

Notitie / Memo

HaskoningDHV Nederland B.V.
Mobility & Infrastructure

Aan: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, DGMO
Van: CS en DGB
Datum: 02 oktober 2023
Kopie: [Click to enter "CopyTo"](#)
Ons kenmerk: BH9661-RHD-DGB-CWS-ME-X-0001
Classificatie: Projectgerelateerd
Gecontroleerd door: [Click or tap here to enter text.](#)

Onderwerp: Doorkijk ADC-toets Verkenning A50 Ewijk - Bankhoef - Paalgraven

1. Aanleiding en doel van deze notitie

In de concept Passende Beoordeling behorende bij de Ontwerp Structuurvisie en PlanMER van de MIRT-Verkenning A50 Ewijk – Bankhoef – Paalgraven is geconcludeerd dat, als gevolg van een berekende toename van stikstofdepositie op stikstofgevoelig habitattypen, significante negatieve gevolgen op de instandhoudingsdoelen van meerdere habitattypen niet op voorhand zijn uit te sluiten.

In totaal is op 166 habitattypen en/of leefgebieden (inclusief zoekgebieden) binnen 16 Natura 2000-gebieden een depositiebijdrage als gevolg van de wegverbreding berekend. Uit de natuurdoelanalyse die voor elk van deze gebieden is opgesteld blijkt dat in alle gebieden verslechtering van een groot deel van de instandhoudingsdoelen niet uitgesloten kan worden en dat uitbreidingsdoelen, mede vanwege de stikstofdepositie, niet gehaald worden. Aanvullende maatregelen zijn nodig.

Bronmaatregelen als snelheidsverlaging zijn niet voldoende om mogelijk significant negatieve effecten als gevolg van de depositiebijdrage door het project te mitigeren. Extern salderen met stikstof emitterende bronnen biedt voor een groot deel uitkomst, maar is naar verwachting onvoldoende om alle mogelijke effecten volledig te mitigeren. Op dit moment is nog onduidelijk of er voldoende saldogevers beschikbaar zijn om mogelijke effecten van de depositiebijdrage op de overbelaste habitattypen/leefgebieden volledig te salderen. Voor met name de habitattypen die direct langs de hoofdweg A50 gelegen zijn (zoals de verschillende habitattypen langs de A50 binnen Natura 2000-gebied Veluwe), is dat een flinke uitdaging, omdat de projectbijdragen hier het hoogst zijn¹.

Wanneer het onvoldoende lukt om met saldering de depositiebijdrage terug te brengen en significant negatieve gevolgen niet voorkomen kunnen worden, moet een ADC-toets doorlopen worden, in overeenstemming met artikel 6, vierde lid van de Habitatrichtlijn. In dat geval is het waarschijnlijk voor een deel van de habitattypen noodzakelijk om te compenseren. Voorliggende notitie geeft een doorkijk naar de haalbaarheid van het succesvol doorlopen van deze ADC-toets. In voorliggende notitie worden achtereenvolgens de volgende onderwerpen behandeld:

- Toelichting op de ADC-toets (H2)
- Toelichting op het criterium "Ontbreken van Alternatieven (A)" (H3)
- Toelichting op het criterium "Dwingende redenen van groot openbaar belang (D)" (H4)
- Toelichting op het criterium "Compensatie (C)" (H5)
- Toelichting op het inschakelen van de Europese Commissie in de projectbesluitprocedure (H6)
- Eindconclusie (H7)

¹ Zie ook "passende beoordeling A12/A27 Ring Utrecht (2022)", waar een vergelijkbare toename van stikstofdepositie berekend is.

2. De ADC-toets

De ADC-toets is in de systematiek van de Habitatrichtlijn de laatste stap die doorlopen kan worden, nadat uit de passende beoordeling naar voren is gekomen dat significante negatieve effecten, ook na mitigatie, niet (volledig) uitgesloten kunnen worden. De ADC-toets wordt daarom door de Europese Commissie ook wel aangeduid als een 'last resort'.

Vóór de uitvoering van een ADC-toets is al een aantal stappen doorlopen. Dit zijn achtereenvolgens:

- a) Het nemen van bronmaatregelen om te komen tot een zo gering mogelijke emissie (inclusief intern salderen);
- b) Onderbouwing in de passende beoordeling in hoeverre een toename van stikstofdepositie leidt tot een significant negatief effect (ecologische onderbouwing)
- c) Het treffen van mitigerende maatregelen overeenkomstig Hrl 6.3 (waaronder extern salderen).

Deze genoemde volgorde is dwingend voorgeschreven. De ADC-toets komt pas aan de orde als de voorgaande stappen zijn doorlopen. Indien de passende beoordeling van een plan of project niet de vereiste zekerheid biedt dat de natuurlijke kenmerken van een Natura 2000-gebied niet worden aangetast, kan alleen toestemming voor een project worden verleend indien:

- A** - Er geen alternatieven zijn,
- D** - Sprake is van dwingende redenen van groot openbaar belang en
- C** - De nodige compenserende maatregelen worden getroffen om te waarborgen dat de algehele samenhang van Natura 2000 bewaard blijft.

In zijn algemeenheid geldt dat hoe groter de aantasting van de natuurwaarden, hoe zwaarder de eisen die gesteld worden aan de onderbouwing en afweging in het kader van de toetsing van de alternatieven en dwingende reden van groot openbaar belang.

3. Onderbouwing van de A voor het project A50 E-B-P: het ontbreken van Alternatieven

Uit het alternatievenhoofdstuk moet blijken dat er géén reële alternatieven zijn die geen of minder aantasting van de natuurwaarden inhouden én waarmee de projectdoelstelling wordt gehaald.

In het MIRT Onderzoek² en de Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen³ zijn onderstaande oplossingsrichtingen en alternatieven beschouwd, op basis van de “Ladder van Verdaas”. Uit deze beschouwing volgde de conclusie dat voor het oplossen van de geconstateerde verkeers(veiligheids)knelpunten het noodzakelijk is om de wegcapaciteit van het hoofdwegennet tussen Ewijk en Paalgraven te vergroten. Met andere oplossingen kan niet voldaan worden aan de projectdoelstelling. De oplossingen die, na verschillende beschouwingen en beoordelingen als “niet kansrijk” zijn bestempeld, zijn om de volgende redenen afgefallen:

- 1) Met behulp van **ruimtelijke ordening** kan mobiliteit worden gebundeld en/of beperkt. De twee grootste niet-Randstedelijke agglomeraties in Nederland zijn Arnhem/Nijmegen en Eindhoven. Deze agglomeraties worden met elkaar verbonden door de A50. Veel van de zoekgebieden voor de autonome woningbouwopgaven liggen al vast. Idem voor de grote bedrijventerreinen en distributiecentra.

Conclusie: Sturing door middel van ruimtelijke ordening biedt geen oplossing voor het verkeersknelpunt op de A50; zelfs in de huidige situatie (dus zonder groei van de woningbouw en bedrijventerreinen) is er sprake van structurele knelpunten op de A50. Het is hiermee geen reëel alternatief voor het project A50 Ewijk – Bankhoef – Paalgraven.

- 2) **Anders betalen voor mobiliteit** staat voor het beïnvloeden van het mobiliteitsgedrag van de weggebruiker door betalingsmaatregelen, zoals bijvoorbeeld betaald parkeren of rekeningrijden. Uit de studie van Arcadis (2019) en RHDHV (2022⁴) is de volgende conclusie getrokken: *“In de autonome situatie 2040 mét Betalen naar gebruik is op etmaalbasis sprake van een afname van de verkeersintensiteiten ten opzichte van de autonome situatie 2040 zonder Betalen naar Gebruik. In de spitsen zijn de verschillen op met name de A50 Paalgraven-Ewijk echter (zeer) klein. De eerder geconstateerde knelpunten op de A50 blijven bestaan, de noodzaak om maatregelen te treffen op de A50 blijft onveranderd bestaan.”*

In de studie van Arcadis wordt de verwachting uitgesproken dat het treffen van dergelijke maatregelen tot een reductie van 1% van het totale aantal voertuigverliesuren leidt.

Conclusie: Betalen naar gebruik draagt bij aan het verminderen van de verkeersintensiteit op de A50, maar deze afname is onvoldoende om de knelpunten op te lossen. De projectdoelstelling wordt met deze oplossingsrichting niet behaald. Het is hiermee geen reëel alternatief voor het project A50 Ewijk – Bankhoef – Paalgraven.

- 3) **Mobiliteitsmanagement** wordt gedefinieerd als het organiseren van slim reizen. Uitgangspunt is dat de auto in de moderne westerse wereld niet volledig kan worden gefaciliteerd en dat de behoeften van de reiziger kunnen worden benut om alternatieven meer te gebruiken als fiets, openbaar vervoer, P+R of om op andere tijdstippen te reizen óf om niet te reizen. In de studie van Arcadis is de potentie van het maximale verkeerseffect berekend. Uitkomst is dat er circa *“350 spitsmijdingen per werkdag op de Maasbrug (effect ca. 1% op totaal van 29.723 in de 2-*

² Arcadis (2019), MIRT Onderzoek A50 knooppunt Ewijk – Bankhoef – Paalgraven. Corridor Nijmegen-Eindhoven. Eindrapportage. Provincie Gelderland 1 OKTOBER 2019.

³ Royal HaskoningDHV/Infram (2022), Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen ten behoeve van Zeef I

⁴ Royal HaskoningDHV (2022), Betalen naar gebruik

uurs ochtendspits + 2-uurs avondspits in twee richtingen samen op de Maasbrug in de A50) mogelijk zijn.

Conclusie: Maatregelen op het vlak van Mobiliteitsmanagement bieden beperkt perspectief op de korte termijn, maar resulteren op de lange termijn niet in het oplossen van de problematiek op de A50 en voldoen daarmee niet aan de projectdoelstelling. Het is hiermee geen reëel alternatief voor het project A50 Ewijk – Bankhoef – Paalgraven.

- 4) **OV-maatregelen** kunnen het autogebruik verminderen. Uit de probleemanalyse is gebleken dat in het studiegebied de autoafhankelijkheid erg groot is. Er is sprake van een groot aandeel lange afstandsverkeer. Het OV-netwerk in de regio is vrij dun en er zijn momenteel geen concrete plannen om dit te verbeteren. De huidige OV-verbinding 's-Hertogenbosch-Arnhem komt in de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse naar voren als knelpunt. Recente studies bevestigen dit beeld, waarbij overigens de gebruikers vooral bestaan uit scholieren en/of studenten richting Den Bosch.

Conclusie: Het OV biedt beperkte mogelijkheden tot het nemen van maatregelen. Het ontbreekt aan restcapaciteit en is niet probleemoplossend voor de problematiek op de A50 als gevolg van een diffuus “herkomst en bestemmingsverkeer” met veel lange afstandsrelaties, waarvoor het OV (inclusief spoor) geen aantrekkelijk alternatief is. Het is geen reëel alternatief voor het project A50 Ewijk – Bankhoef – Paalgraven.

- 5) **Fietsmaatregelen** kunnen een bijdrage leveren aan het verminderen van het autogebruik. Op basis van het Mobiliteitsbeeld 2017 van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid blijkt dat – ook met een e-bike – de gemiddelde afstand voor de gemiddelde fietser niet verder komt dan ca. 15 km. Het grootste percentage fietsers blijft binnen de 7,5 km. De maximumsnelheid van een E-bike is 25 km/h. De speed pedelec is in opkomst en maakt grotere afstanden mogelijk (maximumsnelheid 45 km/h). Potentieel is het verwachte maximale verkeerseffect circa 39 spitsverminderingen per werkdag op de Maasbrug (effect ca. 0,1% op totaal van 29.723 verkeersbewegingen in de 2-uurs ochtendspits + 2-uurs avondspits in twee richtingen samen op de Maasbrug in de A50).

Conclusie: Op basis van de Herkomst/Bestemminggegevens, de analyses van het KiM en Mu-Consult is geconcludeerd dat fietsmaatregelen niet oplossend zijn op de korte termijn en ook geen afdoende oplossing bieden voor de problematiek op de A50 op de lange termijn (effectinschatting minder dan 1%). Het is hiermee geen reëel alternatief voor het project A50 Ewijk – Bankhoef – Paalgraven.

- 6) Het herinrichten van alleen de drie knooppunten Ewijk, Bankhoef en Paalgraven en aansluiting Ravenstein wordt “**beter benutten**” genoemd. Bij deze locaties zijn enkele optimalisaties mogelijk (zoals het vergroten van de toerit, waardoor met name zwaar vrachtverkeer beter kan invoegen), waardoor de doorstroming van het verkeer op de A50 kan verbeteren. De effecten van de benuttingsmaatregelen zijn relatief klein. Voor het optimaliseren van knooppunt Paalgraven geldt dat op het knooppunt de capaciteit lokaal met maximaal 5% toeneemt. Voor het optimaliseren van de toerit Ravenstein geldt theoretisch een lokale toename van de capaciteit van maximaal 5% ter hoogte van de toerit. Echter, als gevolg van de beperkt beschikbare ruimte voor de TDI en de daarbij beperkte bufferruimte zal de toename in de praktijk beperkt zijn tot ca. 1%.

Conclusie: De lokale capaciteitstoename biedt geen afdoende oplossing voor de doorstromingsproblematiek op de A50. Het effect op de verkeersveiligheid is naar verwachting nihil of resulteert enkel lokaal in een kleine verbetering. Het is hiermee geen reëel alternatief voor het project A50 Ewijk – Bankhoef – Paalgraven.

- 7) Het gebruiken van een vluchtstrook als tijdelijke spitsstrook wordt ook gezien als een **“beter benutten”** maatregel die effectief kan zijn. In de analytische fase van de MIRT-Verkenning zijn tien mogelijke oplossingsrichtingen nader onderzocht⁵, waarvan vijf met (deels) een spitsstrook (zie onderstaande afbeelding) op het traject.

	Paalgraven – Ravenstein	Ravenstein – Bankhoef	Bankhoef – Ewijk	Nr.
2 x 3	2x3		2x2	1
	2x3		spitsstrook	2
	2x3			3
	2x2	2x3	2x2	4
	2x3	spitsstrook		5
2x2 en spits	spitsstrook		2x2	6
	spitsstrook			7
2 x 4	2x4		2x3	8
	2x4		spitsstrook	9
	2x3	2x4	2x3	10

Een spitsstrook is per definitie verkeersonveiliger door het ontbreken van een vluchtstrook bij opengestelde spitsstrook. Als de spitsstrook alleen opengesteld wordt in de spitsuren, weegt deze onveiligheid op tegen de onveiligheid van een file. Bij een hoge I/C verhouding wordt de spitsstrook in vergelijking met een reguliere rijstrook echter onveiliger, omdat er meer risico is op pechgevallen en ongevallen, waarbij dan geen vluchtstrook aanwezig is. Tevens is de praktijk, dat bij zeer hoge I/C verhoudingen in de spitsuren de intensiteit buiten de spits ook dermate hoog is, dat de spitsstrook langer openblijft, waarmee de kans op ongevallen toeneemt. Specifiek ter hoogte van knooppunt Bankhoef leidt een doorgaande spitsstrook tot een zeer complexe situatie voor het in- en uitvoegende verkeer vanaf de A326. Dit is het gevolg van het verschil in situatie bij open en gesloten spitsstrook. Een dergelijke configuratie is zeer ongebruikelijk en zal bij weggebruikers voor verwarring zorgen. Bij de combinatie 2x4 naar spitsstrook treedt bij een gesloten spitsstrook een te grote overgang in beschikbare capaciteit op. Dit resulteert in veel gedwongen rijstrookwisselingen en zal daardoor plaatselijk leiden tot filevorming en verkeersonveilige situaties.

⁵ Zie Royal HaskoningDHV/Infram (2022), notitie kansrijke oplossingsrichtingen (NKO)

Conclusie: het toepassen van een spitsstrook zorgt voor een beter doorstroming, maar leidt ook tot verkeersonveilige situaties. Op het traject zijn de intensiteiten dermate hoog, dat de spitsstrook de gehele dag open moet zijn. Een spitsstrook is daarmee geen robuuste oplossing voor het verkeerskundig knelpunt. Daarnaast leidt het mogelijk tot onaanvaardbare verkeersveiligheidsrisico's. Een spitsstrook wordt daarmee niet als realistisch alternatief gezien. Alternatieven nummers 2, 5, 6, 7 en 9 (zie bovengenoemd schema) zijn alternatieven met als maatregel een spitsstrook en zijn geen alternatieven die voldoen aan de ADC-toets.

- 8) Het **integraal verbreden** van het traject tussen Ewijk en Paalgraven met één of twee extra rijstroken per rijrichting biedt een mogelijke oplossing voor het oplossen van de congestie op het traject en een oplossing voor de verkeersveiligheidsknelpunten.
- a. Bij alternatief 1 wordt de A50 alleen tussen Bankhoef en Paalgraven verbreed naar 2 x 3 rijstroken. Rijsnelheid neemt op het traject toe, maar op meerdere deeltrajecten is nog steeds sprake van een te hoge I/C-waarde. Daarmee biedt alternatief 1 geen robuuste oplossing en voldoet dit alternatief niet aan de projectdoelstelling.
 - b. Bij alternatief 4 wordt de A50 alleen tussen Bankhoef en Ravenstein verbreed naar 2 x 3 rijstroken en is het probleemoplossend vermogen zelf lager dan alternatief 1. Een groot deel van de deeltrajecten binnen het plangebied heeft een I/C van meer dan 0,9. Binnen het plangebied is de rijsnelheid in de spitsperiode lager dan 50 km/u. Op meerdere deeltrajecten treedt een verslechtering op ten opzichte van autonome situatie in 2040. Daarmee biedt alternatief 4 geen robuuste oplossing en voldoet dit alternatief niet aan de projectdoelstelling.
 - c. Bij alternatief 8 wordt de A50 tussen Paalgraven en Bankhoef verbreed naar 2 x 4 rijstroken en tussen Bankhoef en Ewijk naar 2 x 3 rijstroken. Wat betreft het oplossen van het verkeerskundige knelpunt (en de verkeersveiligheidsknelpunten) scoort dit alternatief het allerbeste. Het voldoet volledig aan de projectdoelstelling. Echter, doordat de maatregelen zo goed werken, neemt ook de verkeersaantrekkende werking zowel binnen het plangebied als het studiegebied toe. Daarmee nemen ook de milieugevolgen als extra geluidhinder én stikstofdepositie toe. Op basis van verkeerscijfers en AERIUS-berekeningen zijn de toenames van stikstofdepositie bij dit alternatief het hoogst. In vergelijking met alternatief 3 en 10 (zie onderstaand) worden wel dezelfde orde-grootte Natura 2000-gebieden en habitattypen mogelijk beïnvloed. Dit alternatief scoort daarmee zeker niet beter op het criterium "verzuring en vermessing" van stikstofgevoelig habitat. Daarbij valt dit alternatief (mede vanwege de extra kunstwerken die benodigd zijn) ruimschoots buiten het beschikbare budget en is het alternatief bestuurlijk als "niet haalbaar" bestempeld.
 - d. De twee resterende alternatieven (alternatief 3 en alternatief 10) zijn beide kansrijk. Beide voldoen aan de gestelde projectdoelstelling. Het bestuurlijk gekozen (voorlopig) voorkeursalternatief 3 heeft daarbij een minder grote verkeersaantrekkende werking dan alternatief 10, waardoor de toename van stikstofdepositie op de omringende Natura 2000-gebieden bij alternatief 3 minder hoog is dan bij alternatief 10.

Conclusie: Van de twee kansrijke alternatieven heeft het voorlopig voorkeursalternatief (alternatief 3) de minst schadelijke gevolgen voor de natuur. Er zijn geen andere alternatieven die *wel* voldoen aan de projectdoelstelling (verbeteren doorstroming en verbeteren verkeersveiligheid), maar *minder nadelige gevolgen hebben* voor de omringende Natura 2000-gebieden en specifiek minder gevolgen hebben voor de aanwezige stikstofgevoelige habitats.

4. Onderbouwing van de D: er is sprake van een dringende reden van openbaar belang

Het verbeteren van de doorstroming en de verkeersveiligheid van de A50 op het traject Ewijk-Bankhoef-Paalgraven kan conform de Wnb alleen worden toegestaan, als sprake is van dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard. In dit hoofdstuk worden kort de dwingende redenen voor het project A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven beschreven.

Project A50 Ewijk- Bankhoef Paalgraven

De verkeersproblemen op de A50-corridor Nijmegen – Eindhoven zijn fors en nemen de komende jaren verder toe. Dit blijkt onder meer uit de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) uit 2017 en uit de opvolger van de NMCA: de Integrale Mobiliteitsanalyse uit 2021 (IMA2021). Het trajectdeel ter hoogte van aansluiting Ravenstein staat in 2040 in de top 10 van trajecten met de hoogste verlieskosten per etmaal (op nummer 5 anno 2024). De druk op de A50 neemt als gevolg van economische groei, bevolkingsgroei en woningbouwontwikkelingen in de regio de komende jaren verder toe. Hoge verkeersintensiteiten en onvoldoende capaciteit op het hoofdwegennet hebben gevolgen voor de doorstroming, bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid in Gelderland en Noord-Brabant.

Woningbouw

Om de druk op de woningmarkt aan te pakken, zet de regering in op de realisatie van 900.000 extra woningen tot en met 2030. In het coalitieakkoord 'Omzien naar elkaar, vooruitkijken naar de toekomst' (10-01-2022) is daarom voor de komende 10 jaar € 7,5 mld. beschikbaar gesteld voor een goede bereikbaarheid en ontsluiting van nieuwe woningen in de inmiddels 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties en daarbuiten. Er is maximaal € 1,5 mld. gereserveerd voor versnelling van het realiseren van woningbouwlocaties door middel van kleinere bereikbaarheids- en infrastructuurmaatregelen en € 6 mld. voor een goede bereikbaarheid en ontsluiting van de 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties.

Daarnaast is er € 801 mln. voor uitbreiding van de weggcapaciteit op stedelijke corridors. Op deze wegen wordt de grootste toename van het autoverkeer vanuit de grootschalige woningbouwlocaties en daarbuiten verwacht. Voor de realisatie van de A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven zijn hieruit financiële middelen gereserveerd.

Indien de forse woningopgave in de stedelijke corridor Nijmegen- Eindhoven gerealiseerd wordt en de capaciteit op het traject Ewijk – Bankhoef – Paalgraven gelijk blijft aan de huidige situatie (2023) dan zal de (verkeers)veiligheid en de bereikbaarheid op dit deel van de A50 en van de omliggende stedelijke gebieden in het geding komen.

Economie en werkgelegenheid

De A50 ligt in Noord-Brabant te midden van logistieke hotspots: Tilburg-Waalwijk, Venlo-Venray, Regio Rivierenland (Tiel, Geldermalsen, Zaltbommel), Oss-Veghel-'s-Hertogenbosch, Arnhem-Nijmegen en Eindhoven-Helmond. De regio Oss-Veghel-Eindhoven staat in de top 6 logistieke hotspots van Nederland. Voor de logistieke sector zijn Europese binnengrenzen weggefallen en vormt de Randstad, de Vlaamse Ruit en het Ruhrgebied een samenhangende afzetmarkt. Het geografische midden hiervan ligt in Zuid-Nederland. Noord-Brabant herbergt mede daardoor meer dan 30% van alle vierkante meters aan distributiecentra in Nederland. De regio kent ook rond de 12% aan werkgelegenheid in logistieke functies bij alle bedrijven, en haalt veruit de meeste logistieke vestigers binnen. De regio kent niet alleen een forse logistieke sector maar ook veel sectoren die sterk afhankelijk zijn van logistiek. Dat geldt bijvoorbeeld sterk voor het Agro Food cluster. Rond bijv. Veghel en Oss is in nauwelijks 20 jaar tijd een enorme concentratie zichtbaar geworden van logistiek georiënteerde bedrijven en sterke spelers in de food sector. Aan de noordzijde van de corridor ontwikkelt zich in Nijmegen en aan de A15 een

concentratie van grootschalige bedrijven op het gebied van logistiek en distributie. Bereikbaarheid, lage kosten en het juiste personeelsaanbod zijn belangrijke vestigingsvoorwaarden. Tegelijkertijd legt de logistiek een groot beslag op wegcapaciteit en ruimte. Naast dat dit voor een groot deel het grote percentage (20%) vrachtverkeer op de A50 verklaart, leidt dit tot de vraag of het ook mogelijk is de regionale economie en daaraan dienstbare logistiek te versterken met een efficiënter gebruik van ruimte en wegcapaciteit.

Verkeersveiligheid

In de huidige situatie is er sprake van een aantal verkeersveiligheidsknelpunten. Deze worden met name veroorzaakt door de beperkte wegcapaciteit in relatie tot de hoeveelheid verkeer – waarvan een hoog aandeel vrachtverkeer -, in combinatie met de afwezigheid van signalering (matrixborden) én korte invoegstroken.

Als gevolg van de problemen op de A50 wordt sluipverkeer ervaren op een aantal parallel aan de A50 gelegen routes via het onderliggend wegennet. De belangrijkste sluiproutes zijn de routes via de Dorpenweg langs Ravenstein en Haren en via de N324 Maasbrug bij Grave. Dit leidt tot negatieve effecten op verkeersveiligheid door meer interactie tussen gemotoriseerd en langzaam verkeer, hogere snelheden op het onderliggend wegennet en filevorming op het onderliggend wegennet.

Het voorkeursalternatief leidt in vergelijking tot zowel de huidige situatie als de autonome ontwikkeling tot een verbetering van de verkeersveiligheid.

5. Met compenserende maatregelen blijft de algehele samenhang van Natura 2000 bewaard

Wanneer met succes onderbouwd kan worden dat er geen ander alternatief is en dat er sprake is van een voldoende dwingende reden van openbaar belang komt de laatste stap van de ADC-toets in beeld. In deze stap moet de compensatietaakstelling bepaald worden en moet geborgd zijn dat middels deze compensatie significant negatieve gevolgen zijn uitgesloten.

Definitie compensatie

In de richtsnoeren van de EC 2018 is in par. 5. de volgende omschrijving van 'compenserende maatregelen' in de zin van artikel 6 lid 4 Hrl opgenomen:

Compenserende maatregelen zijn plan of projectspecifieke maatregelen die worden genomen naast de normale plichten die voortvloeien uit de Vogel- en Habitatrichtlijn. Deze maatregelen beogen precies die negatieve gevolgen van het plan of project te compenseren voor de betrokken soorten en habitats. Zij vormen het 'laatste redmiddel' en worden alleen toegepast wanneer de andere beschermingsmaatregelen waarin de richtlijn voorziet zijn uitgeput, en wanneer het besluit is genomen om een project of plan toch uit te voeren dat ongunstige gevolgen heeft voor de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied of wanneer dergelijke effecten niet kunnen worden uitgesloten.

De Habitatrichtlijn en de Wet natuurbescherming schrijven voor dat de 'compenserende maatregelen moeten waarborgen dat de algehele samenhang van Natura 2000 bewaard blijft'.

Voor welke habitattypen mogelijk compensatie nodig?

Habitattypen en soorten waar, na mitigerende maatregelen, significant negatieve gevolgen niet zijn uitgesloten komen in aanmerking voor compensatie. Om een inschatting te maken om welke habitattypen (stikstofgevoelig en overbelast) dit kan gaan is in eerste instantie gekeken naar de conclusies van de recent opgestelde Natuurdoelanalyses. Wanneer hierin is geconcludeerd dat verslechtering niet uitgesloten kan worden en dat uitbreidingsdoelen niet worden gehaald en een overbelasting door stikstof hiervoor (één van) de drukfactor(en) is, bestaat het risico dat significant negatieve gevolgen door een toename van stikstofdepositie als gevolg van het project niet kunnen worden uitgesloten. In bijlage 1 zijn de habitattypen waarvoor dit geldt, opgenomen in een tabel. Hieruit blijkt dat in alle Natura 2000-gebieden die te maken krijgen met een depositietoename door de A50 een habitatype voorkomt waar verslechtering niet uitgesloten kan worden.

Vaststellen compensatieopgave

Bij het vaststellen van de compensatieopgave dient vastgesteld te worden of er in het kader van het project of plan aanvullende maatregelen nodig zijn om de algehele samenhang van Natura 2000 te waarborgen. De Habitatrichtlijn noch de Wet natuurbescherming schrijven een bepaalde methode voor ter bepaling van de omvang van het gebied waar de compenserende maatregelen worden getroffen. Voor de ViA15 is een methode bepaald waarmee een vertaling gemaakt kan worden tussen de depositietoename en het te compenseren areaal. Deze methode is afgeleid van de methode die succesvol gebruikt is bij de compensatie van de gevolgen van de Maasvlakte (II).

Realiseerbaarheid compensatieopgave

Na het bepalen van de compensatieopgave moeten vervolgens maatregelen beschreven en bepaald worden om de compensatie daadwerkelijk te realiseren waarmee de algehele samenhang van Natura 2000 bewaard blijft. Hierbij is het volgende belangrijk:

- De maatregelen voorzien in de functies die vergelijkbaar met de functies die aan de basis lagen van de oorspronkelijke aanwijzing van het betrokken gebied, met name wat de adequate geografische ligging betreft.

- Het resultaat moet in principe al bereikt zijn (dat wil zeggen de compensatie moet reeds een feit zijn) op het moment dat het betrokken gebied schade van een project ondervindt. Wanneer in bepaalde omstandigheden niet aan deze voorwaarde kan worden voldaan, moeten de intussen geleden verliezen extra worden gecompenseerd.
- De compensatie moet een extra maatregel vormen, boven de normale bijdrage die conform de richtlijnen aan het Natura 2000 netwerk wordt geleverd.
- De compensatie kan de vorm aannemen van het scheppen van nieuwe habitats, de biologische verbetering van minderwaardige habitats in een bestaand aangewezen gebied of zelfs de toevoeging van een nieuw gebied van vergelijkbare kwaliteit aan het bestaande Natura 2000-netwerk.

Niet alle habitattypen zijn eenvoudig te realiseren. Sommige habitattypen zijn afhankelijk van zeer specifieke abiotische omstandigheden die simpelweg niet op veel plekken aanwezig of te realiseren zijn. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om habitattypen die afhankelijk zijn van een complexe hydrologische situatie zoals trilvenen en hoogvenen of die afhankelijk zijn van oude bosbodems. Daarnaast kennen sommige habitattypen een lange ontwikkelingsduur (100-300 jaar), zoals bostypen, waardoor het lastig is om aan de vereiste te voldoen dat het resultaat bereikt moet zijn op het moment dat sprake is van aantasting. In de tabel in bijlage 1 is per habitatype aangegeven wat de realiseerbaarheid van de compensatie is.

Conclusie

Uit de tabel in bijlage 1 is op te maken dat een groot deel van de habitattypen waar in de NDA is geconcludeerd dat verslechtering niet uitgesloten kan worden als gevolg van onder andere de huidige overbelasting door stikstofdepositie (en waar dus snel sprake zal zijn van significant negatieve gevolgen als gevolg van het project) ook het treffen van compenserende maatregelen moeilijk te realiseren zal zijn. Dit maakt dat het doorlopen van de laatste stap van de ADC-toets zeer uitdagend is.

6. Doorlooptijd Europese Commissie

Als het project A50 Ewijk – Bankhoef – Paalgraven significante gevolgen heeft op een prioritair habitattype of soort en niet aantoonbaar onontbeerlijk is vanwege de menselijke gezondheid, de openbare (verkeers)veiligheid⁶ of voor milieu wezenlijk gunstige effecten (maar wel vanwege andere dwingende redenen van groot openbaar belang), mag het Tracébesluit (of onder de Omgevingswet: het Projectbesluit) in de planuitwerkingsfase alleen worden vastgesteld *na een positief advies van de Europese Commissie met betrekking tot de ADC-toets*⁷. Dit is bijvoorbeeld het geval wanneer de projectdoelstelling louter is gericht op het verbeteren van de verkeersdoorstroming en niet ook op openbare veiligheid. De Commissie beoordeelt de analyse van de effecten op Natura 2000-gebieden en de verschillende onderdelen van de ADC-toets. De Commissie kijkt dus ook of er geen reële alternatieven die niet of tot minder aantasting van natuurwaarden leiden, of de compensatie afdoende is en of sprake is van een dwingende reden. Dit adviestraject vindt plaats in de planuitwerkingsfase. Omdat met zo'n adviestraject naar verwachting minimaal 9 maanden gemoeid is, is van belang hiermee rekening te houden in de planning van de planuitwerkingsfase. Ook zal dit aspect in de advisering en risicobeoordeling meegenomen moeten worden.

Voor het project A50 Ewijk – Bankhoef – Paalgraven bestaat de mogelijkheid dat de Europese Commissie om advies gevraagd moet worden. Het kerndoel van het project is namelijk het verbeteren van de doorstroming én het verbeteren van de verkeersveiligheid, waarbij de veiligheidsknelpunten niet dermate acuut zijn, dat hiervoor op korte termijn maatregelen voor worden getroffen. Daarbij geldt dat er voor meerdere Natura 2000-gebieden sprake is van een toename van stikstofdepositie op één of meerdere prioritair habitattype(n) waarvan de kritische depositiewaarde wordt overschreden (zie bijlage 1). Afhankelijk van het aantal saldogevers dat (op vrijwillige basis) depositieruimte beschikbaar stelt, moet verder onderzocht worden of de projectbijdrage op prioritair habitattypen als bijvoorbeeld:

- H6230 Heischrale graslanden op de Veluwe (0,50 mol N ha/jr)
- H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) op de Veluwe (1,15 mol N/ha/j)
- H6120 Stroomdalgraslanden (max 16,8 mol N/ha/j) in de Rijntakken

volledig gesaldeerd kan worden, of dat er een (rest)bijdrage overblijft waarvoor een compensatie-opgave geldt. In dat laatste geval moet de Europese Commissie om advies gevraagd worden.

⁶ Let op: verkeersveiligheid geldt volgens Europese jurisprudentie niet als dwingende reden van groot openbaar belang als er nog vele jaren studie volgen. Als de veiligheid echt een probleem is, zullen namelijk zo snel mogelijk maatregelen getroffen moeten worden. Verkeersveiligheid lijkt daarom dus beperkt geschikt als dwingende reden.

⁷ Artikel 2.8, vijfde lid, Wet natuurbescherming.

7. Eindconclusie

1. Voor het project A50 Ewijk – Bankhoef – Paalgraven zijn (zonder het treffen van maatregelen) significante negatieve effecten op voorhand niet uit te sluiten. Inzet van mitigerende maatregelen, waaronder het treffen van salderingsmaatregelen, is nodig.
2. Er zijn voor de diverse Natura 2000-gebieden meerdere saldogevende bronnen aanwezig die de toename van depositie als gevolg van het project kunnen verminderen. Echter, de kans dat deze saldogevende bronnen *alle* depositietoenames weten te reduceren tot op het niveau dat er geconcludeerd kan worden dat significante negatieve effecten niet optreden, is uitgesloten. Dit komt doordat er (met name op de Veluwe) veel habitattypen dicht langs de hoofdweg gelegen zijn; de projectbijdragen kunnen bijna onmogelijk met salderingsmaatregelen volledig worden weggenomen. Het treffen van compensatiemaatregelen is nodig.
3. Compensatie van verlies aan natuurwaarden is de laatste stap en mag alleen ingezet worden als er geen andere manieren zijn om natuurwaarden te behouden. Uit het alternatievenhoofdstuk moet blijken dat er géén reële alternatieven zijn die geen of minder aantasting van de natuurwaarden inhouden én waarmee de projectdoelstelling wordt gehaald (A). Er kan alleen toestemming voor een project worden verleend op basis van de ADC-toets als het project noodzakelijk is vanwege een dwingende reden van groot openbaar belang (D). Voor een ADC toets is het noodzakelijk om de schade veroorzaakt door de aanvullende deposities veroorzaken te compenseren (C), om zo te kunnen voldoen aan de eisen van de Wet natuurbescherming.
 - a. Voor het oplossen van de gesignaleerde verkeerskundige en verkeersveiligheidsknelpunten zijn geen alternatieven beschikbaar die voldoen aan de projectdoelstelling én minder schadelijk zijn voor de natuur. Op basis van de “Ladder van Verdaas” zijn mogelijke alternatieven beschouwd. Geen van deze alternatieven (anders dan het toevoegen van extra capaciteit aan het hoofdwegennet) voldoen aan de projectdoelstelling. Hiermee wordt voldaan aan het criterium “Ontbreken alternatieven (A)”.
 - a. Er is sprake van een dwingende reden van groot openbaar belang in het kader van de bereikbaarheid van de regio, de verkeersveiligheid en de woningbouw tussen de knooppunten Ewijk en Paalgraven. Hiermee wordt voldaan aan het criterium “Dringende redenen groot openbaar belang (D)”.
 - b. De realiseerbaarheid van het compenseren van habitattypen is, op basis van Handboek Natuurdoeltypen en specifieke abiotische vereisten, in meerdere gevallen beperkt en/of moeilijk. Er is aanvullend onderzoek nodig om te kunnen concluderen dat voldaan kan worden aan het criterium “Compensatie (C)”.

Bijlage 1 Haalbaarheid compensatieopgave

Habitatype	KDW	Maximale projectbijdrage* (mol N/ha/j)		Conclusie NDA ²	Ontwikkel-tijd (jaar) ³	Realiseer-baarheid ³
		Alt. 3	Alt. 10			
Rijntakken						
H6120 Stroomdalgraslanden*	1286	12,89	16,80	Ja	15	Beperkt
Lg11 Kamgrasweide & Bloemrijk weidevogelgrasland van het rivieren- en zeeleigebied (zoekgebied)	1429	1,70 (13,65)	1,92 (18,8)	-	25	Goed
Lg08 Nat, matig voedselrijk grasland (zoekgebied)	1571	0,89 (2,79)	0,94 (3,24)	-	10	Goed
Lg07 Dotterbloemgrasland van veen en klei (zoekgebied)	1429	0,68 (0,01)	0,72 (0,01)	-	25	Redelijk
Lg02 Geïsoleerde meander en petgat	2143	0,38 (0,63)	0,42 (0,68)	-	5	Goed
H6510A Glanshaver- en vossenstaarthooilanden (glanshaver)	1429	0,50	0,54	Ja	10	Goed
H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen)*	1857	0,14	0,15	Ja	100	Beperkt
H3150baz Meren met krabbenscheer en fonteinkruiden, buiten afgesloten zeearmen	2143	0,04	0,05	-	5	Redelijk
H9120 Beuken-eikenbossen met hulst	1429	0,04	0,04	Nee, tenzij	300	Beperkt
H91F0 Droge hardhoutoobossen	2071	0,01	0,01	Ja	100	Moeilijk
Veluwe						
Lg13 Bos van arme zandgronden (zoekgebied)	1071	9,48 (1,10)	9,57 (1,10)	-	300	Beperkt
Lg14 Eiken-beukenbos van lemige zandgronden (zoekgebied)	1429	9,48 (4,35)	9,57 (4,38)	-	300	Beperkt
H9190 Oude eikenbossen (zoekgebied)	1071	6,88 (5,33)	6,95 (5,35)	Nee, tenzij	300	Moeilijk
H9120 Beuken-eikenbossen met hulst (zoekgebied)	1429	6,84 (1,05)	6,53 (1,10)	Ja, mits	300	Beperkt
H4030 Droge heiden (zoekgebied)	1071	6,53 (5,51)	6,59 (5,58)	Ja, mits	15	Redelijk
L4030 Droge heiden (zoekgebied)	1071	6,29 (7,46)	5,95 (7,53)	-	15	Redelijk
H2310 Stui fzandheiden met struikhei (zoekgebied)	1071	6,29 (0,26)	5,95 (0,26)	Nee, tenzij	15	Redelijk
Lg01 Permanente bron & Langzaamstromende bovenloop (zoekgebied)	2399	4,67 (0,10)	4,34 (0,09)	-	5	Beperkt
H4010A Vochtige heide (hogere zandgronden)	1214	3,15	3,01	Ja, mits	10	Beperkt
Lg09 Droog struisgrasland (zoekgebied)	1000	2,49 (2,47)	2,52 (2,30)	-	25	Redelijk
H3160 Zure vennen	714	1,94	1,98	Nee, tenzij	5	Beperkt

H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen)*	1857	1,11	1,15	Nee, tenzij	100	Beperkt
H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen	1429	1,02	0,95	Ja, mits	5	Goed
H5130 Jeneverbesstruwelen (zoekgebied)	1071	0,76 (0,18)	0,71 (0,17)	Ja	5	Beperkt
H6230dka Heischrale graslanden (droog kalkarm)* (zoekgebied)	857	0,55 (4,22)	0,56 (4,03)	Nee, tenzij	15	Beperkt
H6230vka Heischrale graslanden (vochtig kalkarm)*	714	0,47	0,50	Nee, tenzij	10	Beperkt
H2330 Zandverstuivingen (zoekgebied)	714	0,39 (0,04)	0,38 (0,03)	Nee, tenzij	5	Goed
H7110B Actieve hoogvenen (heideveentjes)*	786	0,13	0,13	Nee, tenzij	5	Moeilijk
H3130 Zwakgebufferde vennen (zoekgebied)	571	0,13 (0,01)	0,13	Nee, tenzij	5	Beperkt
H2320 Binnenlandse kraaiheidebegroeiingen	1071	0,02	0,02	Ja	15	Beperkt
Vlijmens Ven, Moerputten & Bossche Broek						
H6410 Blauwgraslanden	1071	0,67	0,73	Ja, mits	20	Beperkt
H6510A Glanshaver- en vossenstaarthooilanden (glanshaver)	1429	0,51	0,59	Nee, tenzij	10	Goed
H6230dka Heischrale graslanden (droog kalkarm)*	857	0,38	0,43	Nee, tenzij	15	Beperkt
H7140A Overgangs- en trilvenen (trilvenen)	1214	0,38	0,43	Nee, tenzij	60	Moeilijk
Lg03 Zwakgebufferde sloot	1786	0,30	0,32	-	5	Redelijk
H6230vka Heischrale graslanden (vochtig kalkarm)*	714	0,28	0,31	Nee, tenzij	10	Beperkt
H3140hz Kranswierwateren (hogere zandgronden)	517	0,22	0,24	Nee, tenzij	5	Redelijk
Langstraat						
H3140hz Kranswierwateren (hogere zandgronden)	517	0,52	0,52	Ja	5	Redelijk
H7230 Kalkmoerassen	1143	0,51	0,51	Nee, tenzij	15	Redelijk
H6410 Blauwgraslanden	1071	0,38	0,38	Nee, tenzij	20	Beperkt
H7140A Overgangs- en trilvenen (trilvenen)	1214	0,38	0,38	Nee, tenzij	60	Moeilijk
H7140B Overgangs- en trilvenen (veenmosrietlanden)	714	0,15	0,16	Nee, tenzij	80	Moeilijk
H3130 Zwakgebufferde vennen	571	0,15	0,15	Nee, tenzij	5	Beperkt
H4010A Vochtige heide (hogere zandgronden)	1214	0,11	0,12	Ja	10	Beperkt
H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen	1429	0,07	0,08	Ja	5	Goed
Sint Jansberg						
H9120 Beuken-eikenbossen met hulst	1429	0,32	0,030	Nee, tenzij	300	Beperkt
H91D0 Hoogveenbossen*	1786	0,25	0,22	Nee, tenzij	100	Moeilijk
H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen)*	1857	0,25	0,22	Nee, tenzij	100	Beperkt
H7210 Galigaanmoerassen*	1571	0,24	0,21	Nee, tenzij	15	Redelijk
L91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen)	1857	0,24	0,21	-	100	Beperkt
Lg05 Grote-zeggenmoeras	1714	0,21	0,18	-	10	Redelijk

Loonse en Drunense Duinen & Leemkuilen						
H4030 Droge heiden	1071	0,19	0,23	Nee, tenzij	15	Redelijk
H9190 Oude eikenbossen	1071	0,18	0,23	Nee, tenzij	300	Moeilijk
H2330 Zandverstuivingen	714	0,17	0,22	Nee, tenzij	5	Goed
H2310 Stui/zandheiden met struikhei	1071	0,16	0,20	Nee, tenzij	15	Redelijk
H3130 Zwakgebufferde vennen	571	0,11	0,13	Nee, tenzij	5	Beperkt
H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen)*	1857	0,10	0,13	Nee, tenzij	100	Beperkt
H9120 Beuken-eikenbossen met hulst	1429	0,09	0,12	Nee, tenzij	300	Beperkt
H9160A Eiken-haagbeukenbossen (hogere zandgrond)	1429	0,09	0,12	Nee, tenzij	300	Moeilijk
Lg02 Geïsoleerde meander en petgat	2143	0,05	0,06	-	5	Goed
H6410 Blauwgraslanden	1071	0,04	0,05	Nee, tenzij	20	Beperkt
De Bruuk						
H6410 Blauwgraslanden	1071	0,15	0,15	Ja	20	Beperkt
H7140A Overgangs- en trilvenen (trilvenen)	1214	0,14	0,13	Ja	60	Moeilijk
H7230 Kalkmoerassen	1143	0,12	0,11	Ja	15	Redelijk
H6230vka Heischrale graslanden (vochtig kalkarm)*	714	0,12	0,11	Nee, tenzij	10	Beperkt
Kampina & Oisterwijkse Vennen						
H2310 Stui/zandheiden met struikhei	1071	0,12	0,14	Nee, tenzij	15	Redelijk
Lg03 Zwakgebufferde sloot	1786	0,11	0,13	-	5	Redelijk
H3160 Zure vennen (zoekgebied)	714	0,11 (0,06)	0,14 (0,07)	Nee, tenzij	5	Beperkt
Lg04 Zuur ven	1214	0,11	0,14	-	5	Beperkt
Lg09 Droog struisgrasland	1000	0,11	0,13	-	25	Redelijk
L4030 Droge heiden	1071	0,11	0,13	-	15	Redelijk
H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen)*	1857	0,11	0,13	Nee, tenzij	100	Beperkt
H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen	1429	0,10	0,13	Nee, tenzij	5	Goed
H4010A Vochtige heide (hogere zandgronden)	1214	0,10	0,12	Nee, tenzij	10	Beperkt
H9190 Oude eikenbossen	1071	0,10	0,11	Nee, tenzij	300	Moeilijk
H9120 Beuken-eikenbossen met hulst	1429	0,10	0,11	Nee, tenzij	300	Beperkt
H7110B Actieve hoogvenen (heideveentjes)*	786	0,10	0,12	Nee, tenzij	5	Moeilijk
H2330 Zandverstuivingen	714	0,09	0,11	Nee, tenzij	5	Goed
H4030 Droge heiden	1071	0,09	0,11	Nee, tenzij	15	Redelijk
L4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden)	1214	0,09	0,10	Nee, tenzij	10	Beperkt
H3130 Zwakgebufferde vennen	571	0,09	0,11	Nee, tenzij	5	Beperkt
H91D0 Hoogveenbossen*	1786	0,08	0,10	Nee, tenzij	100	Moeilijk
H3110 Zeer zwakgebufferde vennen	429	0,08	0,10	Nee, tenzij	5	Beperkt
H6410 Blauwgraslanden	1071	0,08	0,10	Nee, tenzij	20	Beperkt

H7210 Galigaanmoerassen*	1571	0,05	0,06	Nee, tenzij	15	Redelijk
Landgoederen Brummen						
H6410 Blauwgraslanden	1071	0,08	0,07	Ja, mits	20	Beperkt
H3130 Zwakgebufferde vennen (zoekgebied)	571	0,08 (0,06)	0,07 (0,06)	Nee, tenzij	5	Beperkt
H3160 Zure vennen	714	0,08	0,07	-	5	Beperkt
H4010A Vochtige heide (hogere zandgronden)	1214	0,08	0,07	Ja	10	Beperkt
H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen	1429	0,08	0,07	Nee, tenzij	5	Goed
H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen)*	1857	0,08	0,07	Ja	100	Beperkt
H9120 Beuken-eikenbossen met hulst	1429	0,07	0,07	Ja	300	Beperkt
H6230 Heischrale graslanden*	714	0,07	0,07	Nee, tenzij	15	Beperkt
Binnenveld						
H6410 Blauwgraslanden	1071	0,07	0,07	Ja, mits	20	Beperkt
H7140A Overgangs- en trilvenen (trilvenen)	1214	0,06	0,06	Ja, mits	60	Moeilijk
H7140B Overgangs- en trilvenen (veenmosrietlanden)	714	0,05	0,05	Nee, tenzij	80	Moeilijk
Oeffelter Meent						
H6120 Stroomdalgraslanden*	1286	0,07	0,05	Ja, mits	15	Beperkt
H6510A Glanshaver- en vossenstaartheuvel (glanshaver)	1429	0,06	0,04	Nee, tenzij	10	Goed
Strabrechtse heide & Beuven						
H4030 Droge heiden	1071	0,04	0,05	Nee, tenzij	15	Redelijk
H4010A Vochtige heide (hogere zandgronden)	1214	0,04	0,05	Nee, tenzij	10	Beperkt
H3160 Zure vennen	714	0,04	0,05	Nee, tenzij	5	Beperkt
H3130 Zwakgebufferde vennen	571	0,04	0,04	Ja	5	Beperkt
Lg03 Zwakgebufferde sloot	1786	0,04	0,04	-	5	Redelijk
H91D0 Hoogveenbossen*	1786	0,03	0,04	Nee, tenzij	100	Moeilijk
H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen)*	1857	0,03	0,04	Nee, tenzij	100	Beperkt
H2310 Stuiwandheiden met struikhei	1071	0,03	0,04	Nee, tenzij	15	Redelijk
H2330 Zandverstuivingen	714	0,03	0,03	Ja	5	Goed
H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen	1429	0,02	0,03	Nee, tenzij	5	Goed
H3110 Zeer zwakgebufferde vennen	429	0,02	0,02	Nee, tenzij	5	Beperkt
Leenderbos, Groote Heide & De Plateaux						
H4030 Droge heiden	1071	0,03	0,04	Nee, tenzij	15	Redelijk
H2310 Stuiwandheiden met struikhei	1071	0,03	0,03	Nee, tenzij	15	Redelijk
H4010A Vochtige heide (hogere zandgronden)	1214	0,03	0,03	Nee, tenzij	10	Beperkt
H9190 Oude eikenbossen	1071	0,03	0,03	Nee, tenzij	300	Moeilijk
H3160 Zure vennen (zoekgebied)	714	0,03 (0,01)	0,03 (0,01)	Nee, tenzij	5	Beperkt

H3130 Zwakgebufferde vennen	571	0,03	0,03	Nee, tenzij	5	Beperkt
H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen	1429	0,03	0,03	Ja, mits	5	Goed
H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen)*	1857	0,02	0,03	Nee, tenzij	100	Beperkt
H91D0 Hoogveenbossen* (zoekgebied)	1786	0,02 (0,01)	0,03 (0,01)	Nee, tenzij	100	Moeilijk
Lg09 Droog struisgrasland	1000	0,02	0,02	-	25	Redelijk
H2330 Zandverstuivingen	714	0,03	0,02	Nee, tenzij	5	Goed
H7140A Overgangs- en trilvenen (trilvenen)	1214	0,02	0,02	Ja, mits	60	Moeilijk
H7110B Actieve hoogvenen (heideveentjes)*	786	0,01	0,01	Nee, tenzij	5	Moeilijk
Kempenland West						
H3130 Zwakgebufferde vennen	571	0,03	0,04	Nee, tenzij	5	Beperkt
H2310 Stuifzandheiden met struikhei	1071	0,02	0,03	Nee, tenzij	15	Redelijk
H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen	1429	0,02	0,03	Nee, tenzij	5	Goed
H4030 Droge heiden (zoekgebied)	1071	0,02 (0,03)	0,03 (0,03)	Nee, tenzij	15	Redelijk
H4010A Vochtige heide (hogere zandgronden)	1214	0,02	0,02	Nee, tenzij	10	Beperkt
H3160 Zure vennen (zoekgebied)	714	0,02 (0,03)	0,03 (0,03)	Nee, tenzij	5	Beperkt
H91D0 Hoogveenbossen*	1786	0,02	0,02	Nee, tenzij	100	Moeilijk
H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen)*	1857	0,02	0,02	Nee, tenzij	100	Beperkt
H9190 Oude eikenbossen	1071	0,01	0,02	Nee, tenzij	300	Moeilijk
H9120 Beuken-eikenbossen met hulst	1429	0,10	0,02	Nee, tenzij	300	Beperkt
Lg03 Zwakgebufferde sloot	1786	0,01	0,02	-	5	Redelijk
H6410 Blauwgraslanden	1071	0,01	0,01	Nee, tenzij	20	Beperkt
H9160A Eiken-haagbeukenbossen (hogere zandgrond)	1429	0,01	0,01	Nee, tenzij	300	Moeilijk
Regte Heide & Riels Laag						
H4030 Droge heiden	1071	0,01	0,01	Nee, tenzij	15	Redelijk
H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen)*	1857	0,01	0,01	Nee, tenzij	100	Beperkt
H6410 Blauwgraslanden	1071	0,01	0,01	Ja, mits	20	Beperkt
H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen	1429	0,01	0,01	Nee, tenzij	5	Goed
H3130 Zwakgebufferde vennen	571	0,01	0,01	Nee, tenzij	5	Beperkt
H3160 Zure vennen	714	0,01	0,01	Nee, tenzij	5	Beperkt
H4010A Vochtige heide (hogere zandgronden)	1214	0,01	0,01	Nee, tenzij	10	Beperkt
H7140A Overgangs- en trilvenen (trilvenen)	1214	-	0,01	Ja, mits	60	Moeilijk
Deurnse Peel & Mariapeel						
H7120ah Herstellend hoogveen	500	0,01	0,01	Nee, tenzij	20	Moeilijk

* *Prioritair habitattype*

¹ op rekenpunten met een naderende overschrijding (KDW- 70)

² Conclusie uit Natuurdoelanalyse:

- **Ja**: geen verslechtering van stikstofgevoelige natuur en eventuele uitbreidingsdoelen worden gehaald
- **Ja, mits**: geen verslechtering van stikstofgevoelige natuur, maar het is niet zeker of de uitbreidingsdoelen gehaald worden. Aanvullende maatregelen zijn noodzakelijk.
- **Nee, tenzij**: verslechtering kan niet worden uitgesloten en eventuele uitbreidingsdoelen worden niet gehaald. Aanvullende maatregelen zijn noodzakelijk.

³ Gebaseerd op de aanwezige (a)biotische factoren