

ADC-toets (i.k.v. Habitatrictlijn)

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

Bijlage 1 bij het hoofddocument van het voorontwerp projectbesluit NZL – fase 1

DISCLAIMER

Dit document is een ontwerpdocument. Dit document werd niet formeel goedgekeurd door de bevoegde instanties. Voorliggend ontwerpdocument wordt nog aangepast en verliest de ontwerpstatus pas na het openbaar onderzoek over het projectbesluit. Pas op dat ogenblik krijgen de einddocumenten een juridische betekenis.

Oprichtgevers:
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

DATUM: 26/01/2024

REFERENTIE: CP_NZL_VOPB1_Hoofddocument_Bijlage 1_ADC-toets_Habitat

INHOUD

1	Inleiding.....	1
2	Europees beschermde natuur.....	3
2.1	Onderzoek naar alternatieve oplossingen.....	3
2.2	Dwingende redenen van Openbaar belang.....	8
2.3	Compenserende maatregelen.....	10

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 in het MER-rapport) zowel in de onderzoeks – als de uitwerkingsfase dat de afwijkingsprocedure (ADC-toets) zich voor voorliggend 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).

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

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 Habitatrichtlijn (Richtlijn 92/43/EEG) is bepaald dat de eerste verplichting van de afwijkingsprocedure van artikel 6, lid 4 Habitatrichtlijn (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, 2de 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.

Hieronder wordt verder ingegaan op de daartoe noodzakelijke voorwaarden A, D en C i.f.v. het projectbesluit NZL – fase 1.

De specifieke procesaanpak van complexe projecten zorgt ervoor dat de ADC-toets gefaseerd gebeurt. Het Decreet Complexe Projecten is namelijk een procedure die uitgaat van een gefaseerde besluitvorming:

Op strategisch niveau wordt, na een onderzoek van verschillende alternatieven voor het complex project, gekozen voor een voorkeursalternatief. Deze keuze gebeurt in het voorkeursbesluit. Het voorkeursbesluit betreft louter een besluit op strategisch niveau. Het wijzigt de bestemming van de betrokken gronden niet en houdt geen toestemming in om het project uit te voeren. Dat kan trouwens ook nog niet: het project dient immers in de volgende fase eerst nog concreet te worden uitgewerkt en het finale ontwerp dient op zijn milieueffecten (met inbegrip van de effecten op Natura 2000-gebieden) te worden onderzocht.

De reden waarom op het strategisch niveau reeds een passende beoordeling wordt gemaakt, bestaat erin om in de uitwerkingsfase niet te worden geconfronteerd met de nadelige gevolgen van de keuze die op strategisch niveau is gemaakt. Indien in de uitwerkingsfase namelijk zou blijken dat de uitzonderingsprocedure (de ADC-test), zoals vervat in artikel 6, lid 4 HRL, dient te worden gevolgd, kan op dat ogenblik mogelijks niet meer worden gekozen voor het minst schadelijke alternatief (A). Daarom dat op strategisch niveau reeds een eerste inschatting wordt gemaakt van de gevolgen die elk van de alternatieven heeft op Natura 2000-gebied, zodat op dit niveau reeds deze afweging kan worden gemaakt.

De precieze omvang en de exacte locatie van de mogelijke aantasting kan op dat niveau nog niet helemaal in beeld worden gebracht, dat zal pas in de uitwerkingsfase mogelijk zijn. Ook de omvang en locatie van de compensaties kan dan ook pas in deze fase worden bepaald, aangezien dit rechtstreeks verbonden is met het eerste.

De ADC-toets wordt wel helemaal doorlopen worden vóór de goedkeuring van het projectbesluit, dat een bestemmingswijziging én toelating om het project uit te voeren inhoudt.

2 EUROPEES BESCHERMDE NATUUR

2.1 Onderzoek naar alternatieve oplossingen

In het kader van de complexe projecten procedure werd in de vorige onderzoeksfase een uitgebreid alternatievenonderzoek gevoerd om mogelijke oplossingen te onderzoeken.

In een eerste fase van die onderzoeksfase, in de AON (maart 2020), werden 7 alternatieven voorgesteld als combinaties van de sturende bouwstenen 1 (HOV¹) en 2 (regionale wegverbinding).

¹ Hoogwaardig Openbaar Vervoer

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 verfijningsfase² 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.

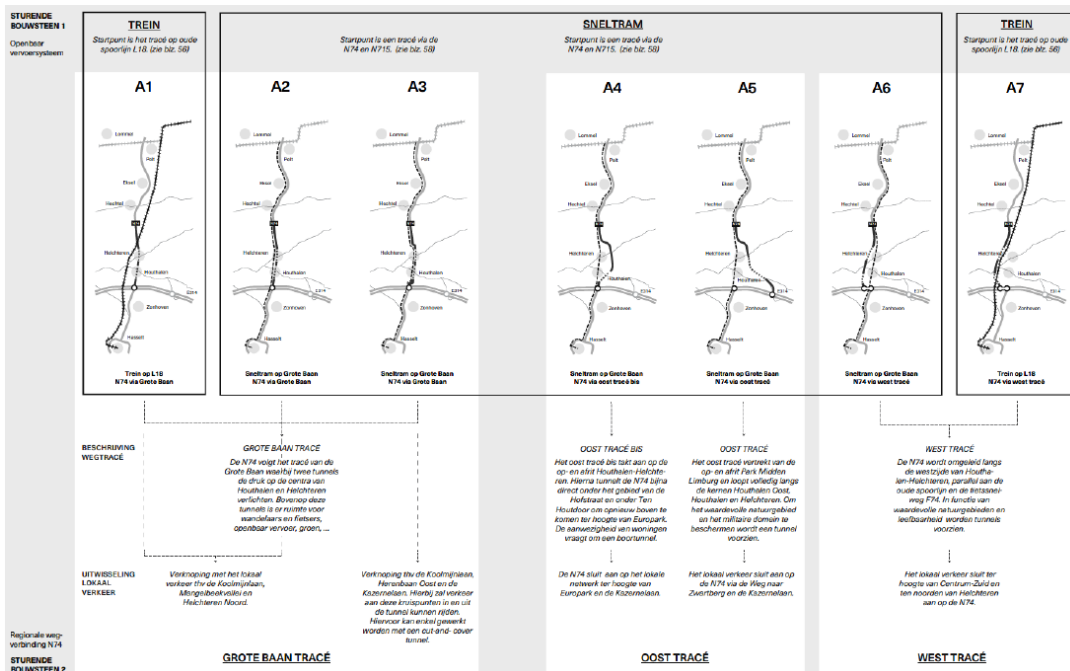
Meer specifiek, vanuit het (eco)hydrologisch onderzoek en de zogenaamde 'Voorstudie' – met focus op vermijden van het ruimtebeslag, versnippering en verstoring van het watersysteem met daaraan verbonden natuur in SBZ en VEN - werd het volgende geconcludeerd:

- 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.

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.

² 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.

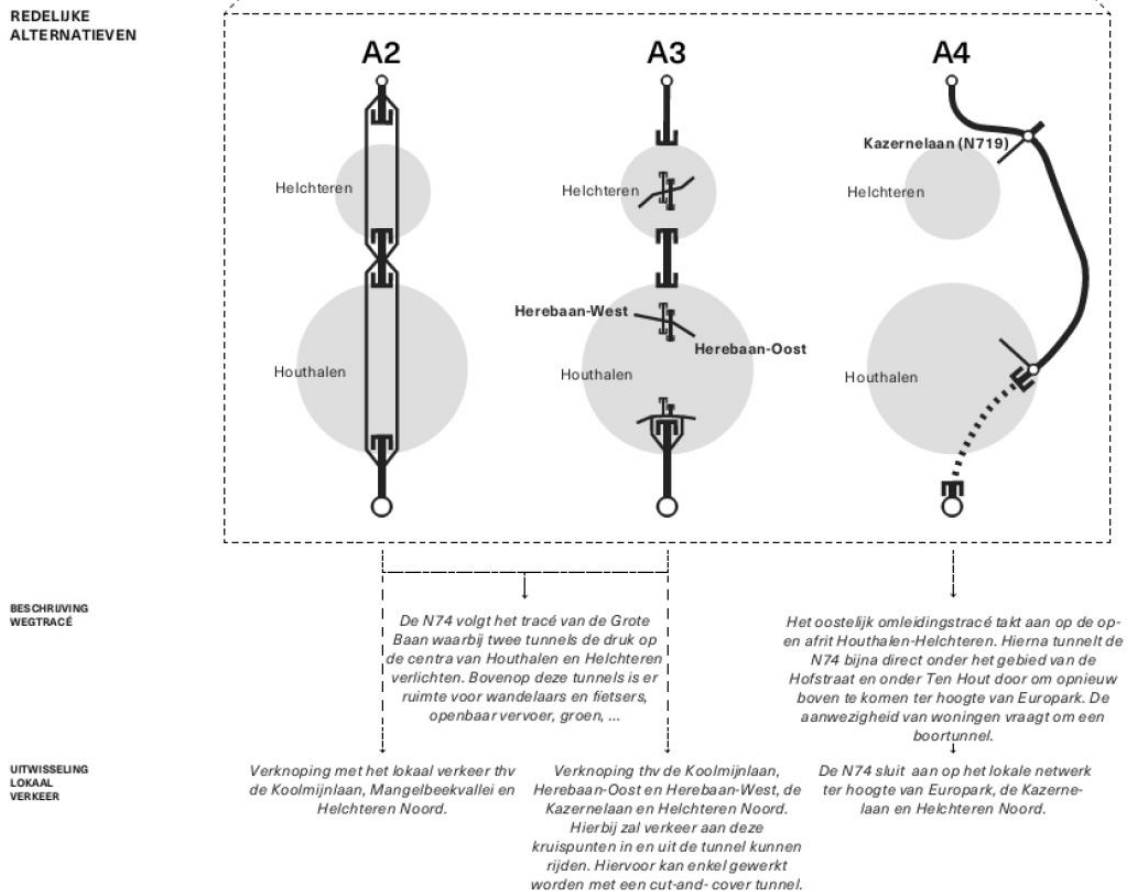


Figuur 1 - Overzicht 7 alternatieven, alternatievenonderzoeksnota (AON) maart 2020 (combinaties van sturende bouwstenen 1 en 2)

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.



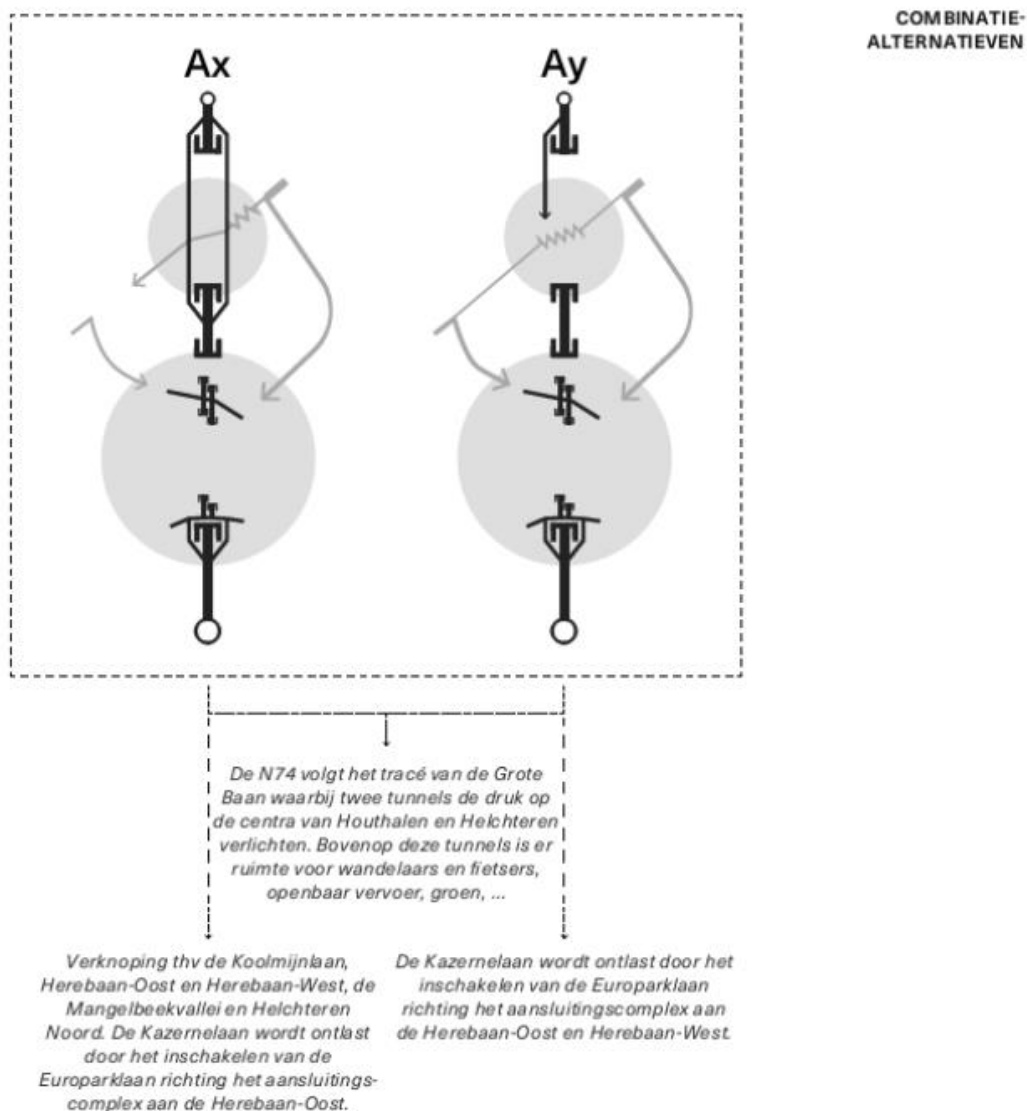
Figuur 2 - Concept tracéalternatieven primaire wegverbinding (bron: geactualiseerde AON, maart 2021)

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 in het sMER werden bijgevolg de geoptimaliseerde alternatieven A2, A3, A4, Ax en Ay volwaardig en gelijkwaardig onderzocht.

Zoals beschreven in het inleidend hoofdrapport van de sMER werd 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.



Figuur 3 - Concept tracéalternatieven primaire wegverbinding - combinatiealternatieven (bron: geactualiseerde AON, maart 2021)

SAMENVATTING EFFECTBEOORDELING PASSENDE BEOORDELING IN HET sMER MET BETREKKING TOT DE AFWEGING VAN DE 5 ONDERZOCHE ALTERNATIEVEN³

Op basis van de beoordeling van de effecten van de 5 verschillende alternatieven kon 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

³ 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 s-MER.

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 in het sMER komt dus 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. In de uitwerkingsfase werd dit voorkeursalternatief Ay verder in detail uitgewerkt en verfijnd in de deelzone B. T.h.v. de SBZ-gebieden werden in de uitwerkingsfase geen andere locatie-alternatieven uitgewerkt.

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, opgewaarderd 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.

Deze HOV - 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 HOV - Lijn 3 in dezelfde Noord-Zuid corridor.

2.3 Compenserende maatregelen

Onderzoeksfase

In de vorige onderzoeksfase kwam uit de Passende Beoordeling in het sMER 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-opgave⁴.

De compensatieopgave conform de verschillende regelgeving werd begroot in een aantal stappen. In die fase - op strategisch niveau - waren de oppervlaktes benaderend om inzicht te krijgen in de omvang van de compensatie en de belangrijkste compensatiebehoefes te duiden. Deze opgave werd wel gebruikt als basis om de verwerving van noodzakelijke percelen alvast te kunnen opstarten.

Uitwerkingsfase

In de uitwerkingsfase wordt op basis van het effectieve ontwerp de compensatie meer in detail bepaald en werd tegelijkertijd getracht om middels aanpassingen in het ontwerp de effecten verder te milderen om de compensatieopgave zo klein mogelijk te houden.

Optimalisatie van het ontwerp leidt ertoe dat er enkel betekenisvolle effecten van ruimtebeslag en verdroging zijn en gecompenseerd moeten worden (zie passende beoordeling) – Voor de compensatie van actueel aanwezige boshabitats werd steeds met de betreffende compensatiefactor conform het Bosdecreet rekening gehouden.

De compensatieopgave volgend uit de passende beoordeling betreft:

	Actueel (m ²)	Doel (m ²)				NSB (m ²)
	91E0	4010_7150	7140	9120_9190	91E0	9190
SBZ-H Zwarte Beek						
Ruimtebeslag		4132		845		3349
Verdroging			3400		12000	
SBZ-H Mangelbeek						
Ruimtebeslag	897				2138	
TOTAAL (m²)	897	4132	3400	845	14138	3349

METHODIEK COMPENSATIEPLAN VOOR NATURA2000

Voor het opstellen van het compensatieplan voor de **compensaties voor Natura 2000** worden de volgende stappen doorlopen:

- 1) Beschrijving van het te compenseren vegetatietype en bepalen van de ecologische vereisten van het vegetatietype
- 2) Verkenning van mogelijk geschikte locaties
 - a) Randvoorwaarden voor compensatie vanuit juridisch en beleidsmatig kader
 - b) Geschikte standplaatscondities (of geschikt te maken) op basis van abiotiek en vegetatiepotentievoorspellingsmodel
 - c) Welke percelen kunnen verworven worden

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

- d) Is er voldoende ecologische meerwaarde?
- 3) Selectie van geschikte percelen
- 4) Beschrijven eenmalige inrichtingsmaatregelen
- 5) Opstellen beheer- en monitoringsplan

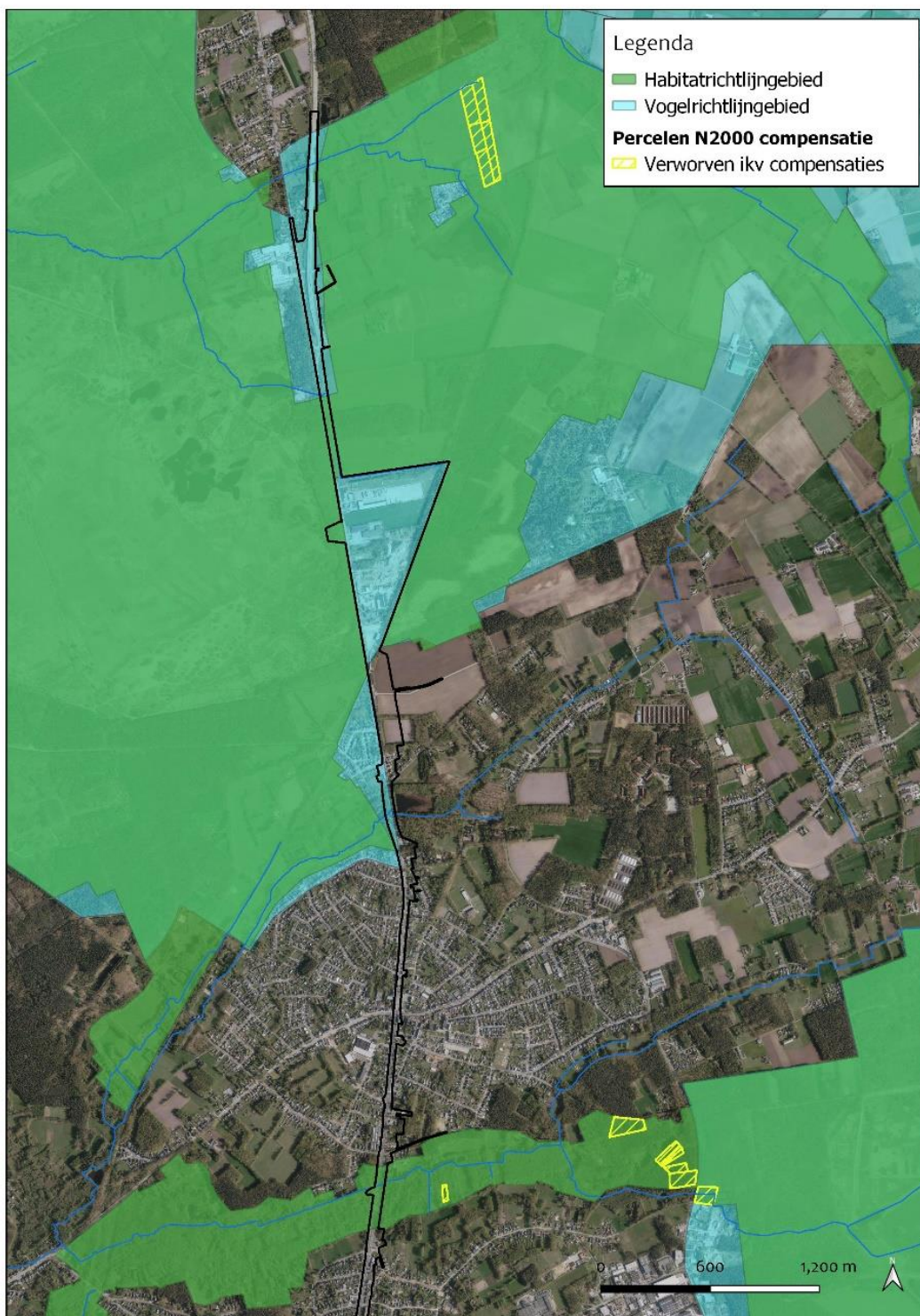
SELECTIE VAN COMPENSATIEPERCELEN EN BESCHRIJVING VAN DE COMPENSERENDE MAATREGELEN

Aan de hand van de beschrijving van het te compenseren habitattype (het betreft de types 4010, 7140, 9190 en 91E0 voor het SBZ-H Zwarte Beek en 91E0 voor het SBZ-H Mangelbeek) en het bepalen van de ecologische vereisten van het vegetatietype worden mogelijk geschikte locaties verkend. Hierbij wordt – voor het maken van een finale selectie – rekening gehouden met de randvoorwaarden voor compensatie vanuit het juridisch en beleidsmatig kader, de geschikte standplaatscondities (of geschikt te maken) op basis van abiotiek en het vegetatiepotentievoorspellingsmodel, de mogelijkheden voor verwerving, de ecologische meerwaarde om bij te dragen aan de samenhang van het Natura2000-netwerk en de impact op landbouw.

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

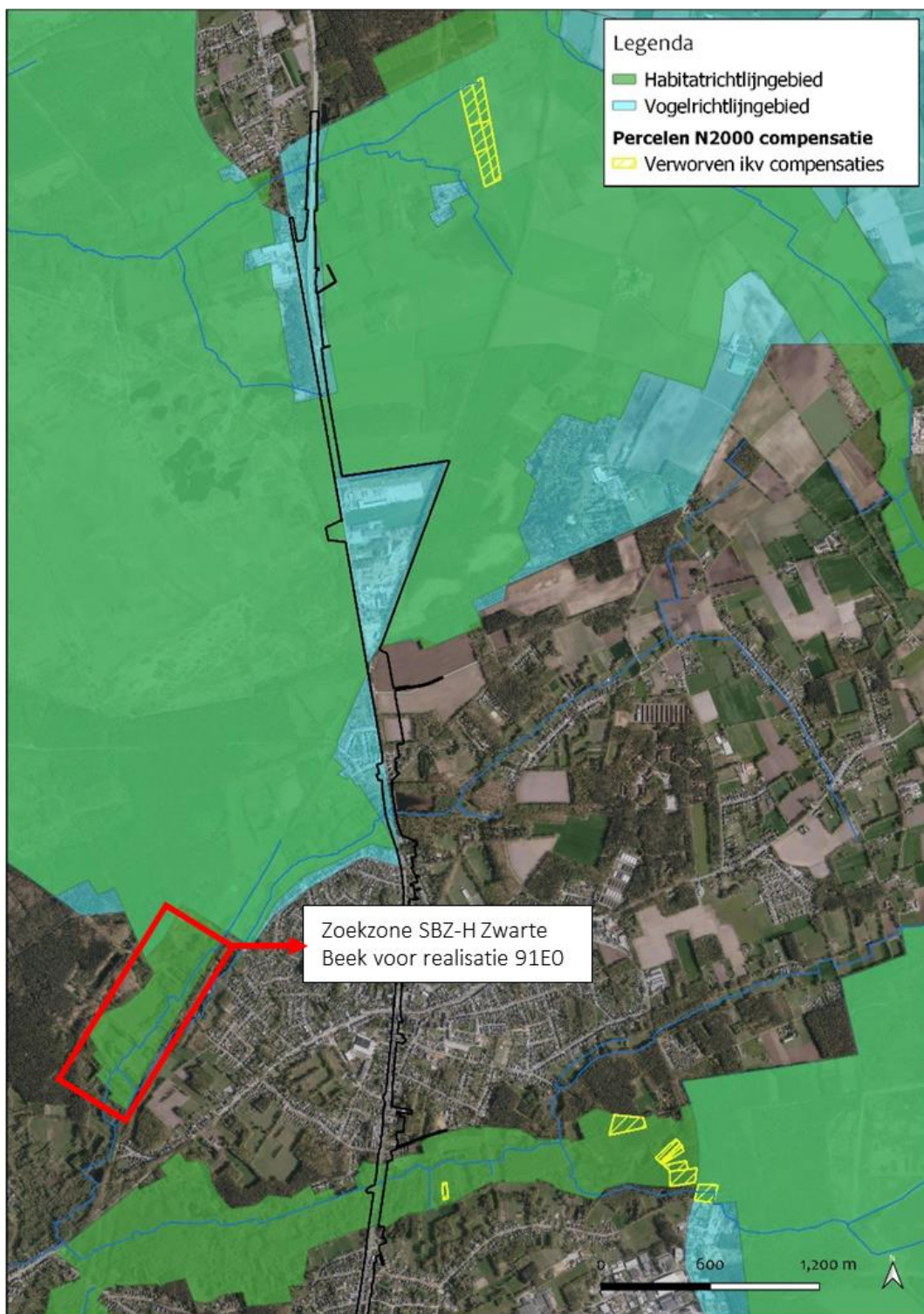
- Het compensatiegebied is bij voorkeur (maar niet noodzakelijk) gelegen binnen de bestaande begrenzing van het betreffende SBZ-H, aangezien hier de effecten optreden en de samenhang van de specifieke Natura 2000-waarden bewaard blijft;
- Op de compensatielocatie zijn bij voorkeur geen andere natuurwaarden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

Op basis hiervan werden percelen verworven: in totaal ongeveer **6,4 ha in het SBZ-H Zwarte beek** en ongeveer **5,3 ha in het SBZ-H Mangelbeek**.



Figuur 4 - Percelen verworven in het kader van de compensaties SBZ-H

De actueel percelen verworven het **SBZ-H Zwarte beek** zullen ingezet worden voor de compensatie van de habitattypes 4010 en 9190. Daarnaast is er nog een opgave van ongeveer 1,5 ha aan 7140 en 91E0 (ter compensatie van verdroging in de Broekbeekvallei). Hiervoor werd een zoekzone afgebakend en is de verwerving momenteel nog lopende. De nodige percelen voor compensatie zullen verworven zijn binnen de procedurele termijnen.



Figuur 5 -Zoekzone voor de realisatie van het habitatype 91E0 in SBZ-H Zwarte Beek

Voortkomend uit de strategische fase, werden initieel in het **SBZ-H Mangelbeekvallei** nog percelen gezocht voor een compensatie van zowel droge (9190) als natte (complex 7140, 91E0) habitats.

De overige verworven percelen met diepere grondwaterstanden (in totaal ongeveer 4,1 ha), hoger op de valleiflank gelegen, maken geen deel meer uit van deze compensatieopgave maar

zullen wel omgevormd worden naar 9190 i.f.v. effectieve VEN-compensatie (zie bijlage 2 ADC-toets VEN).

Enkel de percelen met aanduiding 1 en 2 – goed voor in totaal ongeveer 1,2 ha – zijn abiotisch geschikt voor de compensatie van 91E0.



Figuur 6 - Percelen verworven in het kader van compensaties SBZ Mangelbeek, geschikt voor realisatie 91E0.

Deze percelen worden ingericht voor realisatie van de te compenseren habitattypes - waarbij alle inrichtingsmaatregelen voor een goede uitgangspositie voor ontwikkeling van het habitat genomen worden.

Voor meer detail van het onderzoek naar en de selectie van mogelijke locaties alsook de beschrijving van de inrichtingsmaatregelen wordt verwezen naar de bijlage 2.3 bij de synthesesnota 'Compensatienota'.

UITVOERINGSPLAN, BEHEER- EN MONITORINGSPLAN VAN DE COMPENSERENDE MAATREGELEN

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.

Een concreet plan met **beheer- en monitoringsmaatregelen** wordt uitgewerkt om

- na het realiseren van een goede uitgangspositie voor het betreffende vegetatietype (eenmalige inrichtingsmaatregelen), een overgangsbeheer of recurrent instandhoudingsbeheer toe te kunnen passen gericht op behoud van het vegetatietype.

- de opvolging van de ontwikkeling van de vooropgestelde habitats te kunnen garanderen.

BEOORDELING VAN DE COMPENSERENDE MAATREGELEN

Het is de bevoegde instantie (ANB) die de eindbeoordeling zal doen over de compenserende maatregelen.

Tevens dient omwille van de impact op prioritaire habitattypes advies gevraagd aan de Europese Commissie.