

**Actualisatie passende beoordeling
RUP Omgeving vliegveld Malle**

Departement Omgeving

Antea Group

Understanding today.
Improving tomorrow.



Colofon

Opdracht

Actualisatie passende beoordeling RUP Omgeving Vliegveld Malle

Opdrachtgever

Departement Omgeving
Koning Albert II laan 20, bus 8
1000 Brussel

Opdrachthouder

Antea Belgium nv
Roderveldlaan 1
2600 Antwerpen
T: +32(0)3 221 55 00
www.anteagroup.be
BTW: BE 414.321.939
RPR Antwerpen 0414.321.939
IBAN: BE81 4062 0904 6124
BIC: KREDBEBB
Antea Group is gecertificeerd volgens ISO9001

Identificatienummer

4232183009

Projectmedewerkers

Sofie Claerbout, projectleider, MER deskundig biodiversiteit

Marijke Verhasselt, projectmedewerker

Datum	Auteur	Status/ revisie	Vrijgave
januari 2019	Marijke Verhasselt Sofie Claerbout	V2	Sofie Claerbout

Inhoudsopgave

Blz

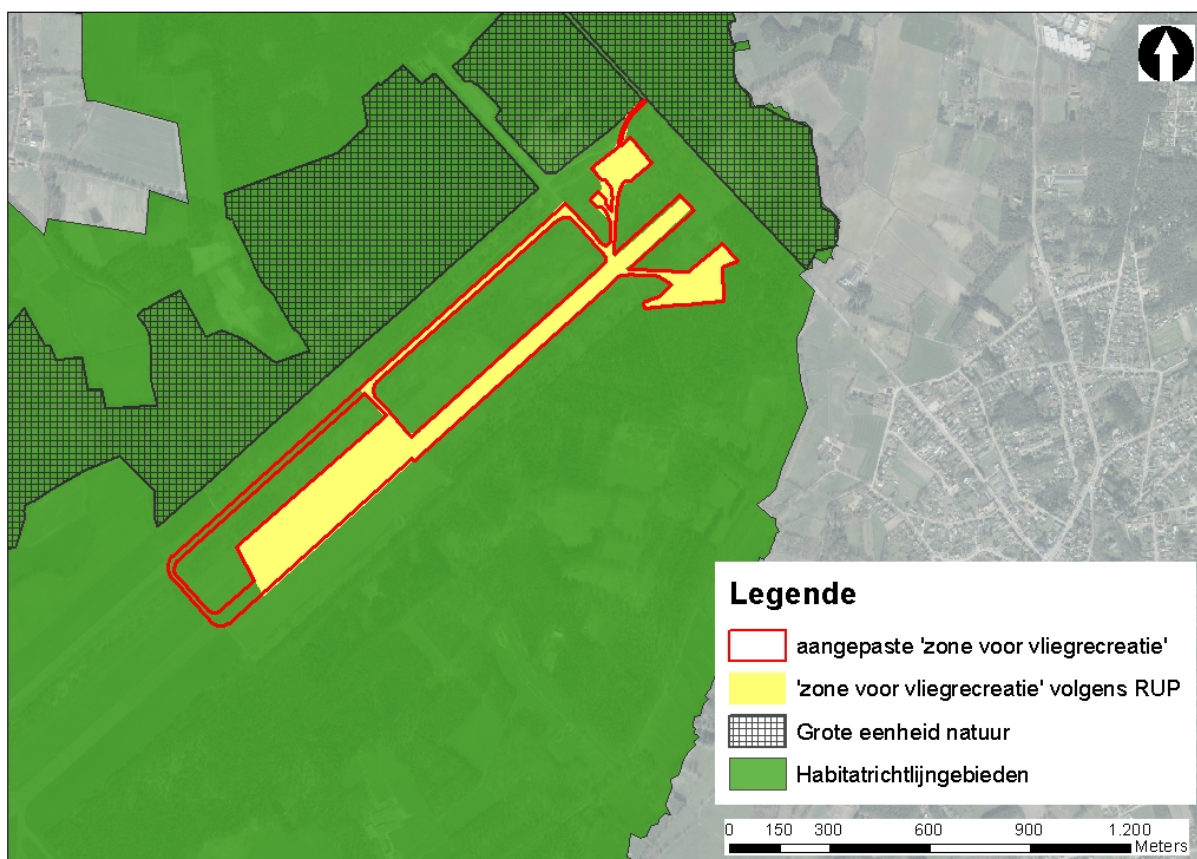
1	Waarom een Passende beoordeling	3
2	Beschrijving en doel voorgenomen project	4
3	Beschrijving referentiesituatie	7
3.1	Algemeen	7
3.2	Biologische waarderingskaart	7
3.3	(Avi)fauna	8
4	Algemeen kader van de passende beoordeling	9
4.1	Algemeen kader van de Passende Beoordeling	9
4.2	Algemene Natura 2000 doelstellingen	9
4.3	Gebiedspecifieke instandhoudingsdoelstellingen	9
5	Aanwezigheid van de aangemelde habitats en soorten	13
6	Beoordelingscriteria	14
7	Mogelijke effecten op natura 2000 gebied	16
7.1	Heeft het voorgenomen project betekenisvolle negatieve effecten op Speciale Beschermingszones?	16
7.2	Kunnen er maatregelen genomen worden om mogelijke negatieve effecten te milderen	23
7.3	Zijn er alternatieven die minder schadelijk zijn voor de Speciale Beschermingszones	23
7.4	Zijn er dwingende redenen van groot openbaar belang	23
7.5	Werden compenserende maatregelen uitgewerkt	24
8	Cumulatieve effecten	24

1 Waarom een Passende beoordeling

Naar vorm is de Passende Beoordeling een schriftelijk verslag dat, met redenen omkleed, argumenten aanlevert waarom de kwaliteit en/of de integriteit van een Speciale Beschermingszone (SBZ) al dan niet worden aangetast. Op basis van deze Passende Beoordeling kan vervolgens door de daartoe bevoegde instantie (m.n. Agentschap voor Natuur en Bos) een gemotiveerde beslissing worden genomen over de voorgenomen activiteit. Daartoe dienen een aantal stappen aan bod te komen binnen dit hoofdstuk Passende Beoordeling. Naar opbouw en inhoud werd een volwaardige Passende Beoordeling uitgewerkt, conform de Vlaamse m.e.r.-procedure zoals die wordt geformuleerd in het Vlaamse MER-richtlijnenboek Fauna en Flora / Biodiversiteit.

Het plangebied is volledig gelegen binnen het habitatrictlijngebied “**Bos- en heidegebied ten oosten van Antwerpen**”. Het gaat om deelgebied 7 met de benaming ‘Boscomplex rond vliegveld Malle’.

Dit impliceert dat een zgn. Passende Beoordeling dient te worden opgesteld, indien er betekenisvolle negatieve effecten op de natuur van een beschermd gebied verwacht kunnen worden. In deze ‘Passende Beoordeling’ wordt het planvoornemen getoetst aan de beheersvoorschriften van ‘NATURA 2000’-gebieden, meer bepaald aan de bepalingen van artikel 6 van de EU-habitatrictlijn (Richtlijn 92/43/EEG) en aan artikel 4 van de EU-vogelrichtlijn (Richtlijn 74/409/EEG), en aan artikel 36 ter van het Vlaamse decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu (hierna: “Decreet Natuurbehoud”) van 2003 waarin de bepalingen van de Vogel- en Habitatrictlijn zijn geïmplementeerd. Het is immers belangrijk te weten of het planvoornemen beantwoordt aan genoemde beleidsaspecten. Gezien de goedkeuring van de natuurdoelen in 2014 gebeurde, dient rekening gehouden te worden met de actuele habitats, maar eveneens met de zoekzones. Dit impliceert dat ook in de zoekzones geen acties mogen ondernomen worden die de realisatie van gestelde natuurdoelen kunnen onmogelijk maken.



Figuur 1-1: situering van het plangebied ten aanzien van de voorkomende beschermde gebieden

2 Beschrijving en doel voorgenomen project

Voor de herbesteding van het militair domein vliegveld Malle werd een plan-MER met inbegrip van een Passende Beoordeling opgesteld en goedgekeurd op 10 augustus 2015. In de startbeslissing van de Vlaamse Regering van 12 juli 2013 werd het behoud van de huidige vliegactiviteiten als doelstelling opgenomen.

Uit het verder overleg met het Directoraat-Generaal Luchtvaart (DGLV) en de betrokken vliegclubs bleek dat de feitelijke ligging van de door DGLV erkende gras piste niet overeenkomt met wat in het plan-MER als bestaande toestand omschreven werd en dat het - om de veiligheidsafstand tussen taxiënde vliegtuigen en landende zweefvliegers te respecteren - onmogelijk is de vliegbewegingen zo te organiseren op de wijze zoals in het plan-MER als 'bestendigingscenario' omschreven is. In werkelijkheid liggen het begin- en eindpunt van de (door DGLV erkende) landingsstrook voor zweefvliegers meer naar het zuidoosten en dus buiten de zone voor vliegrecreatie die uiteindelijk in het voorstel van ontwerp-RUP is aangeduid. Op het ogenblik van de opmaak van de plan-MER was die erkenning er nog niet, waardoor er op dat moment géén accurate positionering van de effectieve landingsstrook mogelijk was en ook geen rekening gehouden is met de veiligheidsvoorschriften.

Er werd onderzocht of de gras piste opgeschoven kan worden naar het noordoosten, zodat deze binnen de contour valt van de zone voor vliegrecreatie zoals voorzien op het voorstel van ontwerp-RUP. Uit het advies en de opmetingen van DGLV blijkt dat kan, maar dat de taxibaan ten noordoosten van de gras piste (zwarte lijn op Figuur 2-1) dan gesloten moet blijven om veiligheidsredenen. Vliegtuigen die gebruik maken van de betonpiste moeten dan gebruik maken van de taxibaan die

helemaal rond het blok met de graspiste gaat (zwarte stippellijn in Figuur 2-2). Dat betekent dat de contour met de zone voor vlieg recreatie op het RUP aangepast zal worden, waarbij een aantal bijkomende delen van de taxibaan opgenomen worden (namelijk ter hoogte van de zwarte stippellijn). Gezien de ligging in Habitatrictlijngebied, dienen ook de effecten hiervan op de natuurwaarden in de Passende Beoordeling aangepast te worden aan het gewijzigde planvoornemen.

Het bijkomend deel taxi route is ca. 1.800 m lang (=1.600 m langer dan het traject dat gebruikt kan worden als de graspiste gesloten is).



Figuur 2-1: bestaande feitelijke situatie graspiste zweefvliegers (roze) tov voorstel ontwerp-RUP 2017 (gele contour) (bron: Departement Omgeving)



Figuur 2-2: voorstel voor verschuiving gras piste en nieuwe taxi route (zwarte stippellijn) die gebruikt moet worden als de gras piste open is (bron: Departement Omgeving)

De motorvliegtuigen gebruiken in de huidige toestand de betonpiste in het noorden voor stijgen en landen. De zweefvliegtuigen gebruiken eveneens deze betonpiste voor stijgen en de grasstrook zoals aangeduid in Figuur 2-1 voor landen (omdat het onderstel niet echt gemaakt is voor veelvuldig landen op harde bodem). Ook de toestellen met een staartwiel landen om veiligheidsredenen soms op gras, vb. bij een harde zijwind.

Er wordt gevlogen buiten schoolvakanties van vrijdagochtend 8u tot zondagavond zonsondergang. Tijdens schoolvakanties wordt er dagelijks gevlogen, alsook tijdens de wettelijke feestdagen¹. Tijdens het zweefseizoen van mei tot oktober, afhankelijk van het weer, is er een verhoogde activiteit, evenals tijdens de zomervakantie. Het aantal opstijgende vliegtuigen op actieve dagen bedraagt ca. 200, waarvan ca. 75% zweefactiviteit. Rekening houdende met het feit dat de zweefvliegtuigen landen op de grasstrook, kunnen we het volgende afleiden:

- 50 opstijgende motorvliegtuigen –betonpiste
- 50 landende motorvliegtuigen –betonpiste
- 150 opstijgende zweefvliegtuigen –betonpiste
- 150 landende zweefvliegtuigen – grasstrook

¹ Dit zijn de maximale vliegtijden. Wegens de eigenheid van de vlieg recreatie kan er enkel gevlogen worden in de maanden met voldoende daglicht (ca. mei tot ca. september). Bovendien is men ook afhankelijk van de weersomstandigheden. Jaarlijks wordt er in totaal naar schatting een dertigtal weekends gevlogen. Met schoolvakanties wordt met name de zomervakantie bedoeld. Vooral gedurende twee weken wordt er dagelijks gevlogen. Tijdens de andere vakanties wordt nauwelijks gevlogen, in de paasvakantie enkel op weekenddagen

Dus op het moment dat de grasstrook open is zullen ca. 50 opstijgende of landende motorvliegtuigen per dag dat er gevolgen wordt (zie hoger) gebruik maken van de aangepaste taxibaan.

Normaal is het vliegveld toegankelijk voor één- of tweemotorige toestellen met een maximum take off gewicht van 5,7ton. Elk toestel heeft een eigen geluidscertificaat, afhankelijk van het type, motor, schroef.

Voor de banen gelden de minimumafmetingen en veiligheidsgebieden zoals beschreven in de circulaire GDF-04 uitgave 5 van de FOD Mobiliteit. De “motorbaan” is zo 920 m lang en de “zweefbaan” 620 m. De overige stukken van het beton worden gebruikt voor het vliegklaar maken van de vliegtuigen en voor het taxiën.

3 Beschrijving referentiesituatie

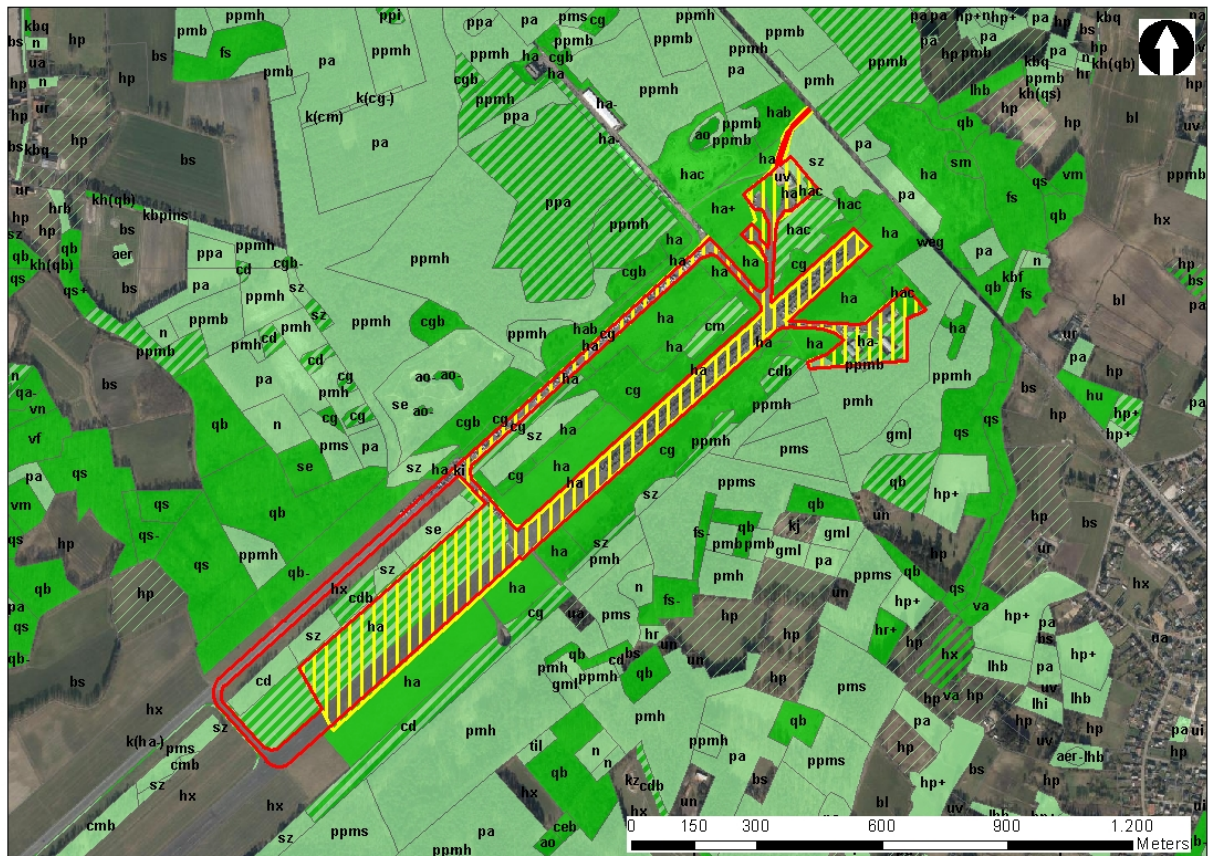
3.1 Algemeen

Het landschap bestaat ter hoogte van het vliegveld uit een open landschap, omgeven door uitgestrekte bossen in het noorden en het zuiden. De verharde start- en landingsbaan is heel dominant aanwezig.

3.2 Biologische waarderingskaart

Op de BWK, versie 2 worden de percelen binnen de oorspronkelijke zone voor vliegrecreatie (gele contour op Figuur 1-1) hoofdzakelijk aangeduid als biologisch minder waardevol, wat ook logisch is, gezien het hoofdzakelijk om verharde (beton)stroken gaat. Enkel in het oosten worden enkele percelen als waardevol aangeduid evenals de bestaande gras piste (ha, struisgrasvegetatie op zure bodem). Door uitvoering van het planvoornemen vergroot de zone voor vliegrecreatie. Echter, de percelen die bijkomend in de contour worden opgenomen, worden aangeduid als biologisch minder waardevol, gezien het hier enkel om verharde betonstroken gaat.

In de omgeving zijn echter wel heel wat waardevolle percelen gelegen. Aansluitend aan het plangebied betreft het hoofdzakelijk waardevolle heide en graslanden. Daarnaast wordt de omgeving ten noorden en ten zuiden ook gekenmerkt door waardevolle bossen (waaronder hoofdzakelijk naaldhoutbossen en eikenberkenbossen).



Figuur 3-1: situering van het plangebied op de BWK, versie 2

3.3 (Avi)fauna

Voor de bespreking van de aanwezige fauna wordt hoofdzakelijk gebruik gemaakt van de gegevens in de bestaande plan-MER.

Inzake avifauna kan het voorkomen van volgende soorten in de (ruime) omgeving van het plangebied vermeld worden: roodborsttapuit, oeverzwaluw, graspieper, rietgors, ijsvogel, nachtegaal, sprinkhaanzanger, wielewaal, blauwborst en roerdomp. Volgens waarnemingen.be komen ook volgende (zeldzamere) soorten voor: bladkoning, cirigors, drieteenmeeuw, duinpieper, draaihals, graszanger, grote barmsijs, grote kruisbek, grote pieper, grauwe klauwier, klapekster, kraanvogel, kwak, middelste bonte specht, morinelplevier, ortolaan, porseleinhoen, rode wouw, roodkeelpieper, roodpootvalk, ruigpootbuizerd, sneeuwgorst, steppekiekendief, velduil, zwarte ooievaar en zwarte wouw. Door ANB wordt opgemerkt dat ook de volgende soorten voorkomen in de buurt van het plangebied nachtzwaluw, boomleeuwerik, wulp, regenwulp, veldleeuwerik, paapje en gekraagde roodstaart.

De ruime omgeving van het plangebied is ook belangrijk voor een aantal libellen- en vlindersoorten, waaronder specifiek de heivlinder kan vermeld worden gezien hier een soortenbeschermingsprogramma werd voor opgemaakt.

4 Algemeen kader van de passende beoordeling

4.1 Algemeen kader van de Passende Beoordeling

De EU-Habitat- en Vogelrichtlijnen maken deel uit van de Europese regelgeving en zijn van kracht in alle Europese lidstaten.

De Habitatrichtlijn kent een gebiedsbeschermings- en een soortenbeschermingscomponent. Om de gebiedsbescherming van de Habitatrichtlijn in de nationale wetgeving te verankeren, werd in Vlaanderen de regionale natuurwetgeving aangepast. Op Vlaams niveau zijn alle principes uit de Habitatrichtlijn geïntegreerd in art. 36ter van het Natuurdecreet. Zowel de gebieds- als de soortencomponent zit in dit Natuurdecreet vervat.

Het doel van de Habitatrichtlijn (1992) is het behoud van de totale biologische diversiteit van natuurlijke en halfnatuurlijke habitats en wilde flora en fauna (zonder de expliciete opname van vogels) op het grondgebied van de Europese Unie. In dit kader zijn in Vlaanderen op 4 mei 2001 aan de Europese Commissie gebieden aangemeld als Speciale Beschermingszones (Habitatrichtlijngebieden) (SBZ-H). Voor de definitieve aanwijzing van de Habitatrichtlijngebieden opteerde de Vlaamse regering ervoor om per gebied een apart besluit goed te keuren waarin ook de instandhoudingsdoelstellingen per gebied worden opgenomen.

In het kader van de Vogelrichtlijn werden door Vlaanderen in 1988 beschermingszones aangewezen voor de vogelsoorten van Bijlage I van de Vogelrichtlijn en voor de niet in bijlage I genoemde geregeld voorkomende trekvogels.

Uit hoofde van de Europese regelgeving dienen ingrepen in of nabij een SBZ getoetst te worden op hun effecten op soorten en habitats op grond waarvan de beschermingszone is aangewezen. Voor het verlenen van toestemming/vergunning voor de uitvoering van ingrepen is het al dan niet optreden van significant negatieve effecten op aangemelde soorten en habitats van groot belang.

Inzake de gebiedsbescherming heeft de Europese Commissie een afwegingskader geformuleerd waaraan voorgenomen activiteiten dienen te worden getoetst. Het voorkómen van kwaliteitsverslechtering/verstoring met significante effecten geldt ook voor activiteiten buiten een SBZ: de natuurwaarden in een SBZ kunnen immers ook door activiteiten daarbuiten (in Nederland spreekt men van de 'externe werking') aangetast worden. Dit is relevant in voorliggend project, gezien er geen inname is binnen SBZ.

4.2 Algemene Natura 2000 doelstellingen

Reeds een aantal studies werden uitgevoerd en beleidsdocumenten werden opgesteld waarin staat aangegeven wat de doelstellingen zijn en wat in de verschillende Natura 2000-gebieden de gunstige staat van instandhouding van habitats en soorten is (bv. Van Vessem & Kuijken (1985)). O.a. op basis van deze studie werden de te beschermen habitats en soorten aangemeld bij Europa. De doelstellingen zijn overwegend geformuleerd in termen van behoud leefgebied en in functie van behoud van de populatie.

4.3 Gebiedsspecifieke instandhoudingsdoelstellingen

Op 23 maart 2014 werd het Besluit van de Vlaamse Regering tot aanwijzing van de speciale beschermingszone SBZ-H "Bos- en heidegebieden ten oosten van Antwerpen" tot definitieve vaststelling van de bijbehorende IHD's en prioriteiten goedgekeurd. Onderstaand wordt een samenvatting gegeven van de aangemelde soorten en habitats en de relevante doelstellingen en prioriteiten.

Het gebied wordt als SBZ aangewezen voor de volgende habitats van bijlage I van het Natuurdecreet:

Code	Naam
2310	Psammofiele heide met Calluna en Genista-soorten
2330	Open grasland met Corynephorus- en Agrostis-soorten op landduinen
3130	Oligotrofe wateren van het Middeneuropese en peri-alpiene gebied met Littorella- of Isoëtes-vegetatie of met eenjarige vegetatie op drooggevalen oevers (Nanocyperetalia)
3140	Kalkhoudende oligo-mesotrofe wateren met benthische Chara spp. Vegetaties
3150	Van nature eutrofe meren met vegetatie van het type Magnopotamion of Hydrocharition
3160	Dystrofe natuurlijke poelen en meren
3260	Submontane en laagland rivieren met vegetaties behorend tot het Ranunculion fluitans en het Callitricho-Batrachion
4010	Noordatlantische vochtige heide met Erica tetralix
4030	Droge heide (alle subtypen)
6230	Soortenrijke heischrale graslanden op arme bodems van berggebieden (en van submontane gebieden in het binnenland van Europa)
6410	Graslanden met Molinia op kalkhoudende, venige of lemige kleibodem
6510	Laaggelegen schraal hooiland
7140	Overgangs- en trilveen
7150	Slenken in veengronden met vegetatie behorend tot het Rynchosporion
6430	Voedselrijke zoomvormende ruigten van het laagland en van de montane en alpiene zones
9120	Beukenbossen van het type met Ilex- en Taxus-soorten, rijk aan epifyten (Ilici-Fagetum)
9160	Sub-Atlantische en Midden-Europese wintereikenbossen of eikenhaagbeukbosse behorend tot het Carpinion-Betuli
9190	Oude zuurminnende bossen met Quercus robur op zandvlakten
91 ^E 0	Alluviale bossen met Alnion glutinosa en Fraxinus excelsior (Alno-Padion, Alnion incanae, Salicion albae)

Daarnaast is het gebied aangemeld voor volgende soorten van bijlage II van het Natuurdecreet:

- Geel schorpioenmos
- Drijvende waterweegbree
- Kleine modderkruiper
- Rivierdonderpad
- Beekprik
- Bechsteins vleermuis
- Ingekorven vleermuis
- Meervleermuis

De voorkomende habitats en soorten kunnen worden gegroepeerd in volgende **natuurclusters**:

- Boslandschap;
- Heidelandschap;
- Kleinschalige landschappen;
- Open beekdallandschap;
- Vleermuisverblijf-, zwerm- en paarplaatsen.

Voor de meeste aangemelde **habitats** is er nog een **openstaande taakstelling** (zie onder), en voor alle aangemelde soorten wordt een uitbreiding (of behoud) van hun populatie tot doel gesteld. Voor meer info wordt verwezen naar het Managementplan 1.0 voor het betreffende SBZ-H.

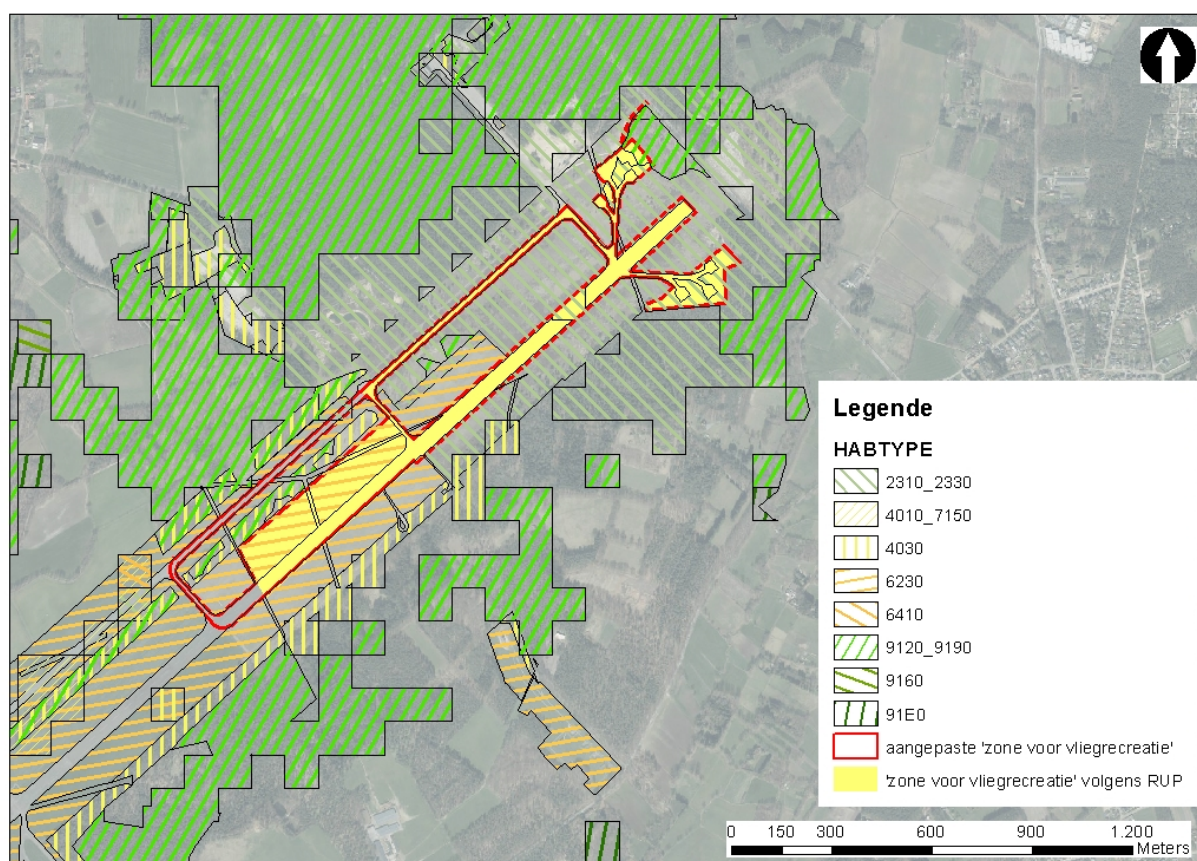
Habitat code	Besluit Vlaamse regering		Openstaande taakstelling
	Opp. totaal doel (ha)	Opp. actueel (ha)	Opp. uitbreiding en omvorming (ha)
2310_2330	157.00	75.00	82.00
3130-3160-7140	36.00	25.00	11.00
3140	16.00	16.00	0.00
3150	7.00	5.00	2.00
3260 (km*) **	0.00	0.00	0.00
4010_7150	93.00	7.00	86.00
4030	58.00	15.00	43.00
6230	50.50	23.50	27.00
6410	22.50	6.50	16.00
6510	7.50	2.50	5.00
9120_9190	1867.00	790.00	1077.00
9160	75.00	75.00	0.00
91E0-6430	647.00	500.00	147.00

Opmerkingen

* In voorkomend geval kan de eenheid afwijken van [ha]. Bij de habitatcode wordt in dat geval aangegeven welke eenheid van toepassing is.

** Voor dit habitatype werd in het aanwijzingsbesluit geen oppervlakte doel opgegeven, wel een kwaliteitsdoel.

Voor het realiseren van de tot doel gestelde habitats werden **zoekzones** afgebakend binnen de SBZ-H's. Binnen de oorspronkelijke zone voor vliegcreatie zijn een aantal zoekzones gelegen voor het realiseren van habitats, met name in het oosten en ter hoogte van de grasplaat. Binnen de uitbreiding van de plancontour zijn geen zoekzones voor het realiseren van habitats gelegen. Aangrenzend aan het plangebied en in de ruimere omgeving zijn wel zoekzones afgebakend voor het realiseren van volgende habitats: 2310_2330, 4010_7150, 4030, 6230, 6410, 9120_9190 en 91E0.



Figuur 4-1: Afgebakende zoekzones binnen het SBZ in de omgeving van het projectgebied.

Volgende **prioritaire inspanningen** worden vooropgesteld voor het volledige SBZ-H.

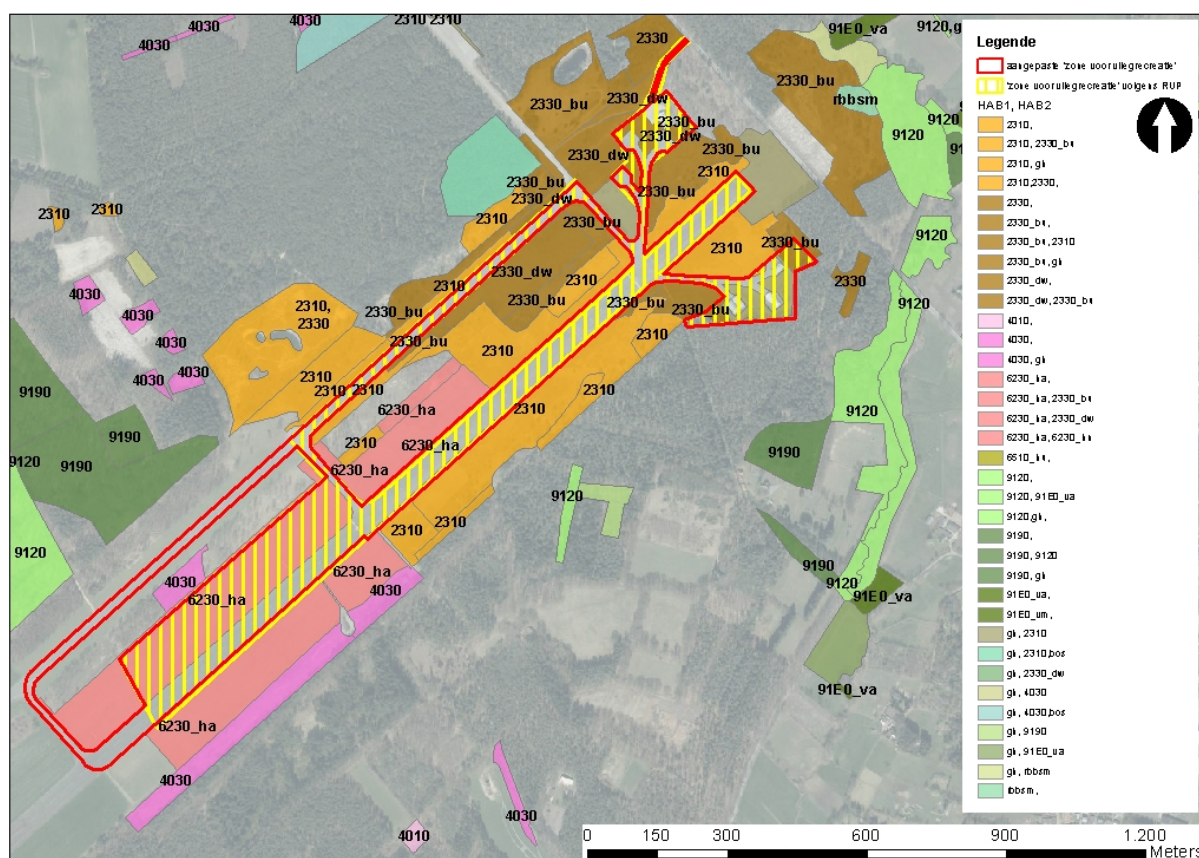
	Prioritaire inspanning cfr. Besluit Vlaamse regering	Prioriteit
PI 1	Natuurgericht beheer van habitatwaardige bossen	2050
PI 2	Omvorming van niet-habitatwaardig bos naar boshabitats	2050
PI 3	Effectieve bosuitbreiding	2050
PI 4	Versterking van heidekernen	2050
PI 5	Aangepast beheer en toename van beekbegeleidende graslanden en ruigtes in de valleien van de Tappelbeek, de Visbeek en het Groot Schijn	Standstill
PI 6	Herinrichting van verlaten visvijvers in de valleien van de Visbeek en de Grote Kaliebeek	2050
PI 7	Herstel van de natuurlijke hydrologie en verbetering van de grond- en oppervlaktewaterkwaliteit	Standstill
PI 8	Aangepast beheer van de waterlopen die door de Speciale Beschermingszone stromen	Standstill
PI 9	Afstemming van recreatief medegebruik op de ecologische waarden	2020

Voor de relevante deelgebieden van het habitatrictlijngebied (deelgebieden 7) worden de prioritaire inspanningen 1, 2, 3,4, 7, 8 en 9 vooropgesteld.

5 Aanwezigheid van de aangemelde habitats en soorten

Binnen de zone voor vliegrecreatie van 2017 zijn een aantal percelen gelegen waar momenteel reeds aangemelde **habitats** voorkomen, met name in het oosten en ter hoogte van de graspiste. Binnen de uitbreiding van de zone voor vliegrecreatie zijn geen habitatwaardige percelen gelegen, wat logisch is, gezien de uitbreiding enkel een reeds verharde betonnen taxibaan omvat.

In de nabije omgeving van het volledige plangebied zijn wel een groot aantal habitatwaardige percelen gelegen, die vooral bestaan uit volgende habitats: 2310, 2330, 6230 en op iets grotere afstand 4030, 9120 en 9190. In de nabije omgeving van de uitbreiding van de zone voor vliegrecreatie wordt enkel de bestaande grasbaan aangeduid als 6230 en een beperkte zone ten noordwesten van deze grasbaan als 4030.



Figuur 5-1: voorkomende habitats binnen en in de omgeving van het plangebied

Inzake de aangemelde **soorten** kan gesteld worden dat de aangemelde soorten kleine modderkruiper, drijvende waterweegbree, rivierdonderpad en beekprik niet zullen voorkomen binnen het plangebied, wegens het ontbreken van een waterloop. Uit literatuurinformatie blijkt verder dat het geel schorpioenmos niet voorkomt ter hoogte van het plangebied. Er zijn geen gegevens inzake het voorkomen van de aangemelde vleermuissoorten, echter hun voorkomen kan ook niet volledig uitgesloten worden.

Er kan ten slotte ook gewezen worden op het voorkomen van volgende habitattypische soorten: roodborsttapuit, nachtegaal, wielewaal, middelste bonte specht, gekraagde roodstaart en heivlinder.

6 Beoordelingscriteria

Ontwikkeling criteria set

In de Passende Beoordeling dienen, juridisch gezien, de effecten op aangemelde/aangewezen soorten (en habitats) te worden onderzocht.

Van bijzonder belang is hierbij te onderzoeken in hoeverre de gunstige staat van instandhouding van de betreffende soorten of habitats wordt aangetast. Hierbij wordt het begrip 'significantie' gehanteerd als te toetsen kader en daarnaast ook of de natuurlijke kenmerken van het gebied behouden blijven (zie de EU-brochure 'Beheer van Natura 2000-gebieden'). De Vogelrichtlijn geeft echter geen specifieke criteria voor de beoordeling van deze significantie.

Wat is significant ?

Het beoordelingskader van zowel de Vogel- als de Habitatrictlijn is gebaseerd op het voorzorgsprincipe: 'nee, tenzij...'. In de Vogel- en Habitatrictlijn spelen de begrippen 'significant effect op de instandhoudingsdoelstelling' en 'aantasting van de natuurlijke kenmerken van het gebied' een hoofdrol. Daarom dienen we de term 'significant' nader te verduidelijken. Een significant effect kan in zijn algemeenheid als volgt worden omschreven:

Veranderingen in abiotische situatie en de ruimtelijke structuur, die de natuurlijke dynamiek te boven gaan en het leefmilieu van planten- en/of diersoorten zodanig beïnvloeden dat er letterlijk unieke situaties verloren dreigen te gaan of ecologische processen blijvend worden verstoord, of het voortbestaan van populaties van nationaal zeldzame soorten of voor dat systeem kenmerkende soorten op termijn niet meer op hetzelfde niveau verzekerd is, dan wel de betekenis van een gebied voor soorten aanmerkelijk afneemt (naar EU 2000).

Uitwerking criteriaset

Is er betekenisvolle aantasting van de natuurlijke kenmerken van de SBZ (Speciale Beschermingszone) ?

Hierbij wordt nagegaan of er een aantasting plaatsgrijpt die meetbare en aantoonbare gevolgen heeft voor de natuurlijke kenmerken van het SBZ, in de mate er meetbare en aantoonbare gevolgen zijn voor de staat van instandhouding van de soort(en) of de habitat(s) waarvoor de betreffende SBZ is aangewezen of voor de staat van instandhouding van de soort(en) vermeld in bijlage III van het Decreet Natuurbehoud (= soorten van de Bijlage IV van de Habitatrictlijn) die in de betreffende SBZ voorkomen.

De 'natuurlijke kenmerken van een SBZ' is het geheel van biotische en abiotische elementen, samen met hun ruimtelijke en ecologische kenmerken en processen, die nodig zijn voor de instandhouding van:

- 1) de natuurlijke habitats en de habitats van de soorten waarvoor de betreffende SBZ is aangewezen (zijn per gebied opgelijst in de wetenschappelijke rapporten van de aanwijzing van de SBZ-V en de SBZ-H)
- 2) de soorten vermeld in bijlage III
- 3) de coherentie van het Natura 2000-netwerk

De begrippen 'instandhouding', 'staat van instandhouding van een soort' en 'staat van instandhouding van een habitat' zijn gedefinieerd in art. 2 van het Decreet Natuurbehoud.

<p><u>Instandhouding</u>: het geheel van maatregelen die nodig zijn voor het behoud of herstel van habitats en populaties van wilde dier- en plantensoorten in een gunstige staat van instandhouding. De staat van instandhouding van een habitat wordt als gunstig beschouwd wanneer:</p> <ul style="list-style-type: none"> • het natuurlijke verspreidingsgebied van de habitat en de oppervlakte van die habitat binnen dat gebied stabiel zijn of toenemen; • de nodige specifieke structuur en functies voor behoud op lange termijn bestaan en in de afzienbare toekomst vermoedelijk zullen blijven bestaan; • de staat van instandhouding van de voor die habitat gunstige typische soorten gunstig is. <p>De staat van instandhouding van een soort wordt als gunstig beschouwd wanneer:</p> <ul style="list-style-type: none"> • uit populatiedynamische gegevens blijkt dat de betrokken soort nog altijd een levensvatbare component is van de habitat waarin de soort voorkomt en dat vermoedelijk op lange termijn zal blijven; • het natuurlijke verspreidingsgebied van die soort niet kleiner wordt of binnen afzienbare tijd lijkt te zullen worden; • er een voldoende grote habitat bestaat en waarschijnlijk zal blijven bestaan om de populaties van die soort op lange termijn in stand te houden;
<p><u>Staat van instandhouding van een habitat</u>: de som van de invloeden die op de betrokken habitat en de daar voorkomende typische soorten inwerken en op lange termijn een verandering kunnen bewerkstelligen in de natuurlijke verspreiding, de structuur en de functies van die habitat of die van invloed kunnen zijn op het voortbestaan op lange termijn van de betrokken typische soorten in het Vlaamse Gewest;</p>
<p><u>Staat van instandhouding van een soort</u>: het effect van de som van de invloeden die op de betrokken soort inwerken en op lange termijn een verandering kunnen bewerkstelligen in de verspreiding en de grootte van de populaties van die soort in het Vlaamse Gewest;</p>

Het betekenisvolle karakter van een aantasting moet worden vastgesteld in het licht van de instandhoudingdoelstellingen van het gebied zelf, en in het licht van de bijdrage die het gebied levert aan de ecologische samenhang van het Natura 2000-netwerk. Het is daarom niet mogelijk om per habitat of soort een overall geldende kwantificering te doen van die significantie. Het belang van een vermindering van de oppervlakte die door de habitats of de leefgebieden van soorten in kwestie in de SBZ ingenomen wordt, wordt (voor ieder SBZ afzonderlijk) geëvalueerd in het licht van de totale oppervlakte van deze SBZ en van de integriteit van het gebied.

Teneinde te bepalen of een aantasting betekenisvol is in het licht van de doelstellingen van de richtlijn, wordt gebruik gemaakt van volgende factoren:

- de omvang van het natuurlijk verspreidingsgebied van het habitat (hierbij wordt ook gekeken naar de voor dat habitat typische soorten - zie habitatfiches)
- de omvang van het natuurlijk verspreidingsgebied van die soort (de voor die soort geschikte habitats - zie soortenfiches)
- de populatieomvang van de betrokken soort(en)
- het bestaan van een voldoende groot habitat om de populaties van die soort op lange termijn in stand te houden en
- het belang van het netwerk hierin.

Zie art. 2, 36°, Decreet Natuurbehoud dat bepaalt wanneer de staat van instandhouding van een habitat en van een soort als gunstig wordt beschouwd. Neem de randvoorwaarden en verzachtende maatregelen die gesteld worden aan de activiteit of het plan op in de stedenbouwkundige voorschriften of de vergunning - zodat werken en handelingen die mogelijk een betekenisvolle aantasting kunnen hebben op de habitats en soorten waarvoor het SBZ is aangewezen of op de Bijlage III soorten die daar voorkomen niet gepland/vergunbaar zijn.

7 Mogelijke effecten op natura 2000 gebied

7.1 Heeft het voorgenomen project betekenisvolle negatieve effecten op Speciale Beschermingszones?

7.1.1 Biotoopverlies / biotoopwijziging / verlies aan leefgebied

Door uitvoering van het planvoornemen, met name het uitbreiden van de zone voor vliegcreatie, zullen er ten aanzien van de referentiesituatie geen bestaande habitats verdwijnen. De uitbreiding omvat namelijk een bestaande verharde betonstrook en heeft geen enkele biologische of ecologische waarde. Echter, deze stroken worden in voorontwerp-RUP aangeduid als natuurgebied (met overdruk grote eenheid natuur in ontwikkeling), waardoor verondersteld kan worden dat ze potentieel kunnen teruggegeven worden aan de natuur. Dit werd in de Passende Beoordeling van het MER als significant positief (+3) beoordeeld. Door uitvoering van het huidige planvoornemen wordt dit dan voor bepaalde stroken niet meer mogelijk. De oppervlakte beton die potentieel zou kunnen teruggegeven worden aan de natuur zal met andere woorden kleiner zijn in vergelijking met het voorontwerp-RUP, waardoor het potentieel positief effect uit de oorspronkelijke Passende Beoordeling ook kleiner zal zijn (bijna 2,5 à 3 ha kleiner ten opzichte van 10 à 12 ha in het voorontwerp-RUP). Dit betekent dat er een potentieel biotoopverlies en verlies aan leefgebied is ten opzichte van het oorspronkelijk planvoornemen.

Echter, gezien er nog altijd een ruime oppervlakte beton potentieel teruggegeven kan worden aan de natuur, kan de oorspronkelijke "significant positieve" beoordeling behouden worden. Er worden met andere woorden geen betekenisvol negatieve effecten verwacht inzake biotoopverlies en leefgebied ten gevolge van het gewijzigde planvoornemen. Er kan echter altijd nagedacht worden over de specifieke inrichting van de te behouden betonstroken om de natuurwaarden te verhogen.

Daarnaast is de aangepaste zone voor vliegcreatie in het (noord)oosten (ter hoogte van het clubhuis) beperkter ten opzichte van de oorspronkelijke afgebakende zone, zie ook Figuur 1-1. Dit betekent dat in het (noord)oosten in het huidige planvoornemen een (beperkt) aantal zones als natuurgebied worden afgebakend, daar waar ze in het oorspronkelijke planvoornemen binnen de zone voor vliegcreatie vielen. Dit kan bijgevolg opnieuw zorgen voor een positief effect.

Door het verschuiven van de grasstrook naar het noordoosten ten aanzien van het bestendigheidsalternatief uit de oorspronkelijke Passende Beoordeling, zal er in realiteit, ten opzichte van de huidige situatie op het terrein, een beperkte zone in het zuidwesten niet meer gebruikt worden als landingsstrook voor zweefvliegtuigen, maar zal er in het noordoosten een beperkte zone wel gebruikt worden, die momenteel nog niet gebruikt wordt. Echter, gezien de totale oppervlakte "gebruikte grasstrook" ongewijzigd blijft, zal het totale effect inzake betreding van het voorkomende habitat 6230 neutraal zijn. Ten opzichte van de eerder gemaakte Passende Beoordeling zal er echter geen effect zijn, gezien er toen ook al vanuit gegaan werd dat de grasstrook die gebruikt wordt voor het landen van zweefvliegtuigen volledig binnen de zone voor vliegcreatie viel.

7.1.2 Versnippering / barrièrewerking

Door uitvoering van het planvoornemen zal de bestaande verharding binnen de uitgebreide zone voor vliegrecreatie blijven bestaan. Er worden bijgevolg ten aanzien van de huidige toestand geen significante effecten inzake versnippering en barrièrewerking verwacht. Indien de bestaande verhardingen voor bepaalde soorten reeds voor een barrière zorgt, zal deze blijven bestaan in de geplande toestand.

In het voorontwerp-RUP werd de zone ter hoogte van de uitgebreide zone voor vliegrecreatie aangeduid als natuurgebied (met overdruk grote eenheid natuur in ontwikkeling), waardoor verondersteld kan worden dat deze bestaande verhardingen hier potentieel teruggedreven kunnen worden aan de natuur. In de Passende Beoordeling werd gesteld dat er (oa. door tussenliggende percelen onder natuurbeheer te plaatsen) kansen ontstaan voor migratie van soorten, wat positief werd beoordeeld. Door uitvoering van het huidige planvoornemen wordt dit dan voor een beperkt aantal zones niet meer mogelijk. Het positief effect uit de oorspronkelijke Passende Beoordeling zal zich dan immers niet voordoen ter hoogte van de uitgebreide zone voor vliegrecreatie. Er worden hierdoor echter geen betekenisvol negatieve effecten verwacht inzake versnippering en barrièrewerking. De verharde zone ten zuiden van de piste voor zweefvliegtuigen, welke ook opgenomen is binnen de oorspronkelijke zone voor vliegrecreatie, kan voor bepaalde soorten een migratiebarrière betekenen, zeker voor zuidoost-noordwest gerichte migratie. Gezien de taxibaan binnen de uitgebreide zone voor vliegrecreatie evenwijdig met deze startbaan gelegen is, zal deze niet zorgen voor een significante bijkomende barrière.

7.1.3 Verstoring

In de Passende Beoordeling horende bij het voorontwerp-RUP werd geen uitspraak gedaan door mogelijke verstoring van de vliegactiviteiten binnen het gebied. In het bestendigheidsalternatief werd er namelijk vanuit gegaan dat er niets zou wijzigen ten aanzien van de huidige situatie op terrein. Daarnaast zijn de aangemelde soorten voor het Habitatrictlijngebied niet gevoelig voor geluidsverstoring.

Door het uitvoeren van het planvoornemen zal de gras piste ten opzichte van de huidige toestand verschoven worden en zullen de motorvliegtuigen op de momenten dat deze verschoven gras piste gebruikt wordt (van mei tot oktober) de normale taxibaan (zwarte volle lijn uit Figuur 2-1) niet kunnen gebruiken, maar zullen ze de taxibaan (zwarte stippellijn uit Figuur 2-2) binnen de aangepaste zone voor vliegrecreatie moeten gebruiken. Gezien het taxiën van vliegtuigen gepaard gaat met geluidsemisies zullen de naastliggende zones binnen de uitgebreide zone voor vliegrecreatie op dat moment een bijkomende geluidsverstoring kennen, waar dit ten opzichte van het planvoornemen van het voorontwerp-RUP niet het geval was. Echter, de stelling blijft dat de aangemelde soorten van het Habitatrictlijngebied niet gevoelig zijn voor geluidsverstoring, waardoor er binnen deze Passende Beoordeling geen betekenisvol negatieve effecten verwacht worden ten aanzien van (de aangemelde soorten van) het voorkomend Habitatrictlijngebied.

Natuurlijk is het wel zo dat er in de omgeving van de uitgebreide zone voor vliegrecreatie wel waardevolle habitats gelegen zijn die als broedgebied voor (zeldzamere, verstoringgevoelige) soorten kunnen gebruikt worden. Ook kan gewezen worden op het voorkomen van een aantal habitattypische soorten en soorten uit bijlage I van de Vogelrichtlijn (o.a. roodborsttapuit, paapje, gekraagde roodstaart, nachtzwaluw, boomleeuwerik, wulp, regenwulp).

Gezien de aangepaste taxibaan vooral gebruikt zal worden tijdens het zweefseizoen en dit seizoen grotendeels samenvalt met het broedseizoen van de meeste soorten, zijn verstoringseffecten ten aanzien van avifauna dus niet op voorhand uit te sluiten. De meeste geluidsemisies zijn echter te verwachten bij het opstijgen en het landen van de vliegtuigen. Het taxiën van de vliegtuigen zal in vergelijking hiermee minder geluidsemisies veroorzaken. Er kan aangenomen worden dat een zone

van ca. 100 m rond de uitgebreide zone voor vliegrecreatie zal verstoord worden door het taxiën van de motorvliegtuigen op het moment dat de gras piste gebruikt wordt voor het landen van zweefvliegtuigen. Echter, gezien het opstijgen en landen van de vliegtuigen voor grotere geluidsemissies zorgen, zal de verstoorde zone rond de bijkomende taxibaan grotendeels overlappen met de reeds verstoorde zone van het opstijgen en landen van de vliegtuigen. Dit geldt vooral voor de zone tussen de taxibaan en de gras piste. Ten noordwesten van de uitgebreide zone voor vliegrecreatie zal dit minder het geval zijn en is een bijkomende verstoring door taxiënde vliegtuigen binnen de uitgebreide zone voor vliegrecreatie meer relevant. In aansluiting met de uitgebreide zone voor vliegrecreatie zijn momenteel geen habitatwaardige percelen gelegen, zie Figuur 5-1, met uitzondering van de huidige gras piste zelf, die aangeduid wordt als habitat 6230. De habitatwaardige percelen ten noordwesten van de uitgebreide zone voor vliegrecreatie bevinden zich op ca. 90 m van de uitgebreide taxibaan, waardoor kan aangenomen worden dat de verstoring naar aanleiding van het gewijzigd planvoornemen te verwaarlozen is. Er worden bijgevolg geen aanzienlijk negatieve effecten verwacht voor de voorkomende soorten. In §7.1.6 worden de mogelijke effecten besproken ten aanzien van de IHD's (indien de naastliggende zones zich zouden ontwikkelen tot een gewenst habitatwaardig perceel).

7.1.4 Vernatting / verdroging

Aspecten inzake verdroging en vernatting zijn niet relevant met betrekking tot het planvoornemen.

7.1.5 Vermesting / verzuring

Door uitbreiding van de zone voor vliegrecreatie, zullen de motorvliegtuigen op momenten dat zweefvliegtuigen gebruik maken van de gras piste, de aangepaste taxiroute moeten gebruiken. Het bijkomend deel taxiroute is ca. 1.800 lang en 1.600m langer dan het traject dat gebruikt kan worden als de gras piste gesloten is. Dit betekent dat er op deze momenten ook stikstofdeposities zullen zijn in de nabije omgeving van deze uitgebreide zone voor vliegrecreatie.

Tijdens het taxiën vindt de uitstoot van schadelijke stoffen dicht bij de grond plaats. De stoffen zullen in de directe omgeving van de bron neerslaan. Is het vliegtuig eenmaal in de stijgfase, dan worden de stoffen op een grotere hoogte uitgestoten. Deze stoffen zullen zich over een groter gebied kunnen verspreiden en zo een groter aandeel hebben in de concentraties op ruimere afstand van de bron. Emissies van motorvliegtuigen zijn het grootst tijdens het opstijgen, klimmen, dalen en landen van het vliegtuig.

Op basis van de gemodelleerde vermestende depositie in Vlaanderen (VLOPS18, Meteo 2012, Emissies 2012) kan afgeleid worden dat er ter hoogte van het plangebied een depositie van 20 tot 25 kg N/ha.jaar voorkomt in het oosten en van 25 tot 30 kg N/ha.jaar in het westen. Gezien de kritische depositiewaarde van de meeste voorkomende (of tot doel gestelde) habitats lager is (dit geldt vooral voor de heide- en graslandhabitats), kan besloten worden dat in de huidige situatie reeds een overschrijding van de kritische lasten is, waardoor de voorkomende habitats zich wellicht in een ongunstige staat van instandhouding zullen bevinden.

Op momenten dat de gras piste open is voor zweefactiviteiten zal de aangepaste taxibaan moeten gebruikt worden, waardoor er over een afstand van 1.600 m langer moet getaxied worden door motorvliegtuigen. Het betreft op die momenten ca. 50 taxiënde motorvliegtuigen per dag, waardoor de uitstoot van stikstofdeposities naar de omgeving minimaal hoger zullen zijn in vergelijking met de momenten waarop de gras piste gesloten is. Echter, de grootste emissies zijn te verwachten tijdens het opstijgen, klimmen dalen en landen, waardoor de bijkomende emissies ten gevolge van het bijkomend taxiën te verwaarlozen zullen zijn. Er dient wel opgemerkt te worden dat er in de onmiddellijke omgeving van de taxiroute een minimale bijkomende depositie kan verwacht worden, gezien de uitstoot van taxiënde vliegtuigen dicht tegen de grond plaatsvindt. Gezien het gaat om heel lage

aantallen² kunnen mogelijke effecten in principe niet gemodelleerd worden, gezien kan verwacht worden dat de foutenmarge van het model groter zal zijn dan de berekende bijdrage.

Voor alle zekerheid werd er toch een berekening uitgevoerd via de voortoets.be. Hierbij werd de uitstoot van een sportvliegtuig gelijk gesteld aan de uitstoot van een zware vrachtwagen. Er zijn immers geen specifieke gegevens terug te vinden van de uitstoot van de gebruikte gekende types vliegtuigen. Er zijn wel gegevens terug te vinden over het vermogen van de gebruikte types vliegtuigen en het gewicht. Hieruit blijkt dat het vermogen van de gebruikte vliegtuigen en het maximumgewicht substantieel lager ligt dan dat van een zware vrachtwagen. Dit betekent dat in een zware vrachtwagen een motor aanwezig is die vele malen krachtiger is in vergelijking met een sportvliegtuig, wat ook logisch is rekening houdende met het gewicht van een zware vrachtwagen ten opzichte van een sportvliegtuig. Op basis hiervan kan er bijgevolg geoordeeld worden dat het gelijkstellen van de uitstoot van een sportvliegtuig met een zware vrachtwagen zelfs als een worst-case kan beschouwd worden.

Toestel	Vermogen	Maximum gewicht
Cessna 172R	160 hp	1.006 kg
Cessna 150	110 hp	757 kg
Piper	150 hp	
FAA	Hoogstens 100 pk	
Zware vrachtwagen	500 à 640 pk	Van 16 tot 40 ton

Bij het invoeren van de NOx gegevens voor 13 zware vrachtwagens/dag/jaar over een afstand van 1,6 km zijn er volgens de voortoets geen relevante effecten te verwachten, zie onderstaande kaarten.

Volgende parameters werden ingevoegd:

- Hoogte: 1 m
- Emissiewaarde: 6,33 kg/jaar NOx

² ca. 50 motorvliegtuigen per dag op dagen dat de gras piste open is, dat is ca. 4,5 weekends in de maanden mei, juni, september en oktober en 60 dagen in juli en augustus = ca. 100 dagen per jaar – dus ca. 5000 taxiënde vliegtuigen per jaar = gemiddeld 13,7 vliegtuigen per dag.

▼ Eutrofiëring via de lucht

Bij de afbakening van de reikwijdte van het effect werd gebruik gemaakt van de nuleffectwaarde (uitgedrukt in kg N/ha/jaar) die voorgeste



Kaart legende Bron van het effect Reikwijdte effect Beïnvloede gevoelige habitats Beïnvloede gevoelige zoekzones

1. emissie details NH3 0 kg/jaar SO2 0 kg/jaar NOX 6.33 kg/jaar 1 meter hoog

▼ Verzuring via de lucht

Bij de afbakening van de reikwijdte van het effect werd gebruik gemaakt van de nuleffectwaarde (uitgedrukt in kg ZEQ/ha/jaar) die voorgesteld w



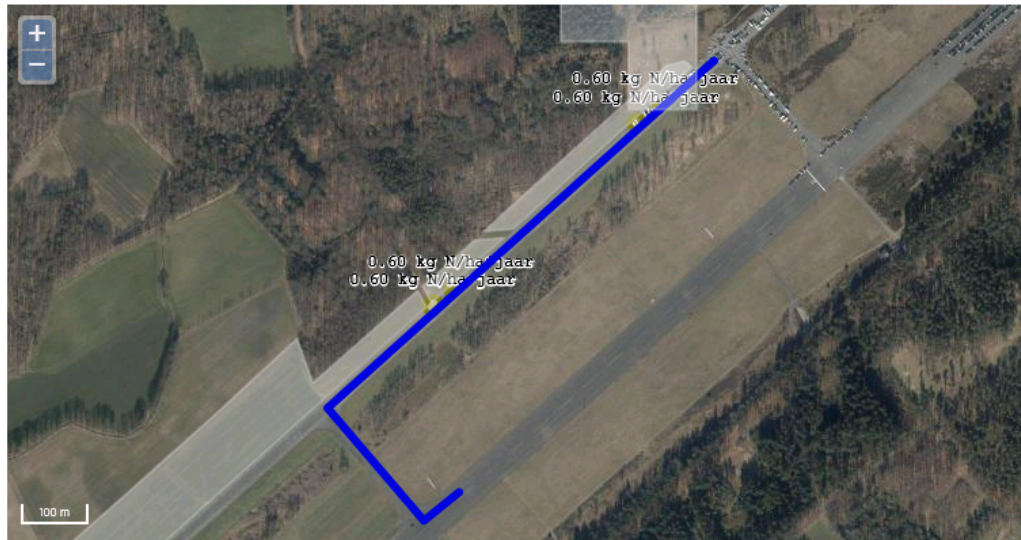
Kaart legende Bron van het effect Reikwijdte effect Beïnvloede gevoelige habitats Beïnvloede gevoelige zoekzones

1. emissie details NH3 0 kg/jaar SO2 0 kg/jaar NOX 6.33 kg/jaar 1 meter hoog

Slechts bij een uitstoot die overeenkomt met ca. 2054 zware vrachtwagens/dag/jaar (of 1.000 kg/dag/jaar NOx) wordt er een bijkomende depositie verwacht over een heel beperkte afstand van de taxibaan, zie onderstaande kaarten.

▼ Eutrofiëring via de lucht

Bij de afbakening van de reikwijdte van het effect werd gebruik gemaakt van de nuleffectwaarde (uitgedrukt in kg N/ha/jaar) d

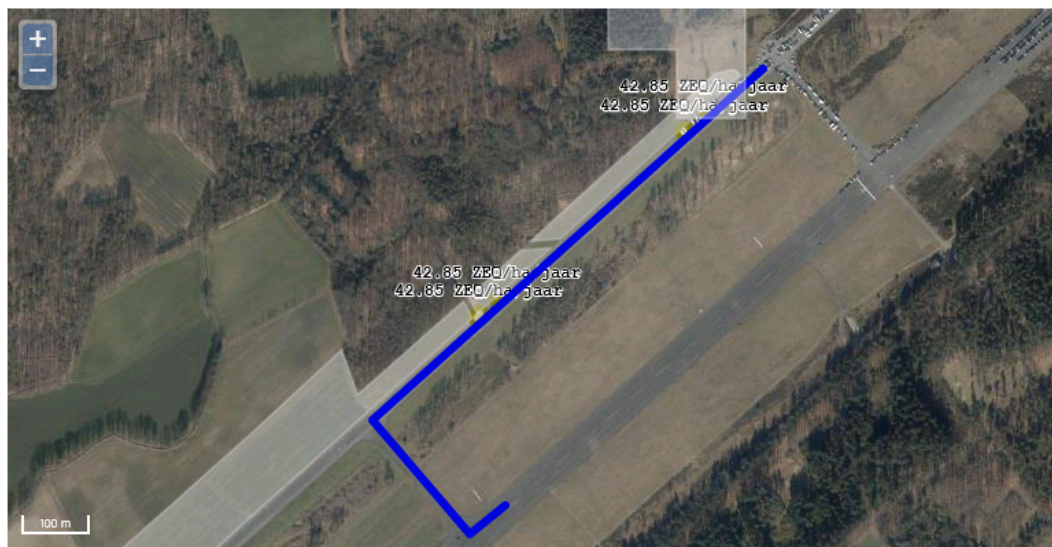


Kaart legende Bron van het effect Reikwijdte effect Beïnvloede gevoelige habitats Beïnvloede gevoelige zoekzones

1. emissie details NH3 0 kg/jaar SO2 0 kg/jaar NOX 1000 kg/jaar 1 meter hoog

▼ Verzuring via de lucht

Bij de afbakening van de reikwijdte van het effect werd gebruik gemaakt van de nuleffectwaarde (uitgedrukt in kg ZEQ/ha/jaar) c



Kaart legende Bron van het effect Reikwijdte effect Beïnvloede gevoelige habitats Beïnvloede gevoelige zoekzones

1. emissie details NH3 0 kg/jaar SO2 0 kg/jaar NOX 1000 kg/jaar 1 meter hoog

Gezien het aantal sportvliegtuigen/dag/jaar 150 keer lager ligt dan het hypothetisch geval van 2054 zware vrachtwagens en gezien het gelijkstellen van de uitstoot van een sportvliegtuig aan dat van een zware vrachtwagen een worst-case is en gezien er momenteel in de nabije omgeving van de uitgebreide zone voor vliegcreatie ook nauwelijks habitatwaardige percelen voorkomen, worden mogelijke effecten van vermestende / verzurende deposities als verwaarloosbaar beoordeeld.

7.1.6 Aftoetsing van het project ten aanzien van de vooropgestelde instandhoudingsdoelstellingen

Naar aanleiding van de goedgekeurde IHD's werden zoekzones voor het realiseren van habitats binnen het SBZ-H conform deze IHD's afgebakend. Binnen de uitgebreide zone voor vliegcreatie zijn echter geen zoekzones gelegen, waardoor geen rechtstreekse effecten te verwachten zijn. Er worden wel zoekzones afgebakend tot tegen de uitgebreide zone voor vliegcreatie. Uit §7.1.5 blijkt dat minimale bijkomende stikstofdeposities in de onmiddellijke omgeving van de bijkomende taxibaan niet uit te sluiten zijn. Deze vallen echter niet te berekenen, gezien de foutenmarge van het model groter zal zijn dan de berekende bijdrage. Hieruit wordt dan ook besloten dat de mogelijke bijdrage van het planvoornemen als niet betekenisvol kan beschouwd worden voor het realiseren van de gewenste habitats in de onmiddellijke omgeving van het uitgebreide plangebied.

Door het uitvoeren van de IHD's in de nabijheid van de uitgebreide zone voor vliegcreatie kan verwacht worden dat er meer waardevolle habitats zullen aanwezig zijn in aansluiting met de uitgebreide taxibaan, welke een geschikt broedgebied kunnen vormen voor bepaalde soorten. Echter, rekening houdende met de taxiënde vliegtuigen binnen de uitgebreide zone voor vliegcreatie, zullen de naastliggende habitats enige vorm van geluidsverstoring kennen binnen het broedseizoen, waardoor ze geen geschikt broedgebied meer vormen voor verstoringgevoelige soorten. Echter, de soorten waarvoor het betreffende Habitatrichtlijngebied is aangemeld, zijn niet verstoringgevoelig voor geluidsemissies, waardoor geen betekenisvol negatieve effecten verwacht worden ten aanzien van de vooropgestelde IHD's.

7.1.7 Aftoetsing van het planvoornemen ten aanzien van het soortenbeschermingsprogramma voor heivlinder

Op 19 december 2016 stelde minister Schauliege het soortenbeschermingsprogramma voor de heivlinder vast.

De heivlinder is een warmteminnende soort die voorkomt in open heide- en duinlandschappen. Of de soort er ook echt voorkomt, wordt echter bepaald door de aanwezigheid van geschikte waardplanten (Fijn schapengras, Duinzwenkgras, Buntgras ...), nectarbronnen (vnl. bramen, Koninginnenkruid, Blauwe zeedistel,...), beschutting door bomen of struiken bij warm weer en een gepast microklimaat.

Het soortenbeschermingsprogramma heeft tot doel om bij te dragen tot de gunstige staat van instandhouding van deze soort en tot het bekomen van een regionaal gunstige staat van instandhouding van vijf (Europees te beschermen) habitats (heiden en landduinen: 2310, 2330, 4030 en 5130 en kustduinen: 2130* waarvoor de heivlinder staat aangemeld als habitattypische soort.

Het SBP Heivlinder vermeldt het volgende over het Militair Domein van Malle:

Het Militair Domein Malle wordt gekenmerkt door de aanwezigheid van goed ontwikkelde droge heischrale graslanden, gevarieerde droge heide, waardevolle korstmossenvegetaties, duingraslanden en stuifduinrelicten te midden van een boscomplex. De aanwezige populatie Heivlinder is momenteel erg klein en lijkt jaar na jaar achteruit te gaan. De belangrijkste ecologische hulpbronnen lijken in zowel kwantitatief als kwalitatief voldoende mate aanwezig. De gebiedsgrootte en vooral de sterk geïsoleerde ligging kunnen alvast aangeduid worden als belangrijke knelpunten voor deze bijzonder kwetsbare populatie.

Zonder bijkomende maatregelen, is de kans erg groot dat deze populatie op korte termijn zal uitsterven. De belangrijkste te nemen maatregelen zijn:

- *gericht onderzoek naar translocatie vanuit de dichtstbijzijnde bronpopulaties*
- *reduceren van eutrofiërende invloed van terreinen van defensie in concessie bij landbouwers*
- *het duurzaam verzekeren van het natuurbeheer van het gebied eventueel door verwerven van het terrein*
- *het herstellen van bijkomend leefgebied vanuit bossystemen*
- *natuurlijke genetische uitwisseling meer kansen geven door het inrichten van nabijgelegen kolonisatie- en stapsteengebieden tussen dit terrein en de dichtstbijzijnde bronpopulaties*

Door uitvoering van het planvoornemen, met name het uitbreiden van de zone voor vliegcreatie, zullen er ten aanzien van de referentiesituatie geen bestaande habitats verdwijnen. De uitbreiding omvat namelijk een bestaande verharde betonstrook en heeft geen enkele biologische of ecologische waarde. Echter, deze stroken worden in voorontwerp-RUP aangeduid als natuurgebied (met overdruk grote eenheid natuur in ontwikkeling), waardoor deze oppervlakte beton potentieel zou kunnen teruggegeven worden aan de natuur. Hierdoor kan verwacht worden dat er zich in die situatie mogelijks heel beperkt bijkomend leefgebied voor heivlinder zou kunnen ontwikkelen. Dit potentieel positieve effect zal zich door uitvoering van het huidig planvoornemen in mindere mate kunnen voordoen. Er worden echter geen negatieve effecten verwacht door het gewijzigde planvoornemen, de oorspronkelijke potentiële positieve effecten zullen enkel minder positief zijn.

Daarnaast blijkt uit het SBP dat er zowel kwantitatief als kwalitatief genoeg leefgebied aanwezig is, en dat de geïsoleerde ligging als belangrijkste knelpunt kan aangeduid worden. Uitvoering van het planvoornemen heeft geen invloed op die geïsoleerde ligging en hypothekeert ook niet dat er in de toekomst verbindingen met andere gebieden kunnen gerealiseerd worden. Er worden bijgevolg geen betekenisvol negatieve effecten verwacht ten aanzien van het SBP Heivlinder.

7.1.8 Conclusie

De uitvoering van het planvoornemen heeft geen rechtstreekse inname van voorkomende habitats of tot doel gestelde habitats tot gevolg. Door uitvoering van het planvoornemen zal evenmin een betekenisvolle verstoring of barrièrewerking optreden ten aanzien van de aangemelde soorten. Mogelijks is er een minimale verhoging van de stikstofdeposities in de onmiddellijke omgeving van de taxibaan binnen de uitgebreide zone voor vliegcreatie, echter, mogelijke effecten hiervan zijn zo minimaal dat ze niet te berekenen vallen. Betekenisvolle negatieve effecten op het leefgebied van aangemelde soorten binnen het SBZ-H zijn niet te verwachten.

→ Samenvattend kan gesteld worden dat er geen betekenisvolle negatieve effecten op de voorkomende aangemelde en tot doel gestelde habitats en soorten binnen SBZ-H worden verwacht. Het nemen van milderende maatregelen wordt niet nodig geacht.

7.2 Kunnen er maatregelen genomen worden om mogelijke negatieve effecten te milderen

Er worden geen betekenisvolle negatieve effecten verwacht, waardoor dit niet van toepassing is.

7.3 Zijn er alternatieven die minder schadelijk zijn voor de Speciale Beschermingszones

Er worden geen betekenisvolle negatieve effecten verwacht, waardoor dit niet van toepassing is.

7.4 Zijn er dwingende redenen van groot openbaar belang

Er worden geen betekenisvolle negatieve effecten verwacht, waardoor dit niet van toepassing is.

7.5 **Werden compenserende maatregelen uitgewerkt**

Er worden geen betekenisvolle negatieve effecten verwacht, waardoor dit niet van toepassing is.

8 **Cumulatieve effecten**

Ten aanzien van het planvoornemen in het voorontwerp-RUP van 2017 zijn er geen andere wijzigingen gepland die voor mogelijke cumulatieve effecten zouden kunnen zorgen. In de omgeving van het plangebied vinden er testritten met bussen plaats door Van Hool, waarbij kan aangenomen worden dat de testactiviteiten gepaard gaan met geluidsemissies en stikstofuitstoot. Cumulatieve effecten met het huidig planvoornemen zijn bijgevolg niet uit te sluiten. Echter, in voorgaande hoofdstukken werd aangetoond dat de stikstofdepositie ten gevolge van het gewijzigd planvoornemen te verwaarlozen is en dat er geen betekenisvol negatieve effecten te verwachten zijn op de aangemelde soorten van het SBZ-H. Daarnaast dient opgemerkt te worden dat zowel de testritten van Van Hool als de vliegactiviteiten hier al jaren plaatsvinden en in principe deel uitmaken van de referentiesituatie. Het RUP doet daarnaast ook geen uitspraken over de activiteiten van Van Hool, waardoor cumulatieve effecten in principe op vergunningniveau dienen beoordeeld te worden.

© Antea Group 2018

Zonder de voorafgaande schriftelijke toestemming van Antea Group mag geen enkel onderdeel of uittreksel uit deze tekst worden weergegeven of in een elektronische databank worden gevoegd, noch gefotokopieerd of op een andere manier vermenigvuldigd.