

# ADC-toets (ikv Habitatrictlijn)

Zoals voorzien in artikel 6, lid 4 Habitatrictlijn omgezet door artikel 36ter, § 5 Natuurdecreet

Bijlage 1 bij het Ontwerp Voorkeursbesluit Complex Project Noord-Zuid  
Limburg

## Opdrachtgevers:

De Werkvennootschap



Botanic Tower – Sint-Lazaruslaan 4-10  
1210 Brussel – België  
tel. + 32 2 793 09 93

Departement Omgeving



DEPARTEMENT  
OMGEVING

Koning Albert II-laan 20/8  
1010 Brussel – België  
tel. + 32 2 553 80 11

## Opdrachthouder:

Studio NZL

THV Tractebel - Arcadis

Esplanade Oscar Van de Voorde 1  
9000 GENT  
België  
tel. + 32 9 240 09 11  
e-mail: NZLagenda@outlook.be  
www.tractebel-engie.com

OPSTELLER(S): Els Geerts, Nele Aerts, Paul Arts, Liesbet Van den Schoor

DATUM: december 2021

REVISIE: versie 20211124

REFERENTIE: Voorkeursbesluit – bijlage – ADC-test i.k.v. Habitatrictlijn

## INHOUDSOPGAVE

1. Inleiding.....	1
2. Europees beschermde natuur.....	4
<b>2.1.</b> Onderzoek naar alternatieve oplossingen .....	4
<b>2.2.</b> Dwingende redenen van openbaar belang .....	9
<b>2.3.</b> Compenserende maatregelen .....	11

## 1. INLEIDING

M.u.v. het HOV in zone A en C blijkt uit de uitgevoerde drieledige natuureffectenbeoordeling (zie Passende Beoordeling, Verscherpte Natuurtoets en Algemene natuurtoets bij het s-MER-rapport) dat de afwijkingsprocedure (ADC-toets) zich voor voorliggend plan/project opdringt, zowel in relatie tot de Europees beschermde natuur (ADC-toets gekoppeld aan de habitattoets) als in relatie tot de Vlaams beschermde natuur door middel van VEN (ADC-toets gekoppeld aan de verscherpte natuurtoets).

Een plan of project waarvan uit de bovenvernoemde beoordelingen blijkt dat het respectievelijk een betekenisvolle aantasting (habitattoets) of onvermijdbare en onherstelbare schade (verscherpte natuurtoets) zal veroorzaken, kan namelijk enkel doorgang vinden indien een strikte afwijkingsprocedure (de zogenaamde 'ADC-toets') wordt gevolgd. Het plan of project zal in dat geval enkel kunnen doorgaan als is voldaan aan drie voorwaarden:

1. er zijn geen alternatieven voorhanden (A);
2. er is een dwingende reden van groot openbaar belang aanwezig (D)
3. er worden compenserende maatregelen genomen (C).

Concreet moet daarbij rekening worden gehouden met het volgende:

- 1) In de Europese Leidraad 'Beheer van Natura 2000'-gebieden/De bepalingen van artikel 6 van de Habitatrictlijn (Richtlijn 92/43/EEG) is bepaald dat de eerste verplichting van de afwijkingsprocedure van artikel 6, lid 4 Habitatrictlijn (ADC-toets), is te onderzoeken of er alternatieve oplossingen voor het plan of project zijn (de 'A' van de ADC-toets).

In dit verband moet zijn gewaarborgd dat alle haalbare alternatieve oplossingen die voldoen aan de doelstellingen van het plan of project, met dezelfde mate van gedetailleerdheid zijn onderzocht. Deze beoordeling moet worden verricht in het licht van de soorten en habitats waarvoor het gebied is aangewezen en de instandhoudingsdoelstellingen van het gebied. Ook de nuloptie moet zijn overwogen.

Nagegaan moet worden of er alternatieve oplossingen zijn die de natuurlijke kenmerken van het betrokken gebied beter vrijwaren. Er dient een analyse te worden verricht van alle haalbare alternatieven die voldoen aan de doelstellingen van het plan of project, met name hoe deze relatief presteren ten opzichte van instandhoudingsdoelstellingen van het gebied, de natuurlijke kenmerken van het gebied en de bijdrage van het gebied aan de algehele samenhang van het Natura 2000-netwerk. De referentieparameters voor vergelijkingen moeten betrekking hebben op het bewaren en in stand houden van de natuurlijke kenmerken van het gebied en van de betrokken ecologische functies.

Het uitgevoerde alternatievenonderzoek moet het voor de natuur minst schadelijke alternatief aanwijzen.

- 2) In tweede instantie dienen in het kader van de ADC-toets de 'dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard, die

de uitvoering van het betrokken plan of project noodzakelijk maken' (de 'D' van de ADC-toets) te worden aangetoond.

De aangevoerde 'dwingende reden van groot openbaar belang' moeten zwaarder doorwegen dan de instandhoudingsdoelstellingen voor het gebied dat de gevolgen van plan of project zal ondervinden.

Het begrip 'dwingende reden van groot openbaar belang' wordt niet omschreven in de Habitatrictlijn. Wel worden in artikel 6, lid 4, 2<sup>de</sup> alinea Habitatrictlijn, de menselijke gezondheid, de openbare veiligheid en voor het milieu wezenlijke gunstige effecten genoemd als voorbeelden van dwingende redenen van groot openbaar belang. Wat de 'andere dwingende redenen van groot openbaar belang' van sociale of economische aard betreft, blijkt uit de formulering dat alleen het door openbare instanties of particuliere organisaties behartigde openbaar belang tegen de instandhoudingsdoelstellingen van de richtlijn kan opwegen.

In de Leidraad is hierover het volgende bepaald:

*'Uit de manier waarop de bepaling is geconstrueerd, blijkt dat in specifieke gevallen de bevoegde nationale instanties het verlenen van toestemming voor de plannen of projecten moeten laten afhangen van de vraag of bovenbedoelde dwingende redenen zwaarder doorwegen dan de instandhoudingsdoelstellingen voor het gebied dat de gevolgen van die initiatieven zal ondervinden. Deze afweging moet worden gebaseerd op de volgende elementen:*

- a) er moet een dwingende reden zijn om het plan of project uit te voeren;*
- b) het openbaar belang moet groot zijn: het is daarom duidelijk dat niet elk type openbaar belang van sociale of economische aard toereikend is, met name wanneer dit wordt afgewogen tegen het bijzondere gewicht van de belangen die door de richtlijn worden beschermd (zie bijvoorbeeld overweging 4, waarin wordt gerefereerd aan het 'natuurlijk erfgoed van de Gemeenschap');*
- c) in dit verband lijkt het ook redelijk om aan te nemen dat het openbaar belang alleen groot is als er sprake is van een langetermijnbelang; economische kortetermijnbelangen en andere belangen die alleen op korte termijn voordelen opleveren voor de samenleving, wegen niet op tegen de langdurige instandhoudingsdoelstellingen die door de richtlijn worden beschermd.'*

3) Compenserende maatregelen (de 'C' van de ADC-toets) kunnen slechts effect hebben wanneer zij de juiste reikwijdte hebben. Deze reikwijdte staat rechtstreeks in verband met de geraamde doeltreffendheid van de voorgenomen maatregelen en met de kwantitatieve en kwalitatieve aspecten van de kenmerkende elementen van een gebied die schade kunnen ondervinden (onder meer structuur, functie en rol van deze elementen in de algehele samenhang van het Natura 2000-netwerk).

De compensatieverhouding wordt per geval bepaald, moet de ecologische functies waarborgen en moet in een eerste fase worden vastgesteld in het licht van de gegevens uit de passende beoordeling op grond van artikel 6, lid 3 Habitatrictlijn. Vervolgens kan de verhouding worden bijgesteld overeenkomstig de resultaten die bij de

effectiviteitsmonitoring worden geconstateerd, en moet een gemotiveerd definitief besluit over het niveau van de compensatie worden genomen.

Compensatieverhoudingen van 1:1 zijn aanvaardbaar wanneer deze aantoonbaar voldoende zijn om op korte termijn een volledig succes van de maatregelen voor het herstel van structuur en functies te bereiken, d.w.z. dat de instandhouding of de instandhoudingsdoelstellingen van de habitats of de populaties van belangrijke soorten die schade kunnen ondervinden van het plan of project, nooit in het gedrang komen.

Voor beide niveaus wordt verder ingegaan op de daartoe noodzakelijke voorwaarden A, D en C voor het voorkeursalternatief. In de uitwerkingsfase zal de ADC-toets verder worden doorlopen in functie van het projectbesluit.

In deze bijlage wordt ingegaan op de ADC-toets in het kader van de habitatrichtlijn, in functie van het voorkeursbesluit.

## **2. EUROPEES BESCHERMDE NATUUR (ADC-TOETS GEKOPPELD AAN DE HABITATTOETS)**

### **2.1. ONDERZOEK NAAR ALTERNATIEVE OPLOSSINGEN**

In het kader van de complexeprojectenprocedure werd een uitgebreid alternatievenonderzoek gevoerd om mogelijke oplossingen te onderzoeken.

In een eerste fase, in de AON (maart 2020), werden 7 alternatieven voorgesteld als combinaties van de sturende bouwstenen 1 (HOV<sup>1</sup>) en 2 (regionale wegverbinding).

Vervolgens werd in de zomer en het najaar van 2020 - voorafgaand aan het strategisch milieuonderzoek - een verdere verfijning en trechtering van deze mogelijke alternatieven uitgevoerd aan de hand van volgende aanpak:

- Technische verfijning om impact te kunnen begroten, met focus op de sturende bouwstenen 1 en 2;
- Verdiepend onderzoek voor de kritische thema's (mobiliteit en impact natuur en water, meer specifiek: '(eco)hydrologisch onderzoek' en 'Voorstudie naar impact op waardevolle natuur (SBZ en VEN)') om substantiële verschillen in beeld te brengen, met focus op de onderscheidende effecten.

Op basis van de resultaten van deze verfijningsfase<sup>2</sup> werd een aantal alternatieven niet meer als redelijk beschouwd: de alternatieven met de trein als openbaar vervoersysteem (A1 en A7) vielen hierdoor af; omwille van een onvoldoende oplossend vermogen én een te grote impact op waardevolle natuur (SBZ en VEN) en het bijbehorende ecohydrologisch systeem. Om dezelfde redenen vielen ook het alternatief A5, en alle westelijke alternatieven A6 en A7 af.

Meer specifiek, vanuit het (eco)hydrologisch onderzoek en de zogenaamde 'Voorstudie' - met focus op vermijden van het ruimtebeslag, versnippering en verstoring van het watersysteem met daaraan verbonden natuur in SBZ en VEN - werd het volgende geconcludeerd:

- Doortochtalternatieven (A1, A2 en A3) scoren het best;
- Alternatief 5, alternatief 6 en alternatief 7 scoren het slechtst;
- Alternatief 4 geeft een genuanceerder beeld: minder impact op waardevolle en beschermde natuur in vergelijking met andere 'omleidingstracés' zoals A5, A6 en A7;
- Treinalternatief (in A1 en A7) heeft meer impact op Europees beschermde natuur (SBZ) dan de sneltramalternatieven.

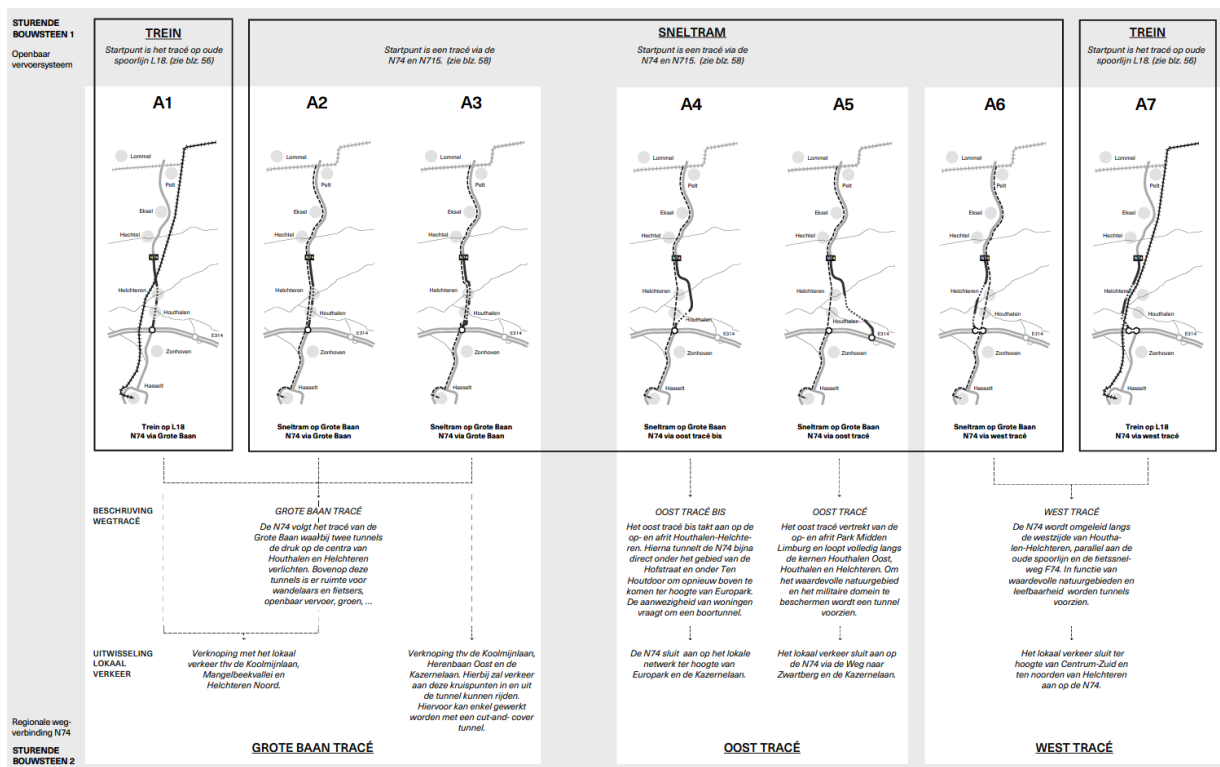
Concreet betekent dit dat de alternatieven met de grootste impact op SBZ en VEN in deze fase niet meer werden weerhouden (geen 'redelijke' alternatieven) en dus niet meer werden onderzocht in het strategisch milieuonderzoek, waaronder de Passende Beoordeling.

---

<sup>1</sup> Hoogwaardig Openbaar Vervoer

<sup>2</sup> De resultaten van deze verfijning en vertrechtering van de 7 alternatieven wordt uitgebreid beschreven in de zgn. Tussennota (juli 2020), bekrachtigd door de Stuurgroep op 24 september 2020.

Voorts werden op basis van dit verfijningsonderzoek een aantal optimalisaties - ook i.f.v. het vermijden van impact op SBZ en VEN (vb. vermijden van aansnijden actueel of tot doel gesteld habitat) - doorgevoerd aan de verschillende alternatieven.

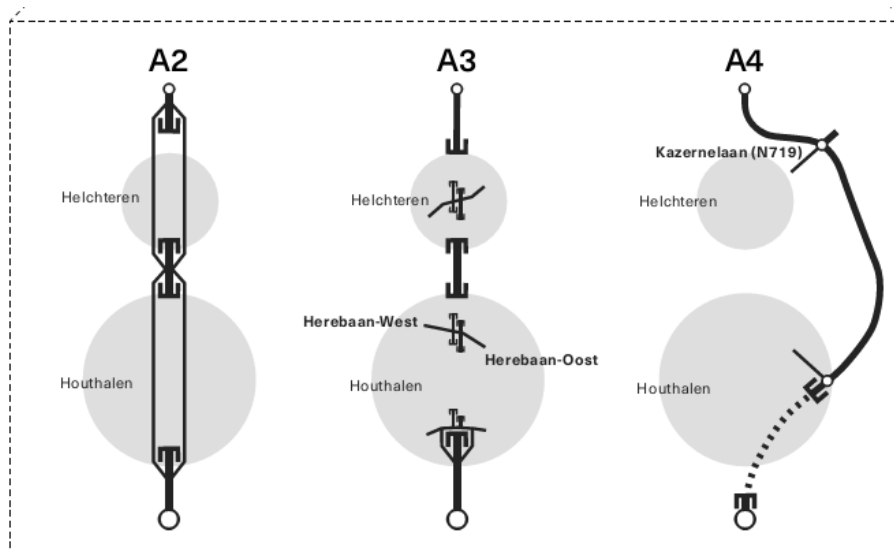


Overzicht 7 alternatieven, AON maart 2020 (combinaties van sturende bouwstenen 1 en 2)

## SELECTIE VERDER TE ONDERZOEKEN TRACÉS NIEUWE WEGVERBINDING N74 IN HET S-MER

Van de oorspronkelijke 7 alternatieven die opgenomen waren in de geactualiseerde AON (versie juli 2020), worden er dus 3 als ‘redelijk’ beschouwd voor verder onderzoek in onder meer het strategisch MER (waaronder de Passende beoordeling), zoals uitgeschreven in de Tussennota.

Het strategisch MER-onderzoek (o.a. verkeers-, lucht- en geluidsmodellering) werd aangevat o.b.v. indicatieve ontwerpen van A2, A3 en A4. Parallel aan het milieuonderzoek (en mede o.b.v. de eerste resultaten daarvan), werden deze alternatieven verder geoptimaliseerd tot de alternatieven A2\_opt, A3\_opt en A4\_opt.

**REDELIJKE ALTERNATIEVEN****BESCHRIJVING WEGTRACÉ**

De N74 volgt het tracé van de Grote Baan waarbij twee tunnels de druk op de centra van Houthalen en Helchteren verlichten. Bovenop deze tunnels is er ruimte voor wandelaars en fietsers, openbaar vervoer, groen, ...

Het oostelijk omleidingstracé takt aan op de open afrit Houthalen-Helchteren. Hierna tunnelt de N74 bijna direct onder het gebied van de Hofstraat en onder Ten Hout door om opnieuw boven te komen ter hoogte van Europark. De aanwezigheid van woningen vraagt om een boortunnel.

**UITWISSELING LOKAAL VERKEER**

Verknoping met het lokaal verkeer thv de Koolmijnlaan, Mangelbeekvallei en Helchteren Noord.

Verknoping thv de Koolmijnlaan, Herebaan-Oost en Herebaan-West, de Kazernelaan en Helchteren Noord. Hierbij zal verkeer aan deze kruispunten in en uit de tunnel kunnen rijden. Hiervoor kan enkel gewerkt worden met een cut-and-cover tunnel.

De N74 sluit aan op het lokale netwerk ter hoogte van Europark, de Kazernelaan en Helchteren Noord.

Concept tracéalternatieven primaire wegverbinding (bron: geactualiseerde AON, maart 2021)

Interactie met de stakeholders en inspraak op de Tussennota, in het bijzonder het advies van de gemeente Houthalen-Helchteren, heeft aanleiding gegeven tot de uitwerking van twee bijkomende combinatiealternatieven Ax en Ay. Ze trachten mogelijke voordelen van A2, A3 en A4 te combineren namelijk, het concept van A2 in Helchteren combineren met dat van A3 in Houthalen, en de bestaande Europarklaan ten dele de ontlastende rol van de omleidingsweg in alternatief A4 laten vervullen.

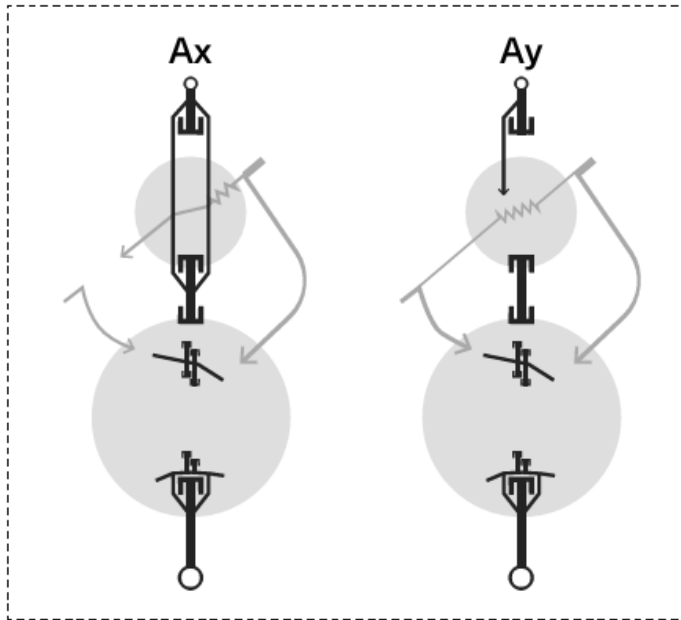
Deze combinatiealternatieven werden op gelijkwaardige wijze technisch uitgewerkt net zoals de geoptimaliseerde alternatieven A2, A3 en A4.

In de Passende Beoordeling werden bijgevolg de geoptimaliseerde alternatieven A2, A3, A4, Ax en Ay volwaardig en gelijkwaardig onderzocht.

Zoals beschreven in het inleidend hoofdrapport van de sMER wordt het nulalternatief, met name het niet uitvoeren van het plan/project, niet beschouwd als een redelijk alternatief en dus ook niet onderworpen aan het onderzoek.



COMBINATIE-  
ALTERNATIEVEN



De N74 volgt het tracé van de Grote Baan waarbij twee tunnels de druk op de centra van Houthalen en Helchteren verlichten. Bovenop deze tunnels is er ruimte voor wandelaars en fietsers, openbaar vervoer, groen, ...

Verknoping thv de Koolmijnlaan, Herebaan-Oost en Herebaan-West, de Mangelbeekvallei en Helchteren Noord. De Kazernelaan wordt ontlast door het inschakelen van de Europarklaan richting het aansluitingscomplex aan de Herebaan-Oost.

De Kazernelaan wordt ontlast door het inschakelen van de Europarklaan richting het aansluitingscomplex aan de Herebaan-Oost en Herebaan-West.

Concept tracéalternatieven primaire wegverbinding - combinatiealternatieven (bron: geactualiseerde AON, maart 2021)

## **SAMENVATTING EFFECTBEOORDELING PASSENDE BEOORDELING MET BETREKKING TOT DE AFWEGING VAN DE 5 ONDERZOCHE ALTERNATIEVEN<sup>3</sup>**

Op basis van de beoordeling van de effecten van de 5 verschillende alternatieven kan het volgende geconcludeerd worden:

- De effecten van het geoptimaliseerde alternatief A4 (varianten A4 west en A4 oost) zijn kwantitatief veel groter dan de effecten van de andere geoptimaliseerde alternatieven A2, A3, Ax en Ay;
- De effecten van het geoptimaliseerde alternatief A4 (varianten A4 west en A4 oost) zijn dusdanig groot dat de compensatie van resteffecten na implementatie van de milderende maatregelen van voornamelijk eutrofiëring en verzuring én verstoring door geluid niet mogelijk en/of niet realistisch is;
- De effecten van alternatieven A2, A3, Ax en Ay zijn beperkter en mildering van deze effecten is grotendeels mogelijk;
- De vier geoptimaliseerde doortochtalternatieven (A2, A3, Ax en Ay) worden als gelijkwaardig beoordeeld aangezien deze allemaal:
  1. een gelijkwaardige impact hebben; met resteffecten (na implementatie van de milderende maatregelen) zoals ruimtebeslag t.h.v. Molenheide en de kruising van de N74 met de Mangelbeek én eutrofiëring en verzuring t.h.v. de kruising van de N74 met de Mangelbeek;
  2. globaal gezien ongeveer evenveel voertuigkilometers doorheen SBZ hebben en
  3. een even grote onzekerheid op modelresultaten hebben.

Uit de Passende Beoordeling komt naar voor dat - zelfs voor de 4 alternatieven die het minste schade toebrengen aan natuur - betekenisvolle effecten aan de aanwezige of tot doel gestelde natuurwaarden (inclusief prioritair habitat) niet uit te sluiten zijn.

Voor wat de HOV-verbinding betreft wordt er geen betekenisvolle impact verwacht op de SBZ-gebieden in de omgeving.

Gelet op de gelijkwaardige impact worden de vier geoptimaliseerde doortochtalternatieven (A2, A3, Ax en Ay) als ‘voor de natuur minst schadelijk alternatief’ beoordeeld.

Het voorkeursalternatief Ay doorstaat bijgevolg de ‘A-test’ van de ADC-afwijkingsprocedure.

---

<sup>3</sup> Wat betreft het volledig onderzoek naar de betekenisvolle impact van de verschillende alternatieven wordt verwezen naar het desbetreffende rapport zelf, namelijk Passende Beoordeling en Verscherpte Natuurtoets als onderdeel van het ontwerp s-MER.

## 2.2. DWINGENDE REDENEN VAN OPENBAAR BELANG

### **DE REALISATIE VAN DIT COMPLEX PROJECT NZL IS VAN GROOT ALGEMEEN BELANG VOOR VLAANDEREN EN DE EUREGIO.**

De Limburgse Noord-Zuid verbinding geeft namelijk een belangrijke verbindingroute weer tussen Eindhoven en de hoofdweg E314/A2 in Houthalen-Helchteren, en verder door tot in Hasselt. Het gedeelte tussen de Nederlandse grens en de hoofdweg E314/A2 is in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen als een 'primaire weg type I' geselecteerd, waar de verbindingfunctie op Vlaams niveau primeert.

Sinds de jaren '60 werden in Vlaanderen reeds delen van deze verbinding aangepast, opgewaardeerd of nieuw aangelegd om deze hoofdfunctie met de bijhorende verkeersstromen op te kunnen vangen. Om de verbinding te laten functioneren als een primaire weg type I dienen grotendeels binnen de grenzen van de gemeente Houthalen-Helchteren nog de nodige aanpassingen te worden gerealiseerd. Dit wegdeel is opgenomen in het programma 'missing links' van de Vlaamse Regering.

### **DE NOORD-ZUID VERBINDING ALS ONDERDEEL VAN HET 'TEN-T NETWERK'**

De relevantie van dit wegvak speelt ook op Euregionaal niveau. De ontwikkelingen van de N69 die aansluit op de A24/N74 aan Nederlandse zijde, onderstrepen het belang van deze as in het TEN-T netwerk. De uitwerking van de grenscorridor N69 als de 'Westparallel Plus' door de Provincie Noord-Brabant versterkt het belang van een goede Noord-Zuid as voor beide regio's, tussen de kennispool 'Brainport' Eindhoven en Hasselt, overige economische centra en de ontsluiting naar de E314 op Vlaams niveau. Voor de 'Westparallel Plus', een nieuwe 80 km conflictvrije verbinding tussen Eindhoven en de N69 richting A24/N74, is er sinds de voorwaardelijke goedkeuring door de Nederlandse Raad van State op 17 mei 2017 een rechte lijn ingezet richting realisatie. De werken zijn gestart begin 2020, eind 2021 is de nieuwe verbinding N69 gereed voor automobilisten.

### **DE NOORD-ZUID VERBINDING ALS ONDERDEEL VAN HET "STRATEGISCH ACTIEPROGRAMMA LIMBURG IN HET KWADRAAT" (AFGEKORT ALS: "HET SALK")**

Het SALK-experten rapport, dat werd opgemaakt naar aanleiding van de sluiting van Ford Genk, geeft een overzicht van verschillende problemen, maar legt toch vooral het accent op het strategisch actieplan dat nodig is om het economisch weefsel van Limburg duurzaam te versterken door een vernieuwende strategie.

Het rapport geeft aan dat het Limburgs Economisch weefsel een aantal belangrijke problemen heeft die een snel (economisch) herstel bemoeilijken. Zo is Limburg onvoldoende ontsloten (water, weg, spoor) en dit zowel voor het goederen- als voor het personenverkeer. Deze gebrekkige ontsluiting hindert zowel het verkeer met de naburige regio's als de mobiliteit binnen de provincie Limburg. Als actie op korte termijn wordt het wegwerken van knelpunten in een aantal infrastructuurdossiers waaronder de Noord-Zuidverbinding noodzakelijk geacht. Tevens moet op langere termijn ingezet worden op het verhogen van de mobiliteit van de Limburgers in eigen regio via tram/openbaar vervoer in het algemeen,

alsook de heractivering van bepaalde spoorlijnen met het oog op vlotter goederenverkeer dient onderzocht.

**DE NOORD-ZUID VERBINDING ALS DUURZAME EN GEÏNTEGREERDE MOBILITEITSOPLOSSING VOOR GEHELE REGIO, SAMEN MET SPARTACUS LIJN 3**

Het complex project NZL zet actief in op het bevorderen van het gebruik van het openbaar vervoer en de uitbouw van (snelle) fietsverbindingen. Het realiseren van een duurzame 'modal shift' (60/40) maakt integraal deel uit van de oplossing voor de verkeers- en bereikbaarheidsproblematiek op de N74/N715. Het Spartacusplan wil het gebruik van het openbaar vervoer in provincie Limburg bevorderen. Een performant regionaal openbaar vervoersysteem zal dienen als ruggengraat, opgebouwd aan de hand van zorgvuldig geselecteerde knooppunten, aangevuld met een sterk fietsnetwerk en een lokaal openbaar vervoersysteem. Op die manier ontstaat een noodzakelijk alternatief voor de wagen in de regio.

Spartacus Lijn 3 moet de nieuwe hoogwaardige openbaar vervoerverbinding vormen tussen Hasselt en Noord-Limburg. De sleutel voor de noodzakelijke mobiliteitstransitie van de gehele regio zit in de complementariteit tussen de oplossing voor de wegverbinding N74 en de oplossing voor Spartacus Lijn 3 in dezelfde Noord-Zuid corridor.

### 2.3. COMPENSERENDE MAATREGELEN

Uit de Passende Beoordeling komt naar voor dat – zelfs voor de alternatieven die het minste schade toebrengt aan natuur – betekenisvolle effecten aan de aanwezige of tot doel gestelde natuurwaarden niet uit te sluiten zijn. De alternatieven A2, A3, Ax en Ay geven allemaal aanleiding tot dezelfde compensatie-opgave<sup>4</sup>.

De compensatieopgave<sup>5</sup> voor het voorkeursalternatief Ay ziet er als volgt uit:

Er zijn enkel effecten van ruimtebeslag (directe inname) en indirecte effecten inzake stikstofdepositie te compenseren. De berekening van de omvang (uitgedrukt in een oppervlakte) van de resteffecten voor deze effectgroepen, vindt haar oorsprong in de effectbeoordeling van de Passende Beoordeling. Hierbij werd de inschatting op strategisch niveau als een worst case beschouwd waarbij areaalverlies (ook door degradatie) een-op-een als effect in rekening wordt gebracht.

Volgens de EU-leidraad zijn compensatieverhoudingen van een-op-een aanvaardbaar wanneer deze aantoonbaar voldoende zijn om op korte termijn een volledig succes van de maatregelen voor het herstel van structuur en functies te bereiken, d.w.z. dat de instandhouding of de instandhoudingsdoelstellingen van de habitats of de populaties van belangrijke soorten die schade kunnen ondervinden van het plan of project, nooit in het gedrang komen.

Er wordt aldus minimaal uitgegaan van een een-op-een compensatie om de negatieve effecten door ruimte-inname en stikstofdepositie te compenseren. Deze compensatieopgave wordt als vertrekpunt gebruikt in de verkennende oefening voor het invullen van de compensatieopdracht. Specifiek voor de compensatie van habitatwaardig bos werd daarenboven al rekening gehouden met de compensatiefactor 3, zoals vereist volgens het Bosdecreet.

In onderstaande tabel wordt een overzicht opgenomen van de te compenseren oppervlaktes (per SBZ en per habitattype) vanuit de Passende Beoordeling.

	Actueel (ha)		Doel (ha)		
	7140	91E0*	4010_7150	9120_9190	91E0*
SBZ-H Zwarte beek					
Ruimtebeslag			0,6	0,2	
SBZ-H Mangelbeek					
Ruimtebeslag		0,1			0,2

<sup>4</sup> Voor wat de HOV-verbinding betreft wordt er geen betekenisvolle impact verwacht op de SBZ-gebieden in de omgeving.

<sup>5</sup> Voor meer duiding zie bijlage Compensatienota\_Verkennende oefening naar invulling integrale natuurcompensatieopgave [wegverbinding N74 - deelzone B]

N-depositie	0,5	1,0		1,0	0,5
<b>TOTAAL</b>	<b>0,5</b>	<b>1,1</b>	<b>0,6</b>	<b>1,2</b>	<b>0,7</b>

\* *prioritair habitat*

*Overzicht te compenseren oppervlaktes met betrekking tot de Passende Beoordeling:*

*Oppervlaktes voor ruimtebeslag afgerond tot op 0,1 ha. Voor 91E0 werd hierbij reeds rekening gehouden met de boscompensatiefactor.*

*Oppervlaktes voor impact N-depositie afgerond tot op 0,5 ha (rekening houdend met de beperkingen van het model)*

De compensatieopgave conform de verschillende regelgeving is begroot in een aantal stappen. In deze fase - op strategisch niveau - zijn de oppervlaktes benaderend om inzicht te krijgen in de omvang van de compensatie en de belangrijkste compensatiebehoeftes te duiden.

In de uitwerkingsfase zal op basis van het effectieve ontwerp de compensatie in meer detail bepaald moeten worden (en zal getracht worden om de effecten verder te milderen om de compensatieopgave zo klein mogelijk te houden).

#### **BESCHRIJVING VAN DE REIKWIJDTE VAN DE MOGELIJKE COMPENSERENDE MAATREGELEN**

De benodigde oppervlakte in deze strategische fase wordt in bovenstaande tabel weergegeven.

Aan de hand van de beschrijving van het te compenseren vegetatietype en het bepalen van de ecologische vereisten van het vegetatietype worden mogelijk geschikte locaties verkend. Hierbij wordt al rekening gehouden met de randvoorwaarden voor compensatie vanuit het juridisch kader en de geschikte standplaatscondities (of geschikt te maken) op basis van abiotiek en het vegetatiepotentievoorspellingsmodel.

In een volgende fase zal er gekeken worden naar:

- Nadere analyse geschiktheid
- Inrichting en beheer
- Ontwikkeling, monitoring en evaluatie

In de ruime omgeving van het studiegebied worden zoekzones voor compensatie verkend eveneens rekening houdend met:

- Het compensatiegebied is bij voorkeur (maar niet noodzakelijk) gelegen binnen de bestaande begrenzing van het betreffende SBZ-H, aangezien hier de effecten optreden en de samenhang van de specifieke Natura 2000-waarden bewaard blijft;
- Op de compensatielocatie zijn bij voorkeur geen andere natuurwaarden (andere dan Europees habitat of regionaal belangrijk biotoop) aanwezig – die op hun beurt elders gecompenseerd zouden moeten worden (bijvoorbeeld niet-habitatwaardig bos).

Concluderend kan gesteld worden dat - gelet op de beperkte te compenseren oppervlakten voor de verschillende habitattypes - we ervan uit kunnen gaan dat er ruim voldoende mogelijkheden zijn (die in de uitwerkingsfase verder gedetailleerd en bekeken zullen worden).

Voor meer detail van het verkennend onderzoek naar mogelijke locaties wordt verwezen naar de bijlage bij de synthesenota 'Compensatienota – verkennende oefening naar invulling integrale natuurcompensatieopgave (wegverbinding N74 – deelzone B)'.

#### **UITVOERINGSPLAN EN MONITORINGSPLAN VAN DE COMPENSERENDE MAATREGELEN**

Gezien de strategische fase waarin het plan/project zich momenteel bevindt, zijn nog niet alle details gekend inzake geplande uitvoering en monitoring. Deze zullen verder uitgeklaard worden naarmate het proces vordert en zullen tevens opgenomen worden in onder andere de Passende Beoordeling die in de uitwerkingsfase van het project (bij projectbesluit) zal opgemaakt worden.

Met betrekking tot de uitvoering van het plan/project is het van belang de benodigde compensaties uit te voeren voor de effectieve start van de werken, voor er een impact op de habitats plaats vindt. De best practice methoden en technieken moeten toegepast worden in functie van de ontwikkeling van de vooropgestelde habitattypes.

Met betrekking tot monitoring is de opvolging van de ontwikkeling van de vooropgestelde habitats van belang alsook het afstemmen van het beheer in functie van een optimale ontwikkeling van de gewenste habitattypes.

#### **BEOORDELING VAN DE COMPENSERENDE MAATREGELEN**

Het is de bevoegde instantie (ANB) die de eindbeoordeling zal doen over de compenserende maatregelen. Hierover zal in de volgende fase verder overleg gevoerd worden. Tevens dient omwille van de impact op prioritaire habitattypes advies gevraagd aan de Europese commissie.