

Structuurvisie Brainport Oost

Voorlopig Toetsingsadvies over het milieueffectrapport

21 januari 2011 / rapportnummer 2491-95

1. Voorlopig oordeel over de milieueffectrapporten

De Provincie Noord-Brabant heeft een ontwerp-structuurvisie opgesteld voor het oostelijk deel van de Brainport-regio. Hierin maakt ze keuzes voor de ontwikkeling van woon- en werklocaties, voor een nieuwe oost-westverbinding in de vorm van een autoweg en voor een opwaardering van een deel van de N279 tot autoweg. Voor de onderbouwing van deze keuzes zijn twee milieueffectrapporten opgesteld: het eerste heeft betrekking op de woon- en werklocaties (hierna 'het MEROS-project') en het tweede op de nieuwe en aan te passen infrastructuur (hierna 'het project Noordoostcorridor'). Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant zijn bevoegd gezag in deze procedure. In dit advies spreekt de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna 'de Commissie')¹ zich uit over de volledigheid en kwaliteit van beide milieueffectrapporten.

Tijdens de toetsing van de milieueffectrapporten heeft de Commissie gevraagd om aanvullende informatie aan te leveren over de samenhang tussen beide milieueffectrapporten en verder over:

- de herkomst en de bestemming van en de trend in het verkeer in de regio — mede onder invloed van de uitvoering van het MEROS-project. Dit is belangrijk voor het onderbouwen van de mate waarin de alternatieven (delen van) het verkeersprobleem kunnen oplossen;
- de effecten van beide projecten op het hydrologische en het natuurlijke systeem in het studiegebied. Dit is belangrijk om nadelige effecten op natte beschermde natuur en de mate waarin ze kunnen worden voorkomen of bestreden, goed te kunnen inschatten.

De initiatiefnemer heeft een schriftelijke toelichting aangeleverd die de Commissie bij haar advies heeft betrokken. De Commissie beveelt aan om deze toelichting ook openbaar te maken.

Beide milieueffectrapporten samen vormen een gedegen inventarisatie van de milieueffecten van de verschillende opties voor de Noordoostcorridor en van de afzonderlijke, in een voorfase geselecteerde bouwlocaties. De Commissie constateert dat de samenhang tussen beide milieueffectrapporten, die via afzonderlijke trajecten zijn voorbereid, gering is. Daarmee is de kans op een niet geheel optimaal besluit reëel, omdat het inzicht in de wisselwerking tussen beide initiatieven en in de effecten daarvan ontbreekt. Verder signaleert de Commissie bij toetsing aan de vastgestelde richtlijnen en aan de wettelijke inhoudseisen een aantal tekortkomingen. Zij acht het aanvullen van deze tekorten essentieel, wil Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant een besluit nemen over de ruimtelijke keuzes uit de structuurvisie waarin het milieubelang volwaardig is meegewogen.

Meer concreet mist de Commissie de volgende informatie:

- de beschrijving van de verkeersproblematiek waarmee nut en noodzaak van de Noord-oostcorridor worden onderbouwd;

¹ De samenstelling van de werkgroep van de Commissie m.e.r., haar werkwijze en verdere projectgegevens vindt u in bijlage 1 bij dit advies. Projectgegevens en bijbehorende stukken, voor zover digitaal beschikbaar, zijn ook te vinden via commissiener.nl onder 'Adviezen Commissie'.

- een meer integrale beschrijving, op systeemniveau, van de verwachte milieueffecten per verstedelijkingsalternatief. Vooral het ontbreken van een hydrologische systeemanalyse wordt gezien als een tekort;
- delen van de beschrijving van de knelpunten en de ambities voor het woonmilieu en van de analyse van de effecten van de initiatieven op de geluidbelasting en de luchtkwaliteit;
- een analyse van de mogelijke stikstofbelasting van het Natura 2000-gebied 'Strabrechtse Heide' en van de mogelijke effecten van deze belasting.

De gesignaleerde tekortkomingen hebben betrekking op de gehanteerde onderzoeksmethode en/of op de kwaliteit van de informatie. De Commissie sluit niet uit dat, door de gehanteerde onderzoeksmethode, kansen onbenut blijven en dat de keuze voor een andere aanpak zou kunnen leiden tot een andere opbouw, interpretatie van effecten en beoordeling van de alternatieven.

Het bevoegd gezag heeft de Commissie verzocht de advisering op te schorten om de initiatiefnemer in de gelegenheid te stellen op korte termijn een aanvulling op het MER te maken. De Commissie zal vervolgens een definitief oordeel geven over het MER en de aanvulling.

In hoofdstuk 2 licht de Commissie haar voorlopige oordeel toe.

2. Toelichting op het voorlopige oordeel

2.1 Beschrijving van de verkeersproblematiek

Het project Noordoostcorridor heeft primair tot doel de bereikbaarheid van het oostelijk deel van de Brainport-regio en de robuustheid van het hoofdwegennet rond Eindhoven te versterken. Tegelijkertijd wordt de verwachting uitgesproken dat verbetering van het verkeersnetwerk bijdraagt aan de integrale gebiedsontwikkeling voor wonen, werken, landschap en recreatie². De voorgenomen infrastructurele aanpassingen bestaan concreet uit het opwaarderen van de N279 tussen de A50 bij Veghel en de A67 bij Asten en de aanleg van een nieuwe oost-westverbinding tussen de A50/A58 en de N279. Verwacht wordt dat daarmee een aantal (onderliggende) wegen, waaronder de A/N270, wordt ontlast.

Het deelrapport van het plan-MER over verkeer en bereikbaarheid beschrijft vooral wijzigingen in verkeersintensiteiten op het hoofdwegennet voor verschillende alternatieven. Het laat dus vooral zien waar en in welke mate (toekomstige) knelpunten worden opgelost. Aan de herkomst en bestemming van de verkeersstromen wordt slechts beperkt aandacht besteed. Daarmee blijft onduidelijk welke stromen (lokale, intraregionale, interregionale of doorgaande)³ de bereikbaarheidsproblemen veroorzaken, of er naast de A270 en de A67 een nieuwe oost-westverbinding nodig is en of afwaarderen van de meeste directe verbinding tussen Eindhoven en Helmond effectief is.

² Plan-MER Noordoostcorridor, hoofdrapport, pag. 2.

³ Verkeer binnen het MEROS-gebied wordt beschouwd als 'lokaal', binnen het Brainportgebied als 'intraregionaal', van en naar dat gebied als 'interregionaal', en zonder herkomst of bestemming in het Brainportgebied als 'doorgaand'.

De Commissie ziet verschillende redenen om een meer gedegen analyse en presentatie van de herkomst en bestemming van het verkeer te bepleiten:

- Een dergelijke analyse zou niet alleen meer inzicht verschaffen in de oorzaken van de bereikbaarheidsproblemen, maar ondersteunt ook de bruikbaarheid van de berekende verkeersintensiteiten als solide basis voor de keuze van een alternatief.⁴ De nieuwe oost-westverbinding bemoeilijkt immers realisatie van een andere regionale doelstelling, namelijk de vorming van het robuuste en rustige, groen-blauwe middengebied, 'Rijk van Dommel en Aa', waarover inmiddels een m.e.r.-procedure loopt.⁵ Het MER geeft aan dat kostbare maatregelen noodzakelijk zijn om de negatieve effecten van deze ingreep in de hand te houden. Daarnaast wordt de verkeersafname op de A/N270 ten opzichte van de autonome ontwikkeling en de daaraan gekoppelde verbetering van de milieusituatie niet gewaardeerd ten opzichte van de wijzigingen die elders optreden. Deze voorbeelden onderstrepen het belang van een meer gedegen analyse als onderbouwing van de gekozen oplossing.
- De verkeersprognoses geven alleen een indicatie van het te verwachten verkeer in de toekomst. Zo kunnen de gehanteerde uitgangspunten (bevolking, arbeidsplaatsen, infrastructuur, economie) zich anders ontwikkelen dan verondersteld. De onzekerheden in de verkeersanalyses zijn groot in vergelijking met de verschillen in de verkeerseffecten van de onderscheiden alternatieven. Toch wordt aan die verschillen soms een belangrijke waarde toegekend.⁶ Een analyse van herkomst en bestemming kan van nut zijn bij het in perspectief plaatsen van deze waardering.
- Een betere analyse kan in het vervolgtraject ook gebruikt worden om een eventueel gefaseerde uitvoering van het project te onderbouwen.⁷
- Verschillende uitbreidingslocaties die in het MEROS-project worden meegewogen, liggen in de omgeving van de A/N270. De verkeerseffecten van het MEROS-project zijn niet meegenomen in de verkeersanalyses voor de Noordoostcorridor. Inzicht in de herkomst en bestemming van verkeer en in het aandeel van het lokale en intraregionale verkeer daarin biedt een betere basis voor een onderbouwde aanneme van de betekenis van het MEROS-project voor de verkeersstromen en in de mogelijkheden voor afwaarderen van de A/N270.

De Commissie beveelt aan om op basis van een kritische beschouwing van de resultaten van de verkeersberekeningen (met name de herkomst–bestemmingstabel) te analyseren welk type verkeer (lokaal, intraregionaal, interregionaal en doorgaand) van de wegen gebruik maakt. Daarnaast beveelt ze aan om deze informatie te gebruiken bij het waarderen van de alternatieven op doelbereik. Beschrijf daarbij eenduidig de relatie tussen de omvang van de wijziging en de waardering ervan.

⁴ De Commissie stelt vast dat een belangrijk deel van de zienswijzen die betrekking hebben op de Noordoostcorridor, de probleemanalyse en de onderbouwing van nut en noodzaak in vraag stellen. Voorbeelden zijn de zienswijzen met nummer 2372377, 2374560, 2376118, 2376171, 2376287 en 2377285.

⁵ In een groot aantal, gelijklopende zienswijzen wordt gesteld: 'er wordt een oplossing gezocht voor een probleem (barrières voor natuur en recreatie), en de aangedragen oplossing (Wilhemina-variant) voegt juist een extra barrière toe' (voorbeeld: zienswijze 2376044).

⁶ De verhouding tussen de onzekerheid in de schattingen en de grootte van de verkeerseffecten wordt ook aan de orde gesteld in de zienswijzen van de Brabantse Milieufederatie, Milieudefensie, 2370904, 2375217, 2376287 en 2376749.

⁷ Sommige zienswijzen pleiten voor eerst aanleggen van de weg langs het kanaal en vervolgens opwaarderen van de N279, andere voor gelijktijdige realisatie en weer andere voor een omgekeerde volgorde. Hieruit spreekt onduidelijkheid en mogelijk verschil van inzicht over het oplossend vermogen van de onderdelen van het initiatief.

2.2 Integrale systeembeschrijvingen en –analyses

5 Ieder verstedelijkingsalternatief in het MEROS–project is opgebouwd uit een aantal los van elkaar staande, nieuwe woon/werk–locaties. Iedere combinatie van locaties die als alternatief wordt beschouwd, voldoet aan de kwantitatieve taakstelling voor woningbouw en uitgeefbaar
10 bedrijventerrein. Van iedere afzonderlijke locatie zijn de verwachte milieueffecten gescoord. De milieueffecten per locatie zijn rechtlijnig (ongewogen) geaggregeerd van ‘deelaspect’⁸ via ‘hoofdaspect’⁹ naar een ‘integrale effectscore’ voor het alternatief. Deze aggregatie is helder en consequent doorgevoerd. Onduidelijk blijft waarom effecten ongewogen zijn opgeteld, aangezien de betekenis ervan voor de kwaliteit van een gebied of systeem heel verschillend kan zijn.¹⁰

15 In het enkel aggregeren van effectscores van separaat beoordeelde locaties zit naar het oordeel van de Commissie ook de zwakte van deze methodiek. Hiermee wordt de vraag niet beantwoord of de effecten die afzonderlijke locaties hebben op de doelen voor het gehele gebied, elkaar versterken dan wel tegenwerken. Enkele voorbeelden illustreren dit tekort:

- De keuze en clustering van nieuwe woonlocaties in het MEROS–project oogt enigszins willekeurig nu de analyse van de relatie met de bestaande wijken en met het voorzieningenniveau van deze wijken beperkt blijft tot het bepalen van de afstand tot voorzieningen en de eventuele mogelijkheid tot realisatie ervan. De opgave voor MEROS beslaat
20 minder dan 10% van de bestaande voorraad. Door de locaties niet als integraal onderdeel van bestaande stedenbouwkundige en landschappelijke structuren te bezien en de kwaliteit van voorzieningenstructuren en openbaar vervoer maar zeer ten dele mee te wegen, is de beoordeling erg onvolledig (zie hiervoor ook par. 2.3 van dit advies). Deze beoordeling wordt verder negatief beïnvloed door kwalitatief onvoldoende kaartbeelden die de verhoudingen tussen bestaande gebieden en nieuwe gebieden onevenwichtig en ten dele onleesbaar tot uitdrukking brengen.¹¹
- In het MER voor het MEROS–project blijft de nagestreefde structuur van het middengebied onderbelicht. Hierdoor blijft onduidelijk in welke mate (combinaties van) locaties
30 bijdragen aan de realisatie van een robuust, samenhangend middengebied of juist de fragmentatie ervan in de hand werken.¹²
- Door het BZOB–bos¹³ aan te wijzen als toekomstig bedrijventerrein wordt ervoor gekozen om EHS–gebied met relatief geringe natuurwaarden op te offeren en elders te compenseren ten gunste van concentratie van bedrijven. Voor BZOB–bos en Diesdonk zijn grondig uitgewerkte compensatieplannen opgesteld. Er is voor gekozen om compensatie uit te
35 voeren direct in de omgeving waar het verlies optreedt en niet in het middengebied, ondanks de daar aanwezige mogelijkheden. Welke kansen worden gemist om dit middengebied te realiseren wordt niet duidelijk, omdat het streefbeeld voor dit gebied niet is beschreven in het MER.¹⁴

⁸ Voorbeelden van deelaspecten zijn effecten op archeologie of luchtkwaliteit.

⁹ Voorbeelden van hoofdaspecten zijn effecten op landschap en milieuhygiëne.

¹⁰ Zie hiervoor bijvoorbeeld ook de zienswijze met nummer 2359854.

¹¹ Zie hiervoor ook de zienswijze van de gemeente Deurne.

¹² Ook zienswijze 2366139 signaleert dat het MER voor het MEROS–project zich beperkt tot het onderzoeksgebied binnen de ‘werkgrens’.

¹³ BZOB = Bedrijventerrein Zuidoost Brabant.

¹⁴ In de structuurvisie is wel aangegeven dat de compensatie (deels) in het Rijk van Dommel kan worden gerealiseerd en ook in het MER bij de structuurvisie voor ‘Het Rijk van Dommel en Aa’, dat onlangs voor toetsing aan de Commissie is voorgelegd, wordt deze mogelijkheid beschreven. Over deze invulling zal pas in een volgende fase worden besloten.

- 5
- Ingrepen in de stroomdalgebieden, zoals woningbouw in Lungendonk en aanleg van een weg in het Dommeldal scoren ongunstig op het punt van verdroging omdat ze plaatsvinden in de infiltratiegebieden van kwelafhankelijke natte natuur die gevoelig is voor verdroging. Aangenomen wordt dat onder meer door ‘hydrologisch neutraal bouwen’ negatieve effecten kunnen worden voorkomen. De Commissie constateert dat de huidige inrichting van het relatief natte infiltratiegebied bij Lungendonk mogelijk al voor verdroging zorgt van de kwelafhankelijke natuur in de aangrenzende natuurparel ‘Sang en Goorkens’. Om te weten of de geplande ontwikkelingen zonder verdere verdroging kunnen worden uitgevoerd en eventueel zelfs kunnen bijdragen aan de bestrijding van de verdroging moet al in deze fase van het onderzoek in kwantitatieve zin naar de verdrogingseffecten worden gekeken. Naar het oordeel van de Commissie is een beter beeld van het hydrologische systeem en van de effecten en de haalbaarheid van mitigatie nodig om een goed onderbouwde keuze uit de alternatieven te kunnen maken.¹⁵
 - De N279 tussen Veghel en Asten wordt gezien als een economische ontwikkelingsas aan de oostkant van de Brainport-regio. In het MEROS-project, waarin een analyse wordt gemaakt van de mogelijkheden om langs deze as bedrijvigheid te ontwikkelen, wordt echter geen relatie gelegd met de bedrijvigheid in Veghel. De betekenis van de bedrijventerreinen uit het MEROS-project voor de volledige as komt daardoor niet uit de verf.

- 20
- De Commissie beveelt aan om:
- een gebiedsgerichte systeemanalyse uit te voeren, vooral voor het hydrologische systeem en die te gebruiken om de effecten van de ingrepen op de natuurwaarden te kwantificeren. Door een meer gebiedsgerichte analyse kan ook de compensatie voor het eventueel inrichten van het BZOB-terrein of Diesdonk beter worden onderbouwd;
 - de locaties meer als onderdeel van de bestaande stedenbouwkundige en landschappelijke structuren te beoordelen, waarbij voor de werklocaties rekening gehouden moet worden met de economische kracht van Veghel en de N279-corrridor;
 - een gevoeligheidsanalyse uit te voeren door de ongewogen optelling van effecten te voorzien van weegfactoren, waarbij met name effecten die onderliggende systemen beïnvloeden, zwaarder wegen.
- 25
- 30

2.3 Ambities, knelpunten en effecten voor het woonmilieu

In het MER voor het MEROS-project wordt aangenomen dat de volledige bouwopgave gerealiseerd wordt in de vorm van groenstedelijke woonmilieus met een bebouwingsdichtheid van 25 woningen per hectare. Het hoofdrapport plan-MER Noordoostcorridor stelt op pagina 10: “De diffuse bebouwing en de fijnmazigheid van het wegennet maken de regio minder gunstig voor OV,...”. Deze inperking van de verstedelijkingsopties in de voorfase van het project impliceert ook een keuze voor een omvangrijker omgevingseffect in de vorm van extra ruimtebeslag, onder meer in het groene middengebied, en minder mogelijkheden voor de ontwikkeling van openbaar vervoer en fietsgebruik.¹⁶

35

40

¹⁵ Zie hiervoor bijvoorbeeld ook de zienswijzen van de Brabantse Milieufederatie en de gemeente Deurne, de zienswijze met nummer 2374554 en het rapport van Natuurbalans Limes Divergens “Meros bedrijventerreinen: Diesdonk of BZOB-Bos. Een Ecologische review van de locatiekeuzes.”

¹⁶ Verschillende zienswijzen (waaronder 2372868, 2374560 en 2376044) signaleren een beperkte focus op de ‘mobiliteitsladder’.

Daarnaast biedt het MER geen inzicht in de verwachte bevolkingsopbouw, zoals in het aantal een- en meerpersoonshuishoudens, als onderbouwing voor deze keuze. Vanwege de lange doorlooptijd van het MEROS-project wordt nu geoordeeld op basis van gedateerde prognoses¹⁷ voor de bevolkings- en huishoudensontwikkeling en voor de behoefte aan bedrijventerreinen. Gelet op de recente economische en maatschappelijke ontwikkelingen, is ten minste een relativering van de gepresenteerde cijfers benodigd¹⁸. Naar het oordeel van de Commissie is dit mogelijk door scenario's in de fasering van de ontwikkelopgaven aan te houden. Op dit ogenblik is een dergelijke fasering alleen (globaal) aangegeven voor het MMA. Deze fasering zou ook uitgewerkt moeten worden voor beide voorkeursalternatieven waarbij de betekenis van verwachte milieueffecten voor die uitwerking is aangegeven.

Het maken van inrichtingsmodellen per locatie, zoals aanbevolen in de richtlijnen, waarbij de specifieke kenmerken en liggingaspecten worden meegewogen¹⁹, zou een beter inzicht bieden in de mogelijkheden van andere woonmilieus en daarmee in de capaciteit van de onderscheiden locaties.

Daarnaast constateert de Commissie een aantal onduidelijkheden en inconsistenties in de inventarisatie van de geluidbelasting en de luchtkwaliteit:

- De verdeling van de geluidbelasting wordt niet op kaart gepresenteerd, niet voor de actuele situatie en ook niet voor de verschillende alternatieven. Daardoor blijft onduidelijk waar de hoogbelaste woningen zich bevinden, welke wegen bepalend zijn voor de vastgestelde akoestische situaties, welke ontwikkelingen (on-)gewenst zijn en welke maatregelen eventueel kunnen worden overwogen. Gebruik van inrichtingsmodellen (zoning) en van een toetsbare omschrijving van de gezondheidsambities zou helpen bij het voorkomen van en gericht bijsturen van de knelpunten die zich voordoen. Ook de effecten van de infrastructurele aanpassingen op de nieuwe ontwikkelingslocaties, die nu ontbreekt, zou hiermee in beeld kunnen worden gebracht
- Onduidelijk is ook hoe het adressenbestand dat is gebruikt bij de luchtkwaliteitsberekeningen (ACN 2002) zich verhoudt tot het adressenbestand dat is gebruikt voor de berekeningen van de geluidbelasting (bestand niet benoemd). Bij geluid worden in totaal 112.178 woningen worden beschouwd terwijl bij luchtkwaliteit slechts 38.691 woningen worden beschouwd.²⁰ De achtergrond van dit verschil is onduidelijk omdat in de twee gevallen is uitgegaan van hetzelfde studiegebied.
- Voor de berekening van de geluidbelasting is een SRE-model gebruikt waarin meerdere geluidreducerende maatregelen zijn opgenomen. Welke maatregelen dat zijn, wordt niet duidelijk en dus ook niet of er nog maatregelen achter de hand zijn.²¹ Informatie omtrent haalbaarheid van mitigerende geluidmaatregelen is belangrijk voor de uiteindelijke keuze voor alternatieven en varianten, zelfs in een globaal toetsend plan-MER. Ook hier is de relatie met de toetsbaar omschreven gezondheidsambities van belang.

¹⁷ De bevolkingsprognose stamt uit 2005 (MEROS deel A, p. 62) en die voor bedrijventerreinen is gebaseerd op de RBSV 2000 (MEROS deel A, p. 52), waarbij een nieuwe prognose uit 2006 gebruikt is voor een gevoeligheidsanalyse.

¹⁸ De gemeente Helmond geeft aan dat in verband met bijgestelde bevolkingsprognoses, vergrijzing en groei van het aantal 1- en 2-persoonshuishoudens enkele van de woonlocaties geschrapt kunnen worden en het accent zal verschuiven naar realisatie van nieuwe woningen binnen bestaande kernen. Deze zienswijze wordt bijvoorbeeld ook door de gemeente Someren onderschreven.

¹⁹ Bijvoorbeeld hogere dichtheden realiseren nabij een OV-knooppunt en stedelijke bebouwing of hogere dichtheden realiseren als nabij de locatie al een ontsluitings- en groenstructuur aanwezig is.

²⁰ Noordoostcorridor, Themadocument woon- en leefmilieu, bijlage II, tabel II.1 resp. bijlage III, tabel III.1.

²¹ Noordoostcorridor, Themadocument woon- en leefmilieu, pag. 12.

- Uit het geluidonderzoek volgt dat er bij alle beschouwde alternatieven en varianten sprake is van meer geluidbelaste woningen ten opzichte van het nulalternatief²², zoals ook verwacht mag worden voor situaties waarbij meer verkeer rijdt door bewoonde gebieden. Uit het luchtkwaliteitonderzoek blijkt echter dat bij een aantal alternatieven en varianten sprake is van een afname van concentraties PM₁₀ en NO₂ bij de woningen ten opzichte van het nulalternatief. Een verklaring voor deze tegengestelde ontwikkeling is niet gegeven.

De Commissie beveelt aan om:

- een gevoeligheidsanalyse uit te voeren voor de gebruikte gemiddelde dichtheid en voor de gebruikte prognoses, bijvoorbeeld in de vorm van een faseringsstrategie;
- de geluidbelasting in het studiegebied alsnog in de vorm van geluidcontourkaarten in beeld te brengen en aan te geven welke mitigerende geluidmaatregelen (op globaal niveau) mogelijk zijn en welk effect ze hebben;
- het verschil tussen het totale aantal woningen in het geluid- en luchtkwaliteitsonderzoek te verklaren;
- toe te lichten waarom de concentraties NO₂ en PM₁₀ afnemen ten opzichte van het nulalternatief daar waar de geluidbelasting ter hoogte van de beschouwde woningen toeneemt.

2.4 Stikstofbelasting van het Natura-2000 gebied Strabrechtse Heide

In het Natura 2000-gebied de 'Strabrechtse Heide' komen meerdere droge zowel als natte stikstofgevoelige habitats voor met een zeer lage kritische depositiewaarde (KDW), waaronder Stuifzandheiden met struikheide (H2310), Zandverstuivingen (H2330) en Zeer zwak gebufferde vennen (H3110). Voor de meeste van deze gevoelige habitats is als doel gesteld om de kwaliteit ervan te verbeteren. De achtergronddepositie in de regio overschrijdt de KDW voor deze habitats aanzienlijk.

In het MER wordt aangegeven dat geen effecten van verhoogde stikstofemissies op de 'Strabrechtse Heide' worden verwacht. In het MER is aangenomen dat door de aanleg van de Noordoostcorridor uitsluitend een herverdeling van verkeer zal plaatsvinden en dat aan de zuidkant van het studiegebied de verkeerintensiteit zal afnemen. Geconcludeerd wordt dat als gevolg hiervan de stikstofdepositie in het Natura 2000-gebied niet zal toenemen. Het is echter onzeker of het voornemen bijdraagt aan de realisatie van de verbeterdoelstelling zolang de toe- of afname van stikstofbelasting op de daarvoor gevoelige habitattypen niet in kaart is gebracht.

De Commissie beveelt aan om een betere indicatie te geven van de wijziging in de stikstofbelasting en of deze al of niet kan leiden tot significant negatieve effecten voor het Natura 2000-gebied 'Strabrechtse Heide'.

²² Noordoostcorridor, Themadocument woon- en leefmilieu, bijlage II, tabellen II.1 en II.2.