en nieuwe Rijksbanken te openen in AERIUS Register. In AERIUS Register kunnen maximaal

[15] Kamerstuk 35334; 33576, nr. 291
[16] Kamerstuk 33576, nr. 365

5 doelenbanken per provincie worden ondergebracht en banken van de ministeries van Binnenlandse Zaken, Defensie, Infrastructuur en Waterstaat

Tot slot is de provinciale microdepositiebank ondergebracht in AERIUS Register en onder de verantwoordelijkheid van de Minister voor Natuur en Stikstof geplaatst. Deze bank is bestemd voor projecten met een stikstofdepositie van maximaal 0,05 mol/ha/j.

4.3 Toestemmingsverlening

Het rapport van de WUR “schatting van stikstofverliezen uit stallen op basis van de stikstof-fosfaat verhouding in afgevoerde mest - Evaluatie van de NP methode en effect van staltype (hierna: Review op CBS-methode)” bevestigt de signalen dat emissiearme stalsystemen minder effectief zijn dan gedacht. Deze onderzoeksuitkomsten leiden ertoe dat er op de korte termijn geen verruiming mogelijk is voor Wnb-toestemmingverlening van emissiearme stalsystemen. De minister voor NenS werkt met de sector, onderzoekers en medeoverheden met grote urgentie aan het verkrijgen van meer zekerheid over de stikstofreductie van technische innovaties op stalniveau. Voor de Wnb-toestemmingverlening moeten extra stappen worden gezet. Er wordt een handreiking opgesteld voor het omschakelen naar een emissiearm stalsysteem op een juridisch houdbare manier. Daarnaast worden twee onderzoeken uitgevoerd. Het is belangrijk dat de toepassing van de systemen in de praktijk verbetert en dat de variatie in emissie in de praktijk kleiner wordt. Onderzoek wordt uitgevoerd of en hoe het stellen van voorwaarden bij het verlenen van Wnb-vergunningen ten aanzien van de toepassing van de stalsystemen in de praktijk kan bijdragen aan een betere toepassing in de praktijk en het verkleinen van de variatie in emissies.

4.4 Natuurdoelanalyses

In de natuurdoelanalyses (NDA's) wordt per (stikstofgevoelig) Natura 2000-gebied per habitattype en/of soort waarvoor het gebied is aangewezen een ecologisch oordeel gegeven dat de staat van de natuur beschrijft, inclusief de verwachte effecten van vastgestelde maatregelen. Dat betekent dat bronmaatregelen pas bij het oordeel betrokken kunnen worden als zeker is tot welke depositiedaling deze op een specifieke locatie leiden. Een aanzienlijk deel van de bronmaatregelen uit het structurele pakket is op dit moment nog niet betrokken bij de oordelen uit de natuurdoelanalyses.

De natuurdoelanalyses laten zien dat de stikstofgevoelige natuur er over het algemeen niet goed voor staat: in veel gebieden kan verslechtering niet worden uitgesloten of is er verslechtering geconstateerd. Verschillende drukfactoren zijn hier de oorzaak van, waarvan stikstof een van de belangrijkste is. Om verslechtering van de natuur wel uit te kunnen sluiten, zullen aanvullende maatregelen voor reductie van stikstofdepositie nodig zijn.

5. Beheersaspecten

5.1 Voortgang bronmaatregelen

Bij het opstellen van de voortgangsrapportage wordt de voortgang van de bronmaatregelen gemonitord. In onderstaand tabel is een overzicht weergegeven van de behaalde mijlpalen. In tabel 5. en 6. zijn de belangrijkste mijlpalen voor aankomend jaar opgenomen.

Maatregel	Mijlpaal	Toelichting
Verhogen subsidieregeling sanering varkenshouderijen	Maatregel afgerond	RVO heeft geen dossiers meer in beheer. De laatste verzoeken tot subsidievaststelling zijn inmiddels ingediend en afgerond. De regeling is dus afgerond.
Verdunnen Mest	Maatregel geannuleerd	Het is de bedoeling om een volledig nieuwe maatregel op te stellen. Deze maatregel wordt daarom afgerond.
Pilots Bouw	Maatregel afgerond	De regeling is succesvol gebleken. Het heeft mede geleidt tot het bredere programma SEB. Pilots dienen als brug naar uitvoering van SEB. De pilotfase is voorbij, IenW en BZK zijn voornemens het resterende budget in te zetten om te voldoen aan het ambitieuze niveau waarvoor alle Rijkspartijen hebben getekend binnen de uitvoering van SEB.
Verkennen BBT industrie	Wetgeving in werking getreden	De wetgeving van de maatregel is in werking getreden.
Lbv-plus	Afgifte beschikkingen	

Tabel 5. Behaalde mijlpalen

Tabel 6. Planning belangrijkste mijlpalen implementatie bronmaatregelen in 2024

	Q1 2024			Q2 2024			Q3 2024			Q4 2024		
Bronmaatregelen	jan	feb	mrt	apr	mei	jun	jul	aug	sep	okt	nov	dec
VEKI-regeling												
Verkenning aanpassing BBT	verktreding wetgeving / Afronding maatre											
Srv	Maatregel Afgerond											
MGA							Openstelling MGB/ Aanvragen deelname provincies					
Lbv				afgifte beschikkingen			Ondertekenen overeenkomst			Beëindiging productiecapaciteit		
Verdunnen mest	Maatregel geannuleerd											
Verlagen ruw eiwitgehalte (RE) in veevoe	Evaluatie											
Vergroten aantal uren weidegang	Jaarlijkse evaluatie											
Stalmaatregelen												
Mestverwerking												
Omschakelprogramma				Pilot omzetten in definitief fonds								
Verduurzaming binnenvaart				Openstelling 4de subsidieregeling								
Elektrisch taxiën	Ontwerpen (stimulerings) regeling			Ontwerpen (stimulerings) regeling			Ontwerpen (stimulerings) regeling			Ontwerpen (stimulerings) regeling		
Walstroom zeevaart				Uitwerken regeling 5e tranche			Openstelling regeling 5e tranche					
Handhaving Ad Blue				Opstellen opties voor juridische grondslag			Nieuwe planning voor maatregel gereed					
Pilots verduurz. Bouw	Maatregel afgerond											
Maatregelen bouw	Indien Markt: Implementatie nieuw instrument toezicht en handhaving											
Regeling provinciale maatregelen pas-m												
Lbv-plus	Afgifte beschikkingen						Ondertekenen overeenkomst			Beëindigen productiecapaciteit		

Wijzigingen voortgang

In onderstaande tabel wordt weergeven welke maatregelen een wijziging in de planning hebben.

Onderdeel	Betreft	Verschuiving		Toelichting
Elektrisch taxiën	Openstelling stimuleringsregeling	Q1 2024	Q1 2025	Het opstellen van een subsidieregeling blijkt complex i.v.m. staatsteunregels.
Verduurzaming Binnenvaart	Openstelling 4e deel subsidieregeling	Q1 2024	Q2 2024	De nodige aanpassingen n.a.v. de nieuwe AGVV eisen moeten nog in de regeling worden aangepast. Ook dient het subsidieplafond te worden aangepast.
LBV	Afgifte beschikkingen	Q1 2024	Q2 2024	Afgifte van beschikkingen vraagt meer tijd. Officieel dient dit per 1 juni 2024 te gebeuren. De verwachting is dat die datum behaald wordt.
MGB	Openstelling / aanvragen deelname provincies Sluiting periode aankoopovereenkomsten	Q1 2024 Q2 2024	Q3 2024 Q4 2024	De MGB heeft o.a. een sterke relatie met de LBV-plus. Het is de doelstelling om de regeling na de zomer van 2024 open te stellen.
Omschakelprogramma	Pilot omzetten in definitief fonds	Q1 2024	Q2 2024	Na een positieve evaluatie heeft MLNV in de zomer van 2023 in een Kamerbrief aangekondigd een structurele maatregel IDL op te zetten. De afgelopen maanden heeft een projectgroep binnen LNV gewerkt aan de uitwerking hiervan. Deze maatregel heeft een looptijd tot 2034 en verwachte openstelling is Q2 2024.
Stalmaatregelen	Vaststellen aanscherpen normen en wijzigings-AMvB Inwerktreding / aanpassing wetgeving Openstelling regeling Vaststellen subsidiebeschikking 1e Start uitvoeringsperiode	Afh. van besluitvorming Afh. van besluitvorming Q4 2023 Q1 2024 ntb	Q4 2024 Q1 2025 Q4 2024 Q1 2025 Q2 2025	De haalbaarheid van de planning hangt samen met het verloop van de gesprekken die worden gevoerd met de sector en de uitvoering van de benodigde toetsen voor het aanpassen van het Bal en de beschikbare middelen.
Weidegang	Planning instrumentarium	Q3 2023	Q2 2024	Ondanks de inspanningen die door zowel Rijk als sectorpartijen worden geleverd zijn de streefdoelen buiten bereik. Voor de zomer zal er opnieuw een BO plaatsvinden om te bespreken of en welke afspraken er concreet gemaakt kunnen worden.

Tabel 7. Overzicht aangepaste mijlpalen

Overzicht geplande mijlpalen

De komende periode zijn de volgende mijlpalen voorzien:

Onderdeel	Mijlpaal
Programmaniveau	
Openstelling regelingen	Verduurzaming Binnenvaart, MGB, Walstroom zeevaart
Concept regelingen	
Bestedingsplannen	
Bijstelling regelingen	Handhaving Adblue
Evaluaties	Verlagen ruw eiwitgehalte, vergroten aantal uren weidegang

Tabel 8. Overzicht van de geplande mijlpalen

5.2 Prognose stikstofreductie bronmaatregelen structurele pakket

Wijzigingen en aandachtspunten prognose reductie

Het PBL heeft in samenwerking met het RIVM, het TNO en CE Delft op verzoek van het kabinet geanalyseerd wat de te verwachten effecten zijn ten aanzien van o.a. de stikstofreductie van de bronmaatregelen binnen het structurele pakket. Het kabinet heeft op basis hiervan het doelbereik gepresenteerd in de brief van 24 april 2020 voor het doeljaar 2030 (Kamerstuk 35334, nr. 82).

In 2024 heeft het kennisconsortium een nieuwe doorrekening gemaakt van het doelbereik in 2030. In tabel 9. is het actuele beeld van de potentie stikstofreductie van de bronmaatregelen binnen het structurele pakket weergegeven. De verwachte effecten in 2030 zijn gebaseerd op de rapportage van het PBL uit 2024 voor wat betreft de prognoses voor het zichtjaar 2030. Indien een maatregel in 2024 niet opnieuw is doorgerekend, worden de cijfers uit 2020 gebruikt. Het groeipad betreft een ambtelijke inschatting op basis van de voortgang van de implementatie. In de laatste twee kollommen worden de doorrekeningen van zowel 2020 als van 2024 weergeven.

Gemiddeld generiek effect N mol/ha/jaar

	Potentie stikstofreductie + ambtelijke inschatting groeipad																				Structurele aanpak stikstof 24 april 2020		Structurele aanpak stikstof 28 feb. 2024	
Voortgangsrapportage	2021		2022		2023		2024		2025		2026		2027		2028		2029		2030		2030		2030	
	min	max	min	max	min	max	min	max	min	max	min	max	min	max	min	max	min	max	min	max	min	max	min	max
Totaal bronmaatregelen	4	4	4	4	19	24	27	35	44	55	52	70	58	82	64	105	71	118	80	136	103	180	50	68
Industrie	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	1	0	2	0	2	1	2	0	5	0,6	1,7
Effect subsidiestop ISDE		0,1		0,1		0,1		0,1		0,1		0,1		0,1		0,1		0,1	0,0	0,1	0,0	0,1	0,0	0,1
VEKI-Regeling																			0,0	0,0	0,0	0,3	0,0	0,0
Verkenning aanpassing BBT							0,0	0,3	0,0	0,6	0,0	0,9	0,0	1,2	0,0	1,6	0,0	1,6	0,6	1,6	0,0	5,0	0,6	1,6
Agro	4	4	4	4	18	24	26	33	43	51	50	64	56	76	62	98	69	111	77	127	96	167	47,3	60,5
Verhoging subsidieregeling sanering varkenshouderijen	3,8	3,8	3,8	3,8	3,8	3,8	3,8	3,8	5,3	5,3	5,3	5,3	5,3	5,3	5,3	5,3	5,3	5,3	5,3	5,3	2,1	2,1	5,3	5,3
Gerichte opkoop piekbelasters rond N2000 gebieden (MGA en MGB)			0,0	0,0	3,0	3,0	5,0	5,0	7,0	7,0	11,6	11,6	11,6	11,6	11,6	11,6	11,6	11,6	11,6	11,6	9,1	9,1	11,6	11,6
Landelijke beëindigingsregeling veehouderij (Lbv)					0,0	0,0	0,0	0,0	8,8	8,8	8,8	8,8	8,8	8,8	8,8	8,8	8,8	8,8	8,8	8,8	31,7	31,7	8,8	8,8
Verdunnen mest			0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,3	9,2		
Stalmaatregelen					0,0	0,0	5,0	5,0	8,0	8,0	10,0	10,0	15,0	15,0	20,0	30,0	25,0	36,0	29,0	41,0	29,0	41,0		
Verlagen ruw eiwitgehalte (RE) in veevoer			0,0	0,0	11,0	14,0	12,0	16,0	13,0	18,0	14,0	25,0	15,0	32,0	16,0	39,0	18,0	46,0	18,0	53,5	18,0	67,0		
Vergroten aantal uren weidegang	0,0	0,0	0,0	0,0	0,6	2,8	0,6	3,3	0,8	3,7	0,8	3,7	0,8	3,7	0,8	3,7	0,8	3,7	0,8	3,7	0,8	3,7		
Omschakelprogramma																			3,5	3,5	3,5	3,5		
Mestverwerking																			NTB					
Lbv-plus																			24,8	34,8			24,8	34,8
Mobiliteit & bouw	0	0	0	1	0	1	0	1	1	4	1	4	2	5	2	5	2	5	3	7	7	7	2,4	6,1
Verduurzaming binnenvaart	0,0	0,0	0,2	0,5	0,2	0,7	0,2	1,0	0,2	1,5	0,2	1,5	0,2	1,5	0,2	1,5	0,2	1,5	0,2	1,5	4,2	4,2	0,2	1,5
Elektrisch taxiën																			0,3	0,4	0,3	0,4		
Gerichte handhaving AdBlue systemen	0	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,8	1,5	0,8	1,6	0,8	1,7	0,8	1,8	0,8	1,9	0,8	1,9	2,0	2,0	0,8	1,9
Walstroom zeevaart			0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,2	0,2	0,9	0,4	1,1	0,5	1,3	0,8	1,5	1,0	1,7	1,2	1,9	0,3	0,3	1,2	1,9
Pilots verduurzaming Bouw																			0,0	0,0	NVT			
Maatregelen Bouw																			0,2	0,8			0,2	0,8
LG&S	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SPUK-regeling																			NTB		NVT		NTB	

Tabel 9. Geprognosticeerde reductie van de bronmaatregelen voor het structurele pakket (exclusief woningbouw en MIRT).[17]

[17] Kleuren van cijfers in tabel: blauw: prognose ambtelijk bijgesteld in afgelopen periode. oranje: signalen dat prognose bijgesteld dient te worden. rood: prognose effect van de maatregel is bijgesteld. De kolom 'struct. aanpak. 24 april 2020' geeft de prognose cijfers zoals weergegeven in Kamerbrief 35334, nr. 82. De groeipaden zijn ambtelijke inschattingen. De totalen voor de landbouwmaatregelen zijn los berekend, omdat de maatregeleffecten elkaar beïnvloeden is het totale effect geen som van de delen.

Om een duidelijk beeld te geven van de verschillen tussen de doorrekeningen van zowel 2020 als 2024 volgt hieronder de geraamde depositiereductie van de individuele Programma SN-bronmaatregelen.

Maatregel	Verwacht effect in 2030 volgens Programma SN (mol/ha/jaar)	Gerealiseerd effect in 2021 (mol/ha/jaar)	Verwacht effect in 2030 (mol/ha/jaar)
Industrie			
Aanpassing BBT	0-5	-	0,6-1,6
Maatwerkaanpak industrie	0-0,3	-	0,0
Subsidiestop ISDE	0,1	0,0-0,1	0,0-0,1
Totaal industrie	0 – 5,4	0,0-0,1	0,6-1,7
Landbouw			
Beëindigingsregeling Lbv	31,7	-	8,8
Beëindigingsregeling MGA1	9,1[1]	-	2,4
Beëindigingsregeling MGAB	9,1[1]	-	9,2
Beëindigingsregeling Srv	2,1[2]	3,8	5,3
Verlagen ruw-eiwitgehalte in veevoer	18-67	-	-
Meer weidegang	0,8-3,7	-	-
Verdunnen mest in zandgebieden	2,3-9,2	-	-
Omschakelprogramma	3,5	-	-
Versnelde invoering emissiearme stallen	29-41	-	-
Hoogwaardige mestverwerking	-	-	-
Totaal landbouw Programma SN	96,5-167,3	-	22,1
Beëindigingsregeling Lbv-plus	-	-	24,8-34,8
Totaal landbouw	-	3,8	47,3
Mobiliteit en bouw			
Subsidieregeling binnenvaart	4,2	-	0,2-1,5
Elektrisch taxiën luchtvaart	0,3-0,4	-	-
Handhaving AdBlue vrachtwagens	2	-	0,8-1,9
Walstroom zeevaart	0,3	-	1,2-1,9
Maatregelen bouw	-	-	0,2-0,8
Totaal mobiliteit en bouw Programma SN	6,8-6,9	-	2,4-6,1
Verlaging maximumsnelheid	-	1,3-2,5	0,6-1,3
Totaal mobiliteit	-	1,3-2,5	3,1-7,3
Totaal Programma SN	103,4-176,7	3,8-3,9	25,2-29,9
Totaal	-	5,1-6,3	50,9-56,3

* De tweede kolom laat de geraamde depositievermindering van de bronmaatregelen zien zoals genoemd in het Programma SN en tabel 2.1 van dit rapport. Kolommen 3 en 4 laten de gerealiseerde depositievermindering en de nog te verwachten depositievermindering zien.

[1] Dit was het verwachte effect voor de Gerichte opkoop piekbelasters rond N2000-gebieden die later is opgesplitst in de MGA1 en MGAB.

[2] Dit was het verwachte effect voor alleen de tweede verhoging van de Srv.

Tabel 10. Geraamde depositiereductie van de individuele Programma SN-bronmaatregelen

5.3 Budgettaire overzicht

Voor de uitvoering van de bronmaatregelen is binnen de structurele aanpak € 3,1 mld. gereserveerd. Dit is inclusief de toegevoegde gelden naar aanleiding van besluitvorming over de partiële bouwvrijstelling. De MGA is gefinancierd vanuit de begrotingsreserve en wordt separaat verantwoord. Afgelopen voorjaar zijn alle budgetten van de Rutte-3 middelen die voor LNV bestemd zijn van de AP naar de LNV-begroting overgeheveld. De speciale status die deze middelen genoten wordt hiermee afgebouwd. Daarmee komt de noodzaak van het ministerie van Financiën om deze middelen bij te houden te vervallen.

Aandachtspunten budgettaire beeld

De aandachtspunten ten aanzien van het budgettaire beeld worden hieronder kort toegelicht.

Onderdeel	Toelichting
RPMP	Voor de nieuwe regeling (2024) is opnieuw een budget van € 250 mln. aangevraagd
Lbv	Na besluit door de ministerraad is per nota van wijziging aan de Tweede en Eerste Kamer een voorstel voor ophogen van het budget van de Lbv met € 602 miljoen voorgelegd (totale budget daarmee € 1.102 miljoen). De Tweede en Eerste Kamer hebben in meerderheid voor de nota van wijziging gestemd.
Lbv-plus	Na besluit door de ministerraad is per nota van wijziging aan de Tweede en Eerste Kamer een voorstel voor ophogen van het budget van de Lbv-plus met € 845 miljoen voorgelegd (totale budget daarmee € 1.820 miljoen). De Tweede en Eerste Kamer hebben in meerderheid voor de nota van wijziging gestemd.
Omschakelprogramma	Er is een budget van € 141 mln. beschikbaar gekomen. Door deze middelen kan de maatregel worden voortgezet. Het budget hiervoor is als volgt: 2024: €24,5 mln., 2025: €40 mln., 2026: €40 mln., 2027: €26,3 mln.
Stalmaatregelen	Voor ondersteuning van boeren bij het doorvoeren van de benodigde aanpassingen in stallen is in totaal € 280 mln. gereserveerd in een ritme van € 35 mln. per jaar vanaf 2023. De bronmaatregeleigenaar geeft aan dat er afgelopen periode onduidelijkheid is geweest over het budget.

Tabel 11. Aandachtspunten budgettaire beeld

Bijlage A. Risico's en aandachtspunten

Nr.	Risico	Omschrijving	Schikking
De prognose van de reductie versus de behoefte			
1	**Vertraging**	Het merendeel van de maatregelen kent een vorm van vertraging op de initiële planning. Vertragingen in het begin kunnen leiden tot vertragingen in de latere fasen. Inmiddels zijn de meeste maatregelen in uitvoering. Redenen hiervoor zijn verschillend van aard, maar hebben over het algemeen te maken met complexiteit bij de uitwerking van de maatregel (samenloop met en afhankelijkheid van andere maatregelen, draagvlak, sectorafspraak, Covid-19, EU consultatie, onzekerheid over de juridische houdbaarheid en de samenloop met andere wetgeving zoals de omgevingswet).	De mogelijkheden tot het inlopen van deze vertragingen zijn beperkt. Daarnaast wordt de voortgang van het huidige maatregelenpakket continue gemonitord. Wanneer een maatregel de status rood krijgt komt er een bijsturingsproces. Momenteel zijn er nog vier maatregelen die op rood staan, en daarmee bijsturen vereisen. De meeste maatregelen zijn inmiddels in uitvoering. Begin 2024 is er een nieuwe doorrekening van het doelbereik van de maatregelen gepubliceerd door middel van de tweejaarlijkse monitoringsrapportage.
2	**Complexiteit**	Door de complexiteit van de maatregelen is het moment wanneer maatregelen stikstofreductie gaan opleveren moeilijk in te schatten. De implementatie van maatregelen en de bewerkstelliging van daadwerkelijke stikstofreductie kunnen door de complexiteit worden vertraagd.	Door de planning van de implementatie van de maatregelen te actualiseren wordt de voortgang, inclusief het moment dat deze reductie gaat opleveren inzichtelijk gemaakt en kan besluitvorming over bijsturing tijdig plaatsvinden. Zo nodig wordt er ambtelijk een inschatting gemaakt van de reductie.
3	**Interferentie**	De interferentie van de effecten van de verschillende maatregelen is nog niet met voldoende zekerheid in beeld te brengen. Voor de prognose van de stikstofreductie van zowel het pakket als geheel, als de individuele maatregelen is het van belang deze interferentie nader te onderzoeken en te kwantificeren.	De maatregelen zijn door PBL niet als pakket geanalyseerd waardoor er o.a. voorbij wordt gegaan aan de wisselwerking tussen de verschillende beleidsmaatregelen. Het kennisconsortium heeft begin 2024 een doorrekening van het gehele pakket gepubliceerd, waarbij ook naar de samenhang is gekeken. Echter zijn er ook een aantal maatregelen nog niet doorberekend, omdat ze nog niet voldoende in uitvoering waren.
4	**Prognose**	Een aantal bronmaatregelen kent een bijgestelde prognose naar beneden. Deze bijgestelde prognoses verhogen de onzekerheid over het behalen van de doelstellingen en het wordt steeds waarschijnlijker dat de prognoses bij de minimale bandbreedte gaan uitkomen.	Begin 2024 is er een nieuwe doorrekening van het doelbereik van de maatregelen gepubliceerd door middel van de tweejaarlijkse monitoringsrapportage. Daarnaast worden de maatregelen door middel van deze rapportage continue gemonitord. Wanneer een maatregel de status rood krijgt, zal er een bijsturingsproces plaatsvinden.
De samenwerking bij de implementatie			
5	**Financiën**	Bij de uitvoering van de bronmaatregelen blijft het noodzakelijk om continu scherp te blijven op het budget en de verwachte uitputting. Ook moet worden gelet op het behoud van middelen en dat deze niet worden ingezet voor andere doelen.	De departementen wordt verzocht in de reguliere overleggen met FIN FEZ blijvend aandacht aan te besteden aan het juiste kasritme. Afgelopen voorjaar zijn alle budgetten van de Rutte-3 middelen die voor LNV bestemd zijn van de AP naar de LNV-begroting overgeheveld. De speciale status die deze middelen genoten wordt

Nr.	Risico	Omschrijving	Schikking
			hiermee afgebouwd. Daarmee komt de noodzaak van het ministerie van Financiën om deze middelen bij te houden te vervallen, het overzicht wordt dus niet meer door ons geüpdatet. Concreet voor deze rapportage betekent dit dat er niet mogelijk is om de correctheid van de financiële cijfers van de verschillende bronmaatregelen te controleren.

Tabel 12. Algemene aandachtspunten en risico's

Bijlage B. Omschrijving bronmaatregelen

Voor een gedetailleerde omschrijving van de Bronmaatregelen wordt verwezen naar Maatregelen | Aanpak Stikstof.

Maatregelen Bouw: Om de stikstofproblematiek in de bouw aan te pakken is de ambitie gesteld om de stikstofuitstoot van deze sector met 60% te reduceren in 2030. Om dit mogelijk te maken is € 900 mln. vrijgemaakt uit de stikstofmiddelen, waarbij de emissies als gevolg van werk-, voer- en vaartuigen in de bouw worden gereduceerd. De maatregelen bouw bestaan uit : 1. de routekaart SEB met bijbehorend convenant. 2. een subsidieregeling. 3. middelen voor de rijksdiensten om steeds schoner en emissie-lozer aan te besteden. 4. een kennis- en innovatieprogramma. 5. een Specifieke Uitkering (SPUK) en ondersteuningsprogramma voor medeoverheden, dit vijfde spoor is momenteel nog in ontwikkeling.

Pilot bouw: Deze maatregel ziet toe op pilots in 2020-2023 op het gebied van emissieloze mobiele werktuigen. De pilots worden ingezet bij bouwprojecten, waaronder woningbouw, utiliteitsbouw en GWW-projecten. Voor deze maatregel werken IenW, RWS, ProRail, BZK en het Rijksvastgoedbedrijf samen aan een opzet voor een gebiedsgerichte pilotregeling.

VEKI: De Versnelde klimaatinvesteringen industrie (VEKI) maatregel (voorheen: Maatregel Piekbelasters) richt zich indirect op het reduceren van de emissie van stikstofoxiden (NOx) door energiebesparende en CO2-uitstoot reducerende maatregelen aantrekkelijker te maken door de terugverdientijd te verkorten tot vijf jaar waar deze zonder subsidie langer dan vijf jaar zou zijn.

AdBlue: Moderne vrachtwagens zijn voorzien van een AdBlue systeem met SCR-katalysator om de uitstoot van stikstofoxiden in de uitlaatgassen terug te dringen. Er zijn aanwijzingen dat bij 5% tot mogelijk wel 10% van de moderne vrachtwagens het AdBlue systeem niet meer goed werkt of is gemanipuleerd. Manipulatie wordt gedaan om de kosten voor AdBlue en vooral ook van onderhoud en reparatie van het AdBlue systeem uit te sparen en/of stilvallen van voertuigen als gevolg van uitval van het AdBlue-systeem te voorkomen. Manipulatie van AdBlue systemen door voertuigeigenaren en garagebedrijven is in Europees kader verboden.

BBT: De wettelijk verplichte BBT aanpak is de afgelopen decennia de basis geweest voor de emissiereducties in de industrie en draagt ook tot 2030 substantieel bij aan stikstofemissiereductie. Nu wordt gekeken naar mogelijkheden tot aanscherping van zowel de algemeen geldende regels voor o.a. vergunningverlening als binnen de vergunningverlening door de bevoegde gezagen zelf om tot nog verdere reductie te komen.

Elektrische taxiën: Vliegtuigen gebruiken de eigen motoren voor de verplaatsing van de gate naar de startbaan en van de landingsbaan naar de gate. Als gebruik wordt gemaakt van elektrisch taxiën, bijvoorbeeld door een extern voertuig dat het vliegtuig verplaatst tussen de gate en de banen, hoeven de vliegtuigen de eigen motoren niet te gebruiken en wordt er dus geen kerosine gebruikt voor die verplaatsingen. Hierdoor wordt er minder stikstof uitgestoten. Om deze innovatie te stimuleren is € 10 miljoen gereserveerd voor het vormgeven van een innovatiesubsidie. Luchthavens zijn in het kader van het Ontwerpakkoord Duurzame Luchtvaart gestart met het onderzoeken van de haalbaarheid van deze beleidsoptie.

Verduurzaming binnenvaart: De maatregel Verduurzaming Binnenvaart (voorheen: Retrofit) is opgesplitst in 2 onderdelen. Het eerste onderdeel is de oorspronkelijke stikstofbronmaatregel; Retrofit, dit gaat om het plaatsen van SCR-katalysatoren op bestaande motoren van binnenvaartschepen om de stikstofuitstoot van de motor terug te brengen. Per schip kan hiermee een stikstofreductie van ruim 80% worden bereikt. Hiertoe is de subsidieregeling die werd opgesteld in het kader van de Green Deal Zeevaart Binnenvaart en Havens uitgebreid. De verwachte kosten voor het Rijk bedragen € 79 miljoen (periode 2021-2030). De subsidieregeling is in Q1 2021 voor de eerste keer opengesteld voor de periode 2021-2025 met mogelijk een verlenging tot en met 2030.

Het tweede onderdeel is Motorvervanging. De sector staat voor een integrale opgave (klimaat en luchtverontreiniging), waardoor motorvervanging met een nieuw minimaal stage V motor vaak aantrekkelijk blijkt. Deze voldoet aan de internationale (CCR) eisen. Vanuit de Green Deal was hier eerder budget voor beschikbaar, dat is uitgeput. Hiervoor is € 26 mln. beschikbaar vanuit de Hordijk middelen, waarvan € 10 miljoen euro in 2022 beschikbaar is gesteld, in 2023 € 8 mln. en in 2024 € 8 mln. Inmiddels is ook het budget voor retrofit inzetbaar voor motorvervanging.

Walstroom: Walstroom is elektriciteit die afkomstig is van het elektriciteitsnetwerk aan land en die wordt geleverd aan schepen. Deze voorziening maakt het mogelijk dat hulpmotoren aan boord van het schip na het aanleggen kunnen worden uitgezet. Hiermee wordt een aantoonbare bijdrage geleverd aan het verbeteren van de leefomgeving (minder luchtvervuilende emissies, minder geluidsoverlast) en het streven naar een meer efficiënt energiegebruik. Op deze manier kan walstroom een bijdrage leveren aan het behalen van de klimaatdoelen voor de scheepvaart en een bijdrage leveren aan de aanpak van de stikstofproblematiek. Om de realisatie van walstroom-voorzieningen te stimuleren is het oorspronkelijke budget van 12 miljoen inmiddels opgehoogd tot 64 miljoen euro vanuit stikstofmiddelen. Vanuit klimaatmiddelen is een tweede regeling voor walstroom (voor specifieke scheepssectoren) in 2024 geopend.

RPMP: De Regeling provinciale maatregelen pas-melders (rpmp) is bedoeld om provincies maatwerkmaatregelen te laten treffen om PAS melders te legaliseren.

Lbv: De Landelijke beëindigingsregeling veehouderijlocaties heeft als doel het verminderen van depositie van stikstof op overbelaste Natura2000-gebieden door een subsidie te verlenen voor het definitief en onherroepelijk sluiten van veehouderijlocaties.

Lbv-plus: De Landelijke beëindigingsregeling veehouderijlocaties met piekbelasting (Lbv-plus) heeft als doel het verminderen van depositie van stikstof op overbelaste Natura 2000-gebieden door een subsidie te verlenen voor het definitief en onherroepelijk sluiten van veehouderijlocaties. De Lbv-plus heeft hogere vergoedingen dan de Lbv. Dat komt doordat de Lbv-plus is ingericht voor piekbelasters. Dit zijn de circa 2.800 melkvee-, varkens-, pluimvee- en vleeskalverhouderijlocaties uit de doelgroep van circa 3.000 piekbelasters (waaronder ook industrie en andere dia categorieën) die de meeste stikstofneerslag op Natura 2000-gebieden veroorzaken.

Mestverdunning: Het toedienen van drijfmest aan grasland op zandgrond vindt voor het grootste deel plaats met de zodenbemester. Hiermee wordt, vergeleken met oppervlakkige toediening, al een belangrijke reductie van de ammoniakemissie bereikt. Verdere reductie is mogelijk door de mest beperkt te verdunnen in de verhouding van 1 deel water op 2 delen mest.

Ervaring met mestverdunning is al opgedaan op grasland op klei- en veengronden, waar drijfmest via de sleepvoet verplicht verdund wordt aangewend. Op met name zandgronden wordt verdunning van mest nog maar beperkt toegepast, mede als gevolg van de onvoldoende beschikbaarheid van (oppervlakte)water. Het kabinet heeft daarom het voornemen om bedrijven te stimuleren regenwater op te vangen van staldaken en erf om daarmee mest te kunnen verdunnen.

Mestverwerking: Centrale mestverwerking kan een route zijn om ammoniakemissie naar de lucht te beperken. Mest wordt op een centrale locatie, waar emissies worden afgevangen, verwerkt tot hoogwaardige meststoffen. Deze meststoffen kunnen lokaal als kunstmestvervanger dienen en worden dan emissiearm toegediend, of worden geëxporteerd en afgezet in Noordwest Europese (akkerbouw)gebieden. Hiermee zal de emissie van ammoniak uit dierlijke mest in Nederland worden beperkt. Daarnaast is mestverwerking noodzakelijk als de primaire sector toe wil naar veehouderijsystemen waar de mest snel van het primaire bedrijf wordt afgevoerd, waardoor minder ammoniak kan ontstaan.

MGA: Het doel van de MGAB is om via een gebiedsgerichte aanpak doelstellingen te realiseren op het gebied van:

- Reductie stikstof; en/of
- Realisatie van de waterdoelstellingen uit de NPLG; en/of
- Realisatie van de klimaatdoelstellingen uit de NPLG.

Omschakelprogramma: Het Omschakelprogramma (voorheen Omschakelfonds) richt zich op agrarische ondernemers die aan de bron een systeemverandering willen doorvoeren die leidt tot stikstofarmere, meer extensieve en meer duurzame bedrijfsvoering waardoor de stikstofuitstoot vermindert. Het Omschakelprogramma bestaat uit vier instrumenten:

- Investeringsfonds Duurzame Landbouw (NGF) (pilot)
- Subsidieregeling Bedrijfsplan voor omschakeling
- Regeling Demonstratiebedrijven
- Werkkapitaalregeling

Ruw eiwit: Stikstofreductie door aanpassing van het veevoer. Voor de jaren na 2020 zal worden ingezet op een met de sector overeen te komen afsprakenkader, gericht op voermanagementmaatregelen ter verdunning van de stikstofdeken. Voor de implementatie van veevoermaatregelen is de komende jaren € 73 miljoen beschikbaar. Een aanzienlijk deel van dat geld zal worden ingezet voor coaches. Deze coaches werken integraal en zullen naast veevoer ook ondersteuning bieden bij implementatie van andere bronmaatregelen.

Srv: Het doel van de subsidieregeling sanering varkenshouderijen (Srv) is primair gericht is op het op korte termijn verminderen van de meest urgente situaties van geuroverlast in veedichte gebieden. Dit wordt bereikt door op varkenshouderijlocaties die geuroverlast veroorzaken en die zich aanmelden voor de subsidieregeling, de bestaande productie van varkens en de productiecapaciteit definitief en onherroepelijk te beëindigen.

Met de eerste (vanuit het Urgenda vonnis) en de tweede verhoging (vanuit de structurele aanpak stikstof) van de Srv is deze regeling ook een stikstofmaatregel geworden. De reductie van de stikstofemissie die met deze twee verhogingen van het oorspronkelijke subsidieplafond wordt bewerkstelligd wordt ingezet voor vergunningverlening en de structurele aanpak bronmaatregelen.

Stalmaatregelen: De komende periode zullen de Subsidiemodules brongerichte verduurzaming stal- en managementmaatregelen (Sbv) ondersteuning bieden aan innovatie en eerste investeringen in nieuwe staltechnieken.

Op basis van een sectoranalyse van de perspectieven van bestaande en nieuwe innovatieve technieken uit de Sbv kunnen dan uiterlijk eind 2023 per diergroep aangescherpte emissienormen voor ammoniak uit nieuwe stallen en geplande renovaties worden gesteld. Deze eisen zullen uiterlijk in 2025 voor alle relevante diergroepen ingaan. Voor bestaande stallen gaat dan een nader te bepalen overgangsperiode gelden, waarbij rekening wordt gehouden met de mogelijkheden van boeren. Boeren worden via subsidie ondersteund bij het doorvoeren van de benodigde aanpassingen.

Weidegang: Het vergroten van weidegang is een brede maatschappelijke wens en levert een bijdrage aan de reductie van ammoniakemissie. Meer weidegang is alleen mogelijk bij een gezamenlijke inzet van bedrijfsleven en overheid. De inzet is gericht op uitbreiding van het gemiddelde aantal uren weidegang per jaar.