

---

## Advies

# Alternatievenonderzoeksnota complex project N/Z- verbinding Limburg

## Advies over de alternatievenonderzoeksnota voor het complex project Noord- Zuidverbinding Limburg

---

Datum van goedkeuring      15/04/2020

---

Volgnummer                      2020 | 004

---

Coördinator + e-mailadres      Sandra Sliwa, [sandra.sliwa@minaraad.be](mailto:sandra.sliwa@minaraad.be)

---

Co-auteur + e-mailadres          Jan Verheeke, [jan.verheeke@minaraad.be](mailto:jan.verheeke@minaraad.be)

---

## Inhoudstafel

Inhoudstafel .....	2
Krachtlijnen .....	3
Procesbeschrijving.....	4
Situering .....	5
1 Voorafgaand .....	5
2 Beschrijving van de procesaanpak.....	7
3 Inhoudelijke beschrijving .....	8
Advies .....	12
4 Beoordeling van de procesaanpak .....	12
5 Inhoudelijke beoordeling.....	13

## Krachtlijnen

Op 16 maart 2018 besliste de Vlaamse Regering om het planningsproces voor de Limburgse Noord-Zuidverbinding (N74) te laten verlopen volgens de procedure van het decreet complexe projecten. Conform artikel 9, §3, lid 1 van het besluit complexe projecten wordt de in het kader van die procedure opgestelde alternatievenonderzoeksnota (AON) nu voor advies voorgelegd aan de Minaraad. De Minaraad adviseerde eerder reeds over het decreet complexe projecten en over het bijhorende uitvoeringsbesluit complexe projecten. De Minaraad onderschrijft de vaststelling dat de Noord-Zuidverbinding voldoet aan de criteria om te kunnen worden gekwalificeerd als complex project. De Raad drukt ook zijn waardering uit voor de procesaanpak, en met name voor het gegeven dat in de AON verschillende alternatieven worden voorgesteld die in een volgende fase op een evenwaardige manier zullen worden onderzocht.

Gelet op de redenen die ten grondslag liggen aan beide vernietigingsarresten van de Raad van State over de eerdere RUP's die in functie van de Noord-Zuidverbinding werden opgesteld, plaatst de Minaraad de conformiteit van het voorliggende complexe project met de Habitatrichtlijn centraal in dit advies. Dit neemt echter niet weg dat conformiteit met de Habitatrichtlijn slechts één randvoorwaarde is en aldus slechts één element uitmaakt in het welslagen van dit complex project. De scope van het complexe project betreffende de Noord-Zuidverbinding is immers uitdrukkelijk breder dan het louter verkeerskundige en behelst ook onder meer de leefkwaliteit, de natuur, het landschap, de landbouw en de economie.

Inzake een aan dit complex project voorafgaande beslissing heeft de Raad van State geoordeeld dat een verlies van actueel habitat te beoordelen valt als 'betekenisvol', ook wanneer die habitats zich al in gedegradeerde toestand zouden bevinden en ook wanneer het 'slechts' zou gaan om (een cumulatie van) kleine verliezen. Zonder een voorafname te willen doen op de resultaten van de passende beoordeling, beveelt de Minaraad dan ook aan om de beoordeling van de gevolgen voor de natuurlijke kenmerken van de SBZ met de nodige voorzichtigheid en zorgvuldigheid uit te voeren. Gelet op de rechtspraak van het Hof van Justitie, met name dat de ontstane praktijk om de procedure van artikel 6, lid 4 Habitatrichtlijn te ontwijken door wat in werkelijkheid compenserende maatregelen zijn mee te nemen in de passende beoordeling als vermeende mitigerende maatregelen, ingaat tegen de *ratio legis* van artikel 6 Habitatrichtlijn, is het volgens de Minaraad van wezenlijk belang om maatregelen juridisch correct te kwalificeren.

Als uit de passende beoordeling zou blijken dat significante gevolgen voor de nabijgelegen speciale beschermingszones (SBZ) niet kunnen worden vermeden, biedt de 'ADC-procedure' van artikel 6, lid 4 Habitatrichtlijn een mogelijkheid om het project onder strikte voorwaarden alsnog te realiseren. De Minaraad stelt vast dat deze bepaling een uitzondering betreft en als zodanig volgens het Hof van Justitie strikt moet worden geïnterpreteerd. In voorkomend geval, wijst de Minaraad erop dat het bij toepassing van de ADC-procedure belangrijk is om de juiste volgorde te respecteren. Inzake de alternatievenafweging, zijnde de eerste stap in deze procedure, onderstreept de Minaraad dat hierin principieel een groter gewicht moet worden toegekend aan de alternatieven die het minste schade veroorzaken aan de natuur en dat deze conceptueel moet worden onderscheiden van de alternatievenafweging die aan de orde is in een plan-MER. Inzake de dwingende redenen van groot openbaar belang herinnert de Raad aan de in zijn advies van 4 juli 2013 ontwikkelde stelling dat de kwalificatie als complex project niet impliceert dat het betreffende project ook kan worden beschouwd als verantwoord omwille van 'dwingende redenen van groot openbaar belang' in de zin van artikel 6, lid 4 Habitatrichtlijn.

## Procesbeschrijving

---

Datum adviesvraag	<b>2 maart 2020</b>
Naam adviesvrager + functie	<b>Tom Willems, projectleider Noord-Zuid Limburg</b>
Rechtsgrond van de adviesvraag	<b>Artikel 9, §3, lid 1 besluit complexe projecten</b>
Adviestermijn	<b>45 dagen (artikel 10, lid 1 besluit complexe projecten)</b>
Samenwerking	<b>/</b>
Overlegcommissie	<b>Werkcommissie Open Ruimte</b>
Vergaderingen: soort + datum	<b>Afhandeling via schriftelijke processen</b>

---

De werkvennootschap Noord-Zuid Limburg stelde de adviesvraag aan de Minaraad op 2 maart 2020. Rechtsgrond van de adviesvraag is het BVR van 12 december 2014, artikel 9, §3: *“Als de Vlaamse Regering de startbeslissing heeft genomen, wordt over de alternatievenonderzoeksnota advies gevraagd aan de voor het complexe project relevante strategische adviesraden.”*

Het dossier bestond uit de adviesvraag (een mailbericht), en de voor advies voorgelegde Alternatievenonderzoeksnota (hierna: AON) (115 PDF-pagina's, feitelijk 225 pagina's). Aan het adviesdossier werden, t.b.v. de raadsleden, nog volgende stukken toegevoegd: (1) de in 2018 genomen regeringsnota betreffende de startbeslissing, (2) de daaraan verbonden procesnota en (3) de adviezen die de Minaraad vastgesteld heeft inzake het decreet complexe projecten.

Door de verwarring vanwege de “Corona-crisis” is de adviesvraag eerst wat tussen de plooiën gevallen. Uiteindelijk werd het adviesproject opgestart op 25 maart. In het licht van het korte tijdsplan en ook vanwege de maatregelen van de “Corona-crisis”, kon dit advies niet anders dan afgewerkt worden via schriftelijke procedure.<sup>1</sup> Vandaar dat niet alle kwesties tot in hun finesses doorvorst of uitgediscussieerd zijn.

---

<sup>1</sup> Art. 14-15 BVR 27 maart 2020 tot uitvoering van artikel 5 van het decreet van 20 maart 2020 over maatregelen in geval van een civiele noodsituatie met betrekking tot de volksgezondheid, wat betreft ruimtelijke planning, complexe projecten, planmilieueffectrapportage en leegstaande en verwaarloosde bedrijfsruimten, BS 1 april 2020.

## Situering

### 1 Voorafgaand

- [1] **De verkeerssituatie als aandrijver.** De Limburgse Noord-Zuidverbinding (N74) vormt een belangrijke verbindingroute tussen Hasselt en Noord-Limburg en loopt verder door naar Eindhoven<sup>2</sup>. Dit traject bedraagt ongeveer 60 km. Sinds de jaren '60 werden belangrijke delen van deze verbinding reeds aangepast om deze weg zijn functie als regionale vervoersas te laten vervullen. Ter hoogte van Houthalen-Helchteren gebeurde dit nog niet. In de huidige situatie verloopt alle verkeer (fietsverkeer, openbaar vervoer, vrachtverkeer, autoverkeer, lokaal zowel als Euroregionaal) tussen het noorden en het centrum van Limburg er dan ook via een gewone gewestweg (N715), die door het centrum van Houthalen-Helchteren loopt. De capaciteit van deze gewestweg is lokaal beperkt door enerzijds het aantal rijstroken en anderzijds onderbrekingen van de verkeersstroom veroorzaakt door weggebruikers en alle kruisende verkeersbewegingen. De huidige weg is niet meer in staat om de toename van het verkeer op te nemen. Het resultaat is dat de N74 binnen Houthalen-Helchteren kampt met algemeen erkende leefbaarheids- en doorstromingsproblemen.
- [2] **De verkeerssituatie is onderdeel van een meer complexe problematiek.** Deze verkeerssituatie is evenwel geen alleenstaand probleem, maar houdt verband met een resem problemen in de regio. De oplossing kan dan ook niet louter sectoraal worden gerealiseerd. Niet alleen de verwevenheid van de leefbaarheids- en bereikbaarheidsproblemen, maar ook de diversiteit van de overige ruimtelijke opgaven in de regio (m.b.t. landschap, natuur, landbouw, water, recreatie, wonen, werken en voorzieningen) noopt tot een geïntegreerde aanpak.<sup>3</sup> Aan de orde zijn, aldus een syntheserapport dat de Universiteit Antwerpen in het kader van de verkenningsfase opstelde in opdracht van het departement Omgeving, niet alleen de inrichting van mensgerichte publieke ruimte in en bij de zones die met verkeersassen doorsneden worden, maar ook de verdere implementatie van het SALK-plan<sup>4</sup> en het SPARTACUS-plan<sup>5</sup>, het doorvoeren van diverse fiets- en voetgangersverbindingen/-netwerken, de uitvoering van Landinrichting 'De Wijers', de afbakening van de agrarische en natuurlijke structuur in de regio enz., naast het vrijwaren en realiseren van de diverse ecologische troeven in de regio. Onder meer al deze projecten kunnen door de hefboom van het complex project Noord-Zuidverbinding Limburg gekoppeld worden tot één geïntegreerd

---

<sup>2</sup> De relatie met Nederland is tot op vandaag echter beperkt: slechts 6,5% van het verkeer op de Grote Baan (N715) tussen de E314 en Houthalen heeft als bestemming Nederland: AON, p. 60.

<sup>3</sup> VLAAMSE REGERING, Startbeslissing complex project 'Noord-Zuidverbinding Limburg' (verder: Startbeslissing), VR 2018 1603 DOC.0256.1, p. 8-9.

<sup>4</sup> Strategisch Actieplan voor Limburg in het Kwadraat, opgesteld om de gevolgen te bestrijden van de sluiting van de autofabriek Ford Genk in 2014.

<sup>5</sup> Een plan opgesteld door [De Lijn](#) en de [NMBS](#) om het openbaar vervoer in Belgisch-Limburg te bevorderen. Het houdt de opening van oude spoorwegen en de aanleg van nieuwe tram- en snelbuslijnen in – in dit geval "lijn 3".

project.<sup>6</sup> In de alternatievenonderzoeksnota (AON) heet het dat het complexe project Noord-Zuidverbinding Limburg inzet op het ontwikkelen van een gedragen visie voor zowel een vervoersverbinding als een gebiedsprogramma voor de regio.<sup>7</sup>

- [3] **Het grote areaal aan beschermd natuurgebied als troef van Noord-Limburg.** Een blik op de kaart met speciale beschermingszones (SBZ) en gebieden behorend tot het Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN-gebieden), maakt in een oogopslag duidelijk dat het noorden van Limburg gekenmerkt wordt door een uitzonderlijk groot areaal Europees en Vlaams beschermde natuur. In de nabijheid van het projectgebied bevinden zich drie Habitatrictlijngebieden (SBZ-H)<sup>8</sup>, die een zeer grote oppervlakte beslaan (17.169ha) en het projectgebied ruimschoots overschrijden, evenals verschillende VEN-gebieden.

In dit verband betoogt het aangehaalde syntheserapport van de Universiteit Antwerpen bij aanbeveling 4 dat de ecologische meerwaarde de grootste troef is van Noord-Limburg. Volgens de onderzoekers is het uitzonderlijke areaal aan natuurgebied in Noord-Limburg een troef die het lokale belang ver overstijgt en die dermate groot is dat deze in de onderzoeksfase mede de basis moet vormen van de globale ontwikkelingsvisie voor het noorden van Limburg.<sup>9</sup>

- [4] **De oplossing voor het probleemcomplex moet zowel juridisch sluitend zijn, als maximaal maatschappelijk gedragen.** Het is duidelijk dat het gestelde complex aan samenhangende problemen noodzaakt tot een oplossing die in vele opzichten maximaal maatschappelijk gedragen is. Tegelijk moet de oplossing ook juridisch sluitend zijn. Dit laatste wordt geïllustreerd door het gegeven dat de Raad van State in het afgelopen decennium reeds twee maal een in functie van de Noord-Zuidverbinding vastgesteld GRUP heeft vernietigd wegens strijdigheid met onder meer artikel 6 van de Habitatrictlijn, zoals in het Vlaamse Gewest omgezet door artikel 36ter van het Natuurdecreet. In zijn arrest van 29 maart 2013 vernietigde de Raad van State het GRUP Noord-Zuidverbinding N74 op grond van het gegeven dat het Vlaamse Gewest het voorziene natuurontwikkelingsprogramma ten onrechte had gekwalificeerd als ‘milderende maatregel’ (in de zin van artikel 6, lid 3 Habitatrictlijn) terwijl het volgens de Raad van State in werkelijkheid een ‘compenserende maatregel’ (in de zin van artikel 6, lid 4 Habitatrictlijn) betrof.<sup>10</sup> Het aan dit vernietigingsarrest voorafgaande schorsingsarrest<sup>11</sup> is het eerste arrest waarin de Raad van State zich uitdrukkelijk heeft

---

<sup>6</sup> Opsomming gebaseerd op UNIVERSITEIT ANTWERPEN, *NOORD-ZUID Limburg. Syntheserapport. Analyse van (buitenlandse) voorbeelden van infrastructuurprojecten gekoppeld aan gebiedsontwikkeling. 10 aanbevelingen op maat van de Noord-Zuidverbinding*, 14 maart 2019, 15.

<sup>7</sup> Alternatievenonderzoeksnota (verder: AON), p. 25.

<sup>8</sup> Vallei- en brongebieden van de Zwarte Beek, Bolisserbeek en Dommel met heide en vengebieden met het Militair domein Leopoldsburg en de vallei van de Zwarte Beek (8.306ha – de grootste SBZ in Vlaanderen); Valleien van de Laambeek, Zonderikbeek, Slangbeek en Roosterbeek met vijvergebieden en heiden (5.095ha); Mangelbeek en heide- en vengebieden tussen Houthalen en Gruitrode 3.768ha).

<sup>9</sup> UNIVERSITEIT ANTWERPEN, *NOORD-ZUID Verbinding Limburg. Syntheserapport: Analyse van (buitenlandse) voorbeelden van infrastructuurprojecten gekoppeld aan gebiedsontwikkeling. 10 aanbevelingen op maat van de Noord-Zuid verbinding*, 14 maart 2019, 11, 17-18.

<sup>10</sup> RvS 29 maart 2013, nr. 223.083, vzw Natuurpunt Limburg e.a.

<sup>11</sup> RvS 29 november 2011, nr. 216.548, vzw Natuurpunt Limburg e.a.

uitgesproken over het onderscheid tussen milderende en compenserende maatregelen.<sup>12</sup>

In zijn arrest van 12 mei 2017 vernietigde de Raad van State het aangepaste GRUP en het herwerkte plan-MER.<sup>13</sup> De Raad van State vernietigde het plan-MER omdat dit onzorgvuldig was opgesteld en vernietigde het GRUP omdat het Vlaamse Gewest niet in redelijkheid kon besluiten dat het op basis van de passende beoordeling de zekerheid heeft gekregen dat het GRUP geen betekenisvolle aantasting van de natuurlijke kenmerken van de betrokken SBZ meebrengt. Dit arrest leert dat een louter rekenkundige benadering niet volstaat om het bestaan van een betekenisvolle aantasting uit te sluiten. Als de staat van instandhouding van de habitats waarvoor de getroffen SBZ zijn aangeduid al ongunstig is, kan ook een beperkt habitatverlies 'betekenisvol' zijn.

## 2 Beschrijving van de procesaanpak

- [5] **Het besluitvormingsproces sinds de start van de procedure complexe projecten.** Op 16 maart 2018 besliste de Vlaamse Regering om het planningsproces voor de Noord-Zuidverbinding Limburg (N74) te laten verlopen volgens de procedure van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten (decreet complexe projecten). De procedure complexe projecten bestaat uit vier fasen – de verkenningsfase, de onderzoeksfase, de uitwerkingsfase en de uitvoeringsfase – die van elkaar worden gescheiden door drie beslismomenten: de startbeslissing, het voorkeursbesluit en het projectbesluit. Ter voorbereiding van het voorkeursbesluit en het projectbesluit vindt telkens een openbaar onderzoek plaats. Een en ander wordt weergegeven in schema 1.

---

<sup>12</sup> H. SCHOUKENS, "Milderen of compenseren: géén synoniemen" (noot onder RvS 29 november 2011), *TOO* 2012, 33.

<sup>13</sup> RvS 12 mei 2017, nr. 238.181, vzw Natuurpunt Limburg e.a.



De startbeslissing vormt het beginpunt van de onderzoeksfase. Het doel van de onderzoeksfase is om de beste oplossing te kiezen uit een brede waaier van mogelijkheden. Door middel van ontwerpend onderzoek en rekening houdend met de doelstellingen en randvoorwaarden beschreven in de startbeslissing, worden in deze fase de verschillende technisch haalbare alternatieven in beeld gebracht. Deze oplossingen worden opgenomen in een alternatievenonderzoeksnota (AON) die wordt onderworpen aan een openbaar onderzoek – een openbaar onderzoek dat niet als formaliteit op zichzelf staat, maar dat vergezeld hoort te gaan van ruime participatie (in het schema: participatiemoment 1). Op basis van artikel 8, §2, lid 1 decreet complexe projecten *jo.* artikel 9, §3, lid 1 besluit complexe projecten wordt over deze AON ook het advies gevraagd van de voor het complex project relevante strategische adviesraden.

### 3 Inhoudelijke beschrijving

- [6] **Projectdoelstellingen.** Het nu voorliggend complex project heeft als algemene doelstelling om te komen tot een duurzame, geïntegreerde mobiliteitsoplossing ten voordele van de gehele regio en van het betrokken gebied in het bijzonder. De *scope* van deze doelstelling is evenwel uitdrukkelijk breder dan het louter verkeerskundige en behelst ook de leefkwaliteit, de natuur, het landschap, de landbouw en de economie. Bij de oplossing zal volgens de Vlaamse Regering maximaal rekening worden gehouden met de diverse en verschillende belangen/ambities van alle actoren. Het doel is, aldus de Vlaamse Regering, om gezamenlijk een ruimtelijke impuls te geven aan het betrokken gebied in de vorm van een gedegen en gedragen pakket aan maatregelen, dit is de zogenaamde gebiedsopgave. Het project heeft ook twee specifieke doelstellingen: een



antwoord bieden op het huidige en toekomstige vervoersvraagstuk in de regio en tegelijk een algemene, structurele kwaliteitsverbetering realiseren in het betrokken gebied met als uitgangspunt het zoveel mogelijk behouden, waar nodig herstellen en waar mogelijk versterken van de bestaande waarden en het tegengaan van verdere versnippering.<sup>14</sup> Deze doelstellingen kaderen in de gezamenlijke missie van het complex project Noord-Zuidverbinding Limburg om mee te bouwen aan een sterke en aantrekkelijke regio met meer kwaliteiten voor wonen, werken, ondernemen, natuur en recreatie waarbij wordt ingezet op duurzame mobiliteit én duurzame ruimte.<sup>15</sup>

[7] **Ambities en bouwstenen.** In het midden van de AON worden zeven alternatieven voorgesteld (A1-A7). Vooraleer deze mogelijke alternatieven worden uiteengezet, brengt men negen ambities voor het project in beeld.<sup>16</sup> Deze ambities beschrijven waaraan een goed alternatief idealiter voldoet. Vanuit die ambities zijn er vervolgens bouwstenen geformuleerd. Bouwstenen zijn onderdelen die als puzzelstukken worden gecombineerd tot verschillende alternatieven.

- Er zijn twee ‘sturende bouwstenen’, deze sturen de keuzes binnen het gebiedsprogramma Noord-Zuid Limburg (NZL) en vormen de kern van de Noord-Zuidverbinding. Bouwsteen 1 omvat het realiseren van een nieuw regionaal openbaar vervoersysteem van Hasselt tot Pelt, bouwsteen 2 omvat het realiseren van de *missing link* in de N74 ter hoogte van Houthalen-Helchteren.
- Vervolgens zijn er 10 ‘volgende bouwstenen’, die sterk beïnvloed worden door de twee sturende bouwstenen, en 11 ‘vaste bouwstenen’. De vaste bouwstenen maken sowieso deel uit van het gebiedsprogramma en zijn allemaal opgenomen in elk van de zeven alternatieven.<sup>17</sup>

Volgende elementen uit de AON zijn vermeldenswaard i.v.m. de ecologische aspecten:

- Ambitie 7<sup>18</sup>: *“Noord-Zuid Limburg zoekt afstemming met de unieke eenheden natuur door ze in stand te houden en waar mogelijk te versterken en beter met elkaar te verbinden. Als structurerende groenblauwe schakels vormen beekvalleien hierbij belangrijke ruimtelijke dragers.”*
- Bouwsteen 10 ‘Europese ecologische corridor’ (volgende bouwsteen)<sup>19</sup>: *“Tussen het Nationaal Park Hoge Kempen en Bosland gaan we op zoek naar een ecologische verbinding over de twee militaire domeinen (Kamp van Beverlo en Schietveld Helchteren).”*
- Bouwsteen 21 ‘Optimaliseren groen-blauwe netwerken’ (vaste bouwsteen)<sup>20</sup>: *“De aanwezige unieke natuurwaarden onderscheiden deze regio van de rest van Vlaanderen. Via grote Speciale Beschermingszones (SBZ’s), VEN-gebieden en*

---

<sup>14</sup> Startbeslissing, p. 9.

<sup>15</sup> AON, p. 46.

<sup>16</sup> AON, p. 48-49.

<sup>17</sup> De vaste bouwstenen hebben in deze strategische fase van het onderzoek geen invloed op de keuze van het voorkeursalternatief en krijgen pas volwaardige aandacht bij de uitwerking van het gekozen alternatief op projectniveau: AON, p. 53.

<sup>18</sup> AON, p. 49.

<sup>19</sup> AON, p. 68.

<sup>20</sup> AON, p. 73.

*natuurreservaten worden grote eenheden natuur beleidsmatig en juridisch beschermd, zowel op Vlaams als Europees niveau. Daarnaast kenmerken verschillende beekvalleien de regio. (...) Infrastructuurlijnen (N715, N74, E314...) en een sterk verstedelijkte context zetten het natuur- en watersysteem op verschillende plaatsen onder druk. NZL wil daarom verschillende barrières verzachten en waar mogelijk bijkomende verbindingen faciliteren."*

[8] **Zeven alternatieven.** In de zeven alternatieven worden er telkens verschillende keuzes gemaakt voor wat de twee sturende bouwstenen aangaat. Vanuit milieu- en natuuroogpunt ligt de focus in dit advies op bouwsteen 2.<sup>21</sup> Voor het realiseren van de *missing link* in de N74 ter hoogte van Houthalen-Helchteren worden drie keuzes onderzocht: enerzijds een aantal doortochtracés waarbij de N74 de Grote Baan (N715) volgt (A1, A2, A3) anderzijds twee omleidingstracés waarbij de N74 afbuigt als omleidingstracé ten oosten (A4, A5) of ten westen (A6, A7) van de kernen Houthalen en Helchteren. In de omleidingstracés rest de Grote Baan nog louter een lokale functie.<sup>22</sup>

[9] **Het geïntegreerd onderzoek.** Met de alternatieven worden de oplossingsrichtingen vastgelegd waarvoor verdere verkenning en geïntegreerd onderzoek zal gebeuren. Het geïntegreerd onderzoek verloopt in drie fasen.<sup>23</sup> In een eerste fase worden de alternatieven verfijnd. Het is mogelijk dat een aantal alternatieven niet redelijk blijken en dus niet verder moeten worden onderzocht dan wel dat een aantal alternatieven substantieel gewijzigd worden (waarna een nieuwe publieke raadpleging en adviesronde volgt). In een tweede fase wordt voor de overgebleven alternatieven thematisch onderzoek opgestart. Ook zullen waar nodig maatregelen worden voorgesteld om eventuele negatieve effecten te voorkomen, mildereren of compenseren. Deze noodzaak tot maatregelen wordt meegenomen bij de afweging van de alternatieven.

In een derde fase worden de resultaten van de verschillende thematische onderzoeken samengebracht en gebeurt een integrale afweging om te komen tot het voorkeursalternatief<sup>24</sup>. In de geïntegreerde afweging wordt onderzocht of het alternatief voldoet aan de vooropgestelde ambities, welke effecten dit heeft, of het alternatief negatieve effecten heeft die kunnen worden gemilderd of gecompenseerd<sup>25</sup> en hoe de budgettaire impact van het alternatief zich verhoudt tot de maatschappelijke effecten. Bij het uitwerken van het afwegingskader wordt aandacht besteed aan de juridische randvoorwaarden die bij elk van de alternatieven gelden, bijvoorbeeld als gevolg van de impact op SBZ.

[10] **De synthesenota en het voorontwerp voorkeursbesluit.** De resultaten van de verschillende onderzoeken worden samengebracht in een synthesenota. Deze synthesenota wordt samen met het ontwerp-MER en het voorontwerp voorkeursbesluit

---

<sup>21</sup> AON, p. 60.

<sup>22</sup> AON, p. 77.

<sup>23</sup> AON, p. 119-122.

<sup>24</sup> Het voorkeursalternatief kan ook een combinatie van onderdelen van verschillende alternatieven zijn.

<sup>25</sup> Zie AON, p. 122: "zijn de negatieve effecten van het alternatief te mildereren of compenseren?"

aan de adviesinstanties bezorgd<sup>26</sup> en op een adviesvergadering besproken. Op basis van de adviezen wordt het voorontwerp een ontwerp voorkeursbesluit dat na goedkeuring door de Vlaamse Regering aan een openbaar onderzoek wordt onderworpen (in het schema: participatiemoment 2). Op basis van het openbaar onderzoek maakt de Vlaamse Regering ten slotte een definitieve keuze onder de vorm van een definitief voorkeursbesluit.<sup>27</sup>

---

<sup>26</sup> Artikel 12 besluit complexe projecten.

<sup>27</sup> AON, p. 136.

### 4 Beoordeling van de procesaanpak

- [11] **Positieve appreciatie van het potentieel van het systeem ‘complexe projecten’.** Reeds in 2013 heeft de Minaraad, samen met de SALV, gesteld dat het toen voorliggende voorontwerpdecreet complexe projecten tegemoet zou komen aan de bezorgdheid om grote infrastructuur- en investeringsprojecten te realiseren op een betere manier, i.e. met betere inspraak- en participatiemogelijkheden en binnen een redelijkere termijn. Door de belangrijkste processtappen en -principes decretaal vast te leggen, zou het besluitvormingsproces over complexe projecten op een meer transparante manier verlopen dan tot dan toe vaak het geval was geweest, zeker voor wat het voortraject aangaat. Ook de in artikel 5, §1, omschreven principes van een kwaliteitsvolle procesaanpak werden onderschreven.<sup>28</sup>
- [12] **Positieve appreciatie van de kwalificatie van dit project als ‘complex project’.** Bij de startbeslissing van 16 maart 2018 heeft de Vlaamse Regering geargumenteed dat het voorliggende project beantwoordt aan de criteria van in artikel 7, §1, tweede lid, van het decreet complexe projecten, die met name toelaten te besluiten dat een project al of niet als ‘complex project’ kan worden gekwalificeerd.<sup>29</sup>
- De Minaraad kan zich verenigen met deze argumentatie. De Minaraad drukt in dit verband ook zijn appreciatie uit om in de verkenningsfase een studie te laten uitvoeren naar buitenlandse goede voorbeelden van geïntegreerde infrastructuurprojecten.<sup>30</sup>*
- [13] **Positieve appreciatie voor het betrekken van alle stakeholders.** Bij het nemen van de startbeslissing heeft de Vlaamse Regering, zoals hierboven beschreven, de verkenningsfase afgesloten, en de onderzoeksfase opgestart, en het een en ander vastgelegd in een procesnota. In deze procesnota wordt een ‘exemplatief’ overzicht gegeven van alle actoren die betrokken zouden worden, en wordt een communicatie- en participatie-aanpak voorgesteld.<sup>31</sup> Deze procesnota “heeft geen formele status, ze is louter informatief voor alle betrokken actoren. Het is een evolutief document dat tijdens de loop van het proces steeds zal worden geactualiseerd”.<sup>32</sup>
- De Minaraad apprecieert het dat met de procesnota een betrokkenheid van stakeholders wordt georganiseerd die beantwoordt aan de principes van een kwaliteitsvolle procesaanpak.*
- [14] **Positieve appreciatie voor het gegeven dat diverse alternatieven voorliggen.** Zoals eerder beschreven, worden er met deze AON zeven alternatieven voorgelegd en op een

---

<sup>28</sup> MINARAAD en SALV, Advies 2013|32, van 4 juli 2013, over het ontwerpdecreet complexe projecten, §1.

<sup>29</sup> Startbeslissing, p. 11.

<sup>30</sup> UNIVERSITEIT ANTWERPEN, *NOORD-ZUID Verbinding Limburg. Syntheserapport: Analyse van (buitenlandse) voorbeelden van infrastructuurprojecten gekoppeld aan gebiedsontwikkeling. 10 aanbevelingen op maat van de Noord-Zuid verbinding*, 14 maart 2019.

<sup>31</sup> Zie [hier](#), p. 44-48.

<sup>32</sup> Vlaamse Regering, “Procesnota complex project ‘Noord-Zuidverbinding Limburg’”, VR 2018 1603 DOC.0256.2, p. 12-16.

neutrale, evenwaardige wijze beschreven; waarna uitvoerig wordt ingegaan op de wijze waarop deze alternatieven bestuursmatig zullen worden onderzocht.<sup>33</sup>

*Ook wat de voorlegging van alternatieven aangaat drukt de Minaraad zijn appreciatie uit: deze alternatieven zijn relevant in het licht van de beoordelingen die dienen plaats te grijpen in uitvoering van artikel 6 van de Habitatrichtlijn.*

## 5 Inhoudelijke beoordeling

- [15] **Scope van de inhoudelijke beoordeling.** In de alternatievenonderzoeksnota staat terecht: *“Bij de uitwerking van het afwegingskader zal onder meer aandacht besteed worden aan de juridische randvoorwaarden die bij elk van de onderzochte alternatieven gelden (bv. als gevolg van de impact op speciale beschermingszones (SBZ)).”*<sup>34</sup>

De voorwaarden voor het complex project die verband houden met de SBZ, worden in essentie beschreven in enkele deelbepalingen van artikel 6 van de Habitatrichtlijn – in hoofdzaak artikel 6, lid 3 en 4. Deze bepalingen zijn voor het Vlaamse Gewest omgezet via artikel 36ter, §§4-5 Natuurdecreet en artikel 9, lid 3 en artikel 16, §1, lid 2-4 decreet complexe projecten.

*Gelet op de redenen die ten grondslag liggen aan beide vernietigingsarresten van de Raad van State over de eerdere RUP's die in functie van de Noord-Zuidverbinding werden opgesteld, plaatst de Minaraad de conformiteit van het voorliggende complexe project met de Habitatrichtlijn centraal in dit advies. Dit neemt niet weg, het weze nogmaals herhaald, dat conformiteit met de Habitatrichtlijn slechts één randvoorwaarde is en aldus slechts één element uitmaakt in het welslagen van dit complex project, naast andere.*

- [16] **De randvoorwaarden i.v.m. de SBZ – artikel 6, lid 3.** Op grond van artikel 6, lid 3 Habitatrichtlijn moet voor elk project of plan dat afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten significante gevolgen kan hebben voor een SBZ een passende beoordeling worden opgemaakt van de gevolgen voor de SBZ, rekening houdend met de instandhoudingsdoelstellingen (IHD) voor die SBZ. Een overheid mag slechts toestemming geven voor dat project of plan nadat zij de zekerheid heeft verkregen dat het, al of niet na het doorvoeren van ‘mitigerende’ (verzachtende) maatregelen, de natuurlijke kenmerken van de betreffende SBZ niet zal aantasten.

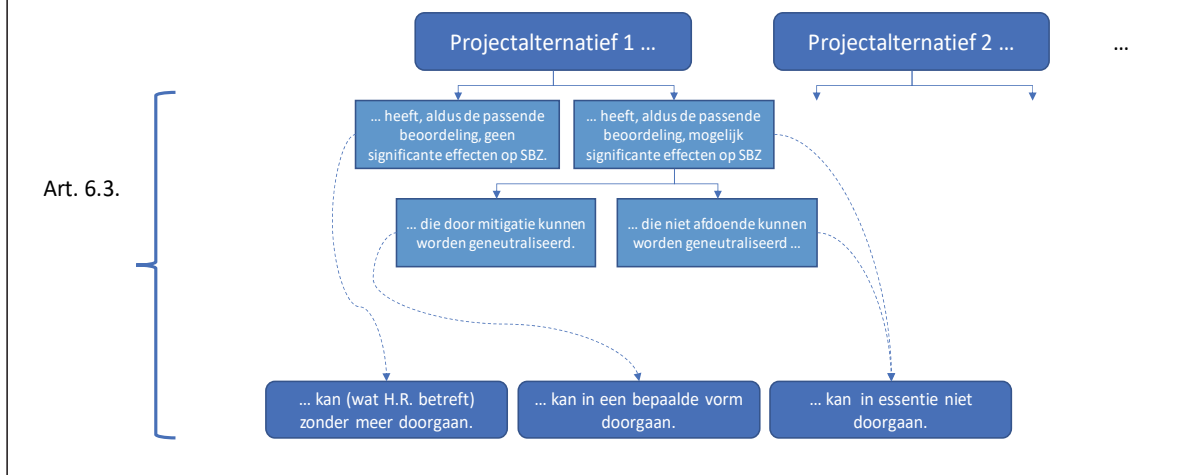
Een en ander laat zich weergeven in schema 2:

---

<sup>33</sup> AON, vanaf p. 77, en vervolgens vanaf p. 111.

<sup>34</sup> AON, p. 136.

Schema 2: projectalternatieven in de context van artikel 6.3. Habitatrichtlijn



[17] **De term ‘significante gevolgen’ van artikel 6, lid 3.**<sup>35</sup> *De bij de eerder gelanceerde projectvoorstellen inzake de Noord-Zuidverbinding doorgevoerde effectenonderzoeken leren dat er bij de onderscheiden alternatieven een reële kans bestaat op gevolgen voor de natuurlijke kenmerken van de betrokken SBZ.*

*De rechtspraak van de Raad van State<sup>36</sup> is wat dat betreft in de afgelopen jaren relatief strikt gebleken: inzake een aan dit complex project voorafgaande beslissing werd door de Raad van State geoordeeld dat een verlies van actueel habitat te beoordelen valt als ‘betekenisvol’, ook wanneer die habitats zich al in gedegradeerde toestand zouden bevinden en ook wanneer het ‘slechts’ zou gaan om (een cumulatie van) kleine verliezen. Zonder een voorafname te willen doen op de resultaten van de passende beoordeling, beveelt de Minaraad dan ook aan om de beoordeling van de gevolgen voor de natuurlijke kenmerken van de betrokken SBZ met de nodige voorzichtigheid en zorgvuldigheid uit te voeren.*

[18] **De term ‘milderende’/‘mitigerende’ maatregelen van artikel 6, lid 3.** Als er significante gevolgen kunnen worden verwacht, dan is de volgende vraag of deze gevolgen kunnen worden voorkomen dan wel dermate worden beperkt dat ze niet meer als significant moeten worden aangemerkt. In de passende beoordeling mag aldus rekening worden gehouden met de effecten van zogenaamde ‘milderende’ of ‘mitigerende’<sup>37</sup> maatregelen. Deze maatregelen zijn erop gericht om de negatieve gevolgen voor de betrokken SBZ zoveel mogelijk te vermijden of alleszins te beperken tot een niet-betekenisvolle aantasting.<sup>38</sup> Ze moeten rechtstreeks gekoppeld zijn aan de waarschijnlijke gevolgen die zijn vastgesteld in de passende beoordeling<sup>39</sup> en ze grijpen

<sup>35</sup> In artikel 9, lid 3 decreet complexe projecten wordt deze notie benoemd als ‘betekenisvolle effecten’; in artikel 16, §1, lid 2 decreet complexe projecten als ‘betekenisvolle aantasting’.

<sup>36</sup> RvS 12 mei 2017, nr. 238.181, vzw Natuurpunt Limburg e.a., §10.2.5.1-6.

<sup>37</sup> De Europese Commissie gebruikt in haar leidraad bij de toepassing van artikel 6 Habitatrichtlijn het begrip ‘verzachtende maatregelen’.

<sup>38</sup> RvS 29 maart 2013, nr. 223.083, vzw Natuurpunt Limburg e.a., p. 43, §27.

<sup>39</sup> EUROPESE COMMISSIE, *Beheer van Natura 2000-gebieden. De bepalingen van artikel 6 van de habitatrichtlijn (92/43/EEG)*, C(2018) 7621 final, 55.

rechtstreeks en ter plaatse in op de gevolgen die ze beogen te mitigeren<sup>40</sup>. Mitigerende maatregelen zijn dus onlosmakelijk verbonden met het voorgenomen plan of project en betreffen aanpassingen van de wijze van uitvoering daarvan. Mitigatie moet met andere woorden worden gerealiseerd binnen het nauwere kader van het plan of project zelf.<sup>41</sup>

*Wat deze problematiek betreft, wijst de Minaraad erop dat het van wezenlijk belang is om dergelijke maatregelen alleszins juridisch correct te kwalificeren, i.e. in overeenstemming met de rechtspraak van het Hof van Justitie.*

In het arrest *Briels* – dat eveneens betrekking heeft op een wegenbouwproject – heeft het Hof van Justitie immers duidelijk gemaakt dat de ontstane praktijk om de procedure van artikel 6, lid 4 Habitatrichtlijn te ontwijken door wat in werkelijkheid compenserende maatregelen zijn mee te nemen in de passende beoordeling als (vermeende) mitigerende maatregelen, ingaat tegen de *ratio legis* van het beschermingsregime van artikel 6 Habitatrichtlijn.<sup>42</sup>

- [19] **Voorgestelde ambitie, bouwstenen en alternatieven in het licht van artikel 6, lid 3.** In het licht van de beoordelingssituatie van artikel 6, lid 3 Habitatrichtlijn, die als eerste vooropstaat en op grond waarvan moet worden vermeden dat de Noord-Zuidverbinding significante gevolgen heeft voor de nabijgelegen SBZ, drukt de Minaraad zijn waardering uit voor de voorgelegde ambitie 7, in het bijzonder voor het daarin bevatte voornemen om de unieke eenheden natuur, i.e. de SBZ en VEN-gebieden, in stand te houden en waar mogelijk te versterken (zie §7). De leesbaarheid van de AON kan volgens de Minaraad alvast worden verhoogd door de verschillende tracés aan te duiden op een kaart waarop ook de SBZ en VEN-gebieden worden aangeduid.

Wat betreft de vaste bouwstenen (vanuit milieu- en natuuroogpunt met name bouwsteen 21), wordt in de AON vermeld dat deze worden opgenomen in elk alternatief waardoor deze “in deze fase” geen impact hebben op de keuze van het voorkeursalternatief. Kennelijk zullen de vaste bouwstenen niet in rekening worden gebracht bij de toetsing aan artikel 6, lid 3 Habitatrichtlijn. De toets aan de Habitatrichtlijn zal kennelijk enkel gebeuren op basis van de sturende met eventueel inbegrip van de volgende bouwstenen. De vaste bouwsteen 21 heeft kennelijk een andere finaliteit. De effectbeoordeling van bouwsteen 21 komt niet aan bod in het geïntegreerde onderzoeksproces.

*Het is volgens de Minaraad essentieel dat de alternatieven elk kunnen worden beoordeeld op (onder meer) de significantie van de gevolgen ervan voor de SBZ en op het potentieel aan in het project verwerkbare maatregelen die desgevallend deze significante effecten op een afdoende wijze kunnen milderden. Op basis van die gegevens moet er, wat betreft de gevolgen voor de SBZ, vanuit het oogpunt van artikel 6, lid 3 van de Habitatrichtlijn, een rangordening van alternatieven ontstaan, waarvan verwacht kan*

---

<sup>40</sup> RvS 29 maart 2013, nr. 223.083, vzw Natuurpunt Limburg e.a., p. 45, §32.

<sup>41</sup> H. SCHOUKENS en H. WOLDENDORP, “Juridische moeilijkheden bij proactieve natuurontwikkeling: een laatste reddingsboei voor het polderdorpje Doel?”, *TOO* 2014, 108. In dezelfde zin: conclusie advocaat-generaal Sharpston van 27 februari 2014 in de zaak C-521/12 T.C. Briels e.a. tegen Minister van Infrastructuur en Milieu, §36.

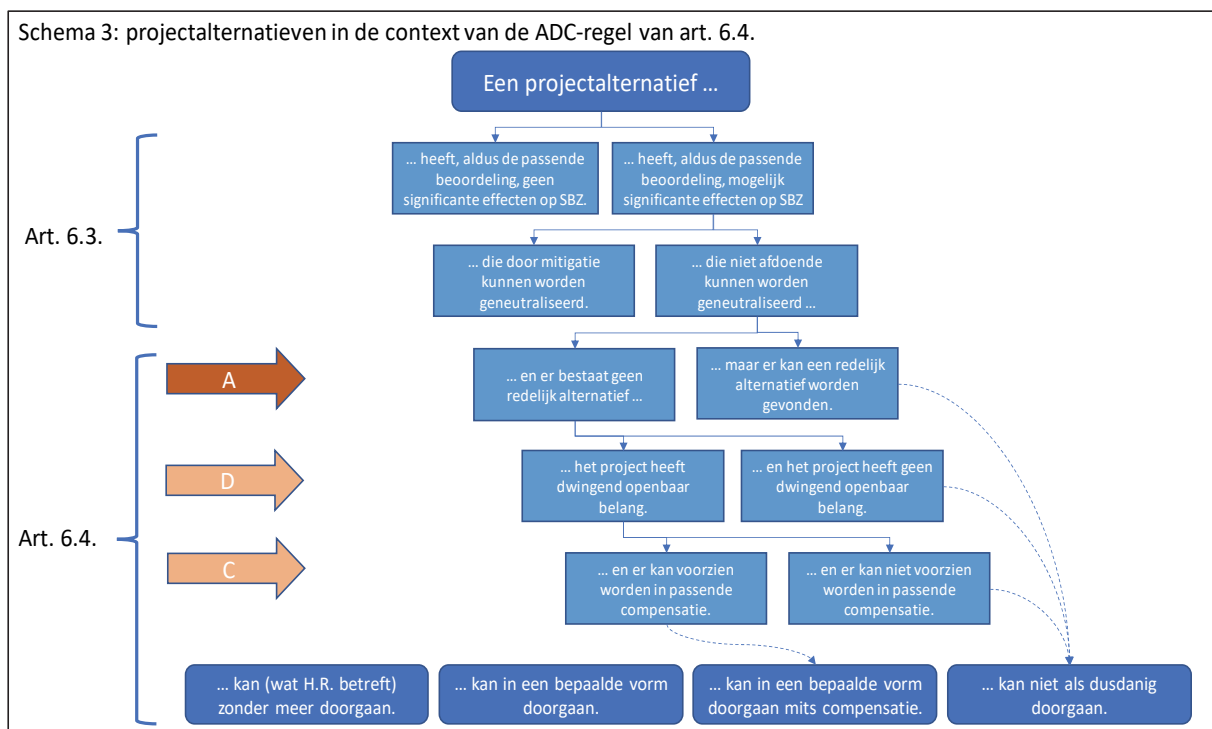
<sup>42</sup> HvJ 15 mei 2014, nr. C-521/12, Briels, §33. RvS 29 maart 2013 heeft ook het RUP voor de Noord-Zuidverbinding op deze grond vernietigd.

worden dat duidelijk wordt dat sommige alternatieven beduidend minder schade zullen toebrengen aan of beduidend minder risico zullen inhouden voor de natuurlijke kenmerken van de nabijgelegen SBZ dan andere. Ook bij de trechtering van de alternatieven gedurende de drie fases van de geïntegreerde effectenbeoordeling, om te beginnen vanaf de verfijningsfase zoals beschreven in de AON op p. 119 en p. 130, moet er voldoende aandacht zijn voor de toepassing van artikel 6 van de Habitatrictlijn.

[20] **De randvoorwaarden i.v.m. de SBZ – artikel 6, lid 4.** Als uit een passende beoordeling blijkt dat geen van de alternatieven van een voorgenomen plan of project, ook met mitigerende maatregelen, zonder betekenisvolle aantasting van de natuurlijke kenmerken van de nabijgelegen SBZ kan doorgaan, dan kan de vraag worden opgeworpen of het bewuste plan of project in aanmerking komt voor de derogatieprocedure van artikel 6, lid 4 Habitatrictlijn.

Deze bepaling laat toe om plannen of projecten die, na opname van mitigerende maatregelen, significante gevolgen hebben voor de betreffende SBZ, per uitzondering alsnog goed te keuren, op voorwaarde dat 1) er geen minder schadelijke ALTERNATIEVE oplossingen zijn, 2) het plan noodzakelijk is omwille van DWINGENDE redenen van groot openbaar belang en 3) de nodige COMPENSERENDE maatregelen genomen zijn. Dit is de zgn. ADC-procedure.

Een en ander laat zich weergeven in schema 3.



*De Minaraad stelt vast dat de mogelijkheid die artikel 6, lid 4 Habitatrictlijn biedt om een plan of een project ondanks de vastgestelde significante gevolgen toch goed te keuren, een uitzondering vormt op het toestemmingscriterium van artikel 6, lid 3 en – als zodanig – volgens het Hof van Justitie strikt moet worden uitgelegd.<sup>43</sup>*

<sup>43</sup> Zie onder meer: HvJ 16 februari 2012, nr. C-182/10, Solvay, §73; HvJ 14 januari 2016, nr. C-399/14, Grüne Liga Sachsen eV, §73; HvJ 21 juli 2016, nr. C-387/15 en C-388/15, Orleans, §60.



[21] ***Er zijn geen minder schadelijke alternatieven.*** De eerste vereiste voor de toepassing van artikel 6, lid 4 is dat er geen voor de natuurlijke kenmerken van de SBZ minder schadelijke alternatieve oplossingen bestaan (letterlijk: “... *bij ontstentenis van alternatieve oplossingen*”). Ook in deze fase is het dus belangrijk over een gedegen lijst van afweegbare alternatieven te beschikken.

Belangrijk is dat de economische kosten niet alleen beslissend mogen zijn voor de keuze tussen de beschikbare alternatieve oplossingen.<sup>44</sup> De economische kosten van de maatregelen die in aanmerking worden genomen, zijn in de afweging op grond van artikel 6, lid 4 niet even belangrijk als de instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde fauna en flora die de Habitatrichtlijn beoogt.<sup>45</sup>

*Anders gezegd, alternatieven die het minste schade aan de natuurlijke kenmerken van de SBZ veroorzaken, kunnen een groter gewicht krijgen in deze belangenafweging, zelfs als deze duurder zijn. De Minaraad benadrukt dan ook dat in de alternatievenafweging in het kader van artikel 6, lid 4 Habitatrichtlijn (de ‘A’ in de ADC-procedure) principieel een groter gewicht moet worden toegekend aan de alternatieven die het minste schade veroorzaken aan de natuur en dat deze conceptueel moet worden onderscheiden van de alternatievenafweging die aan de orde is in een plan-MER.*

[22] ***Het project is noodzakelijk omwille van een dwingende reden van groot openbaar belang.*** Als er, in de context van een beoordeling op grond van artikel 6, lid 4 geen alternatieve oplossingen zijn, vereist het eventuele doorvoeren van het uitzonderingsregime van artikel 6, lid 4 dat moet worden onderzocht of het project noodzakelijk is omwille van dwingende redenen van groot openbaar belang. Het in artikel 6, lid 4 bedoelde belang moet volgens het Hof van Justitie zowel openbaar als groot zijn, wat impliceert dat het kan worden afgewogen tegen de door de Habitatrichtlijn nagestreefde instandhoudingsdoelstellingen.<sup>46</sup> Essentieel is dat de aangevoerde maatschappelijke belangen aantoonbaar prevaleren boven de instandhouding van de betreffende SBZ.

Conform artikel 6, lid 4, 1<sup>ste</sup> alinea kunnen bij deze belangenafweging weliswaar ook redenen van sociale of economische aard in aanmerking genomen worden, maar wanneer een prioritair type habitat wordt aangetast, komen in beginsel alleen redenen in aanmerking die verband houden met de menselijke gezondheid, de openbare veiligheid of met voor het milieu wezenlijk gunstige effecten.<sup>47</sup>

Zoals de Minaraad reeds aankaartte in zijn advies van 4 juli 2013 over het ontwerpdecreet complexe projecten<sup>48</sup>, rijst in deze context ook de vraag hoe de notie ‘*groot maatschappelijk en ruimtelijk-strategisch belang*’ in de definitie van complex

---

<sup>44</sup> HvJ 14 januari 2016, nr. C-399/14, Grüne Liga Sachsen eV, §77; EUROPESE COMMISSIE, *Beheer van Natura 2000-gebieden. De bepalingen van artikel 6 van de habitatrichtlijn (92/43/EEG)*, C(2018) 7621 final, 62-63.

<sup>45</sup> HvJ 14 januari 2016, nr. C-399/14, Grüne Liga Sachsen eV, §77.

<sup>46</sup> HvJ 16 februari 2012, nr. C-182/10, Solvay, §75; HvJ 21 juli 2016, nr. C-387/15 en C-388/15, Orleans, §61.

<sup>47</sup> Als een lidstaat andere redenen wenst aan te voeren, moet eerst een gunstig advies van de Europese Commissie worden bekomen.

<sup>48</sup> MINARAAD en SALV, *Advies 2013 | 32 over het ontwerpdecreet complexe projecten*, 39, §75.

project<sup>49</sup> zich verhoudt tot de notie 'dwingende reden van groot openbaar belang' in artikel 6, lid 4 Habitatrictlijn. De bevoegde overheid – *in casu* de Vlaamse Regering – neemt immers zowel in de ene als in de andere kwestie de beslissing.

*Volgens de Minaraad mag er niet vanuit gegaan worden dat het tweede automatisch uit het eerste volgt. Een complex project kan volgens de Minaraad niet als vanzelf ook worden beschouwd als verantwoord omwille van 'dwingende redenen van groot openbaar belang' door louter voort te borduren op de startbeslissing ervan. Finaal berust het oordeel of er sprake is van dwingende redenen van groot openbaar belang in de zin van de Habitatrictlijn hoe dan ook bij het Hof van Justitie.*

- [23] **De lidstaat neemt compenserende maatregelen.** Tot slot vereist het eventuele doorvoeren van het uitzonderingsregime van artikel 6, lid 4 dat alle nodige compenserende maatregelen worden genomen om te waarborgen dat de algehele samenhang van het Natura 2000-netwerk wordt bewaard.

De Minaraad stelt vast dat er in de AON (p. 122) al uitgegaan wordt van het mogelijk eventueel inzetten van compenserende maatregelen: *"In 'Fase 3: Geïntegreerde afweging' tenslotte, worden de resultaten van de verschillende thematische onderzoeken samengebracht (MER, MKBA, LIS, ruimtelijke kwaliteit,...) en gebeurt een afweging om te komen tot het voorkeursalternatief (dit kan één van de onderzochte alternatieven zijn maar ook een combinatie van onderdelen van verschillende alternatieven). In de geïntegreerde afweging zijn volgende vragen van belang: [derde vraag] Zijn de negatieve effecten van het alternatief te milderden of te compenseren?"*.

*De Minaraad herinnert er aan dat de ADC-regel inhoudt dat er pas nadat vastgesteld is dat geen enkel alternatief als aanvaardbaar kan gelden op grond van artikel 6, lid 3, van de Habitatrictlijn, én nadat is gebleken dat er geen minder schadelijk alternatief voorhanden is ('A'), en nadat bovendien er is vastgesteld dat het project van dwingend openbaar belang ('D') is in de zin van de ADC-procedure van artikel 6, lid 4 Habitatrictlijn – dat er dan pas kan worden nagedacht over compenserende maatregelen ('C'). Dezelfde gedachtegang staat opgenomen in art. 16, §1, tweede lid van het decreet complexe projecten.*

- [24] **Aard van eventuele compenserende maatregelen.** Artikel 16, §1, lid 3 decreet complexe projecten specificeert dat eventuele compenserende maatregelen de *actieve* ontwikkeling van een evenwaardig habitat of het natuurlijk milieu ervan met minstens een gelijkaardige oppervlakte impliceren (eigen cursivering). Compenserende maatregelen zijn erop gericht de gevolgen van een plan voor een habitat dat daarvan schade ondervindt te compenseren.<sup>50</sup> In tegenstelling tot een mitigerende maatregel, die noodzakelijk verbonden is met hetgeen hij beoogt te mitigeren, staat een compenserende maatregel *qualitate qua* los van hetgeen hij beoogt te compenseren. Daar waar een mitigerende maatregel rechtstreeks ingrijpt op de effecten in het aangetaste gebied, hoeft een compenserende maatregel niet te worden genomen in het

---

<sup>49</sup> Artikel 2, 5° decreet complexe projecten.

<sup>50</sup> RvS 29 november 2011, nr. 216.548, vzw Natuurpunt Limburg e.a., p. 20, §5.6.

aangetaste gebied zelf, maar kan deze ook betrekking hebben op andere Natura 2000-gebieden.<sup>51</sup>

*Dat de compensatie niet moet worden gerealiseerd binnen het nauwere kader van het voorgenomen plan of project, of nog, op de plaats van de betekenisvolle aantasting zelf, maakt evenwel dat compenseren in de praktijk elders aanleiding kan geven tot conflicterende ruimteclaims.*

Voor het doorvoeren van dergelijke maatregelen heeft de Vlaamse Overheid een palet aan instrumenten ter beschikking – in onder meer het Natuurdecreet, het decreet van 16 juni 2006 betreffende het oprichten van de Vlaamse Grondenbank, het decreet van 27 maart 2009 houdende vaststelling van een kader voor de gebruikerscompensatie bij bestemmingswijzigingen, overdrukken en erfdiensbaarheden tot openbaar nut, het decreet van 28 maart 2014 betreffende de landinrichting, evenals het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017. Binnenkort wordt deze reeks allicht vervolledigd met een Instrumentendecreet.

In het geheel van deze decreten en de onderlinge verbanden ertussen, zijn er diverse waarborgen ingeschreven om het doorvoeren van alle mogelijke maatregelen doortastend alsook *fair* te doen verlopen.

*De Minaraad beveelt dan ook aan om, in voorkomend geval, op een zorgvuldige wijze de afweging te maken bij de keuze van de in te zetten instrumenten.*

---

<sup>51</sup> Voor een heldere verwoording, zie: Conclusie van advocaat-generaal Sharpston van 27 februari 2014 in de zaak C-521/12 T.C. Briels e.a. tegen Minister van Infrastructuur en Milieu, §46.