



**DRYADE**



**GREENPEACE**

Departement Omgeving  
Afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -projecten  
Graaf de Ferrarisgebouw  
Koning Albert II-laan 20 bus 7  
1000 Brussel

Brussel, 30 juni 2023

## Onderwerp: bezwaarschrift GRUP Ruimtelijke herinrichting van de Ring rond Brussel (R0) - deel Noord

Geachte,

Hierbij wensen Bond Beter Leefmilieu (BBL), Greenpeace, Dryade vzw, Natuurpunt vzw, Netwerk Duurzame Mobiliteit, Fietzersbond en Vogelbescherming Vlaanderen de volgende bezwaren in te dienen bij het ontwerp GRUP Ruimtelijke herinrichting van de Ring rond Brussel (R0) - deel Noord:

We juichen toe dat één van de hoofddoelstellingen het verbeteren van de verkeersveiligheid is. Dat het voorkeursscenario hiertoe bijdraagt, beschouwen wij als een stap in de goede richting. Ook de vele toevoegingen aan fietsinfrastructuur d.m.v. kunstwerken die de missing links wegwerken, en de bestendinging van openbaar vervoer in de regio d.m.v. het Brabantnet zijn een stap in de goede richting.

Maar fundamenteel blijft het probleem dat dit GRUP voorziet in extra capaciteit voor autoverkeer, wat zal zorgen voor meer autokilometers en dus meer luchtvervuiling, verkeerslawaaï en klimaatimpact.

## 1. Voorkeursscenario niet compatibel met Vlaamse klimaat-, lucht- en modal shift-doelstellingen

De herinrichting van de Ring rond Brussel - deel noord biedt een unieke kans om bij te dragen aan de doelstellingen in het **Vlaams Regeerakkoord, het Vlaams Luchtbeleidsplan 2030, het Vlaams Energie- en Klimaatplan en de Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040.**

- Binnen het Vlaams Regeerakkoord en het Vlaams Energie- en Klimaatplan ligt de doelstelling van 50% modal shift vast. Dit wordt herbevestigd in de Vervoerregio Vlaamse Rand. Het GRUP, en in het bijzonder de geplande infrastructuurwerken, zijn hiervoor contraproductief.
- Het Vlaams Luchtbeleidsplan 2030 focust voor NOx voornamelijk op de transportsector, aangezien dit de belangrijkste bron is. Daarvoor werd de volgende doelstelling geformuleerd: "Het aantal kilometer over de weg daalt tot maximaal 51,6 miljard gereden voertuigkilometers in 2030." Uit het voortgangsrapport van VMM uit 2021 blijkt dat het omgekeerde gebeurt: het aantal autokilometers is toegenomen in plaats van gedaald. Het aantal voertuigkilometers is sinds de invoering van het luchtbeleidsplan gestegen tot meer dan 61 miljard voertuigkilometers. Het hoeft dan ook niet te verbazen dat de Europese jaargrenswaarde voor NOx nog steeds niet gehaald wordt langs de Brusselse ring, ondanks de ontdieseling van het wegverkeer. Dit toont ook aan dat niet alle heil verwacht mag worden van de vergroening van het wagenpark, als niet tegelijk wordt ingezet op minder autoverkeer.
- De filewet leert dat de uitbreiding van wegcapaciteit over een periode ongeveer van tien jaar leidt tot een even grote verzadigingsgraad als voor de uitbreiding. Een uitbreiding van wegcapaciteit zal, zonder sturende maatregelen zoals een kilometerheffing, nooit gerijmd kunnen worden met de doelstellingen van het Vlaams Luchtbeleidsplan 2030.
- Prioriteit 10 van de Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040 stelt "We verhogen de bereidheid om te veranderen" en "De manier waarop we ons verplaatsen is vaak gewoontegedrag. Vandaar dat we reizigers en bedrijven niet willen dwingen maar overtuigen van het belang en nut om bewuster om te gaan met de vraag naar verplaatsingen/vervoer en de vraag naar producten die beleveringen verhogen". Het uitbreiden van capaciteit op de Brusselse Ring bevestigt juist het huidige verplaatsingspatroon en zet reizigers niet aan om hun verplaatsingspatroon kritisch te evalueren en bij te sturen.
- Perspectief 4 van de Vlaamse Mobiliteitsvisie wilt "de materiaal voetafdruk verminderen met 60% tegen 2050", waarvoor "een combinatie van maatregelen nodig [is] die inspelen op het volume en het capaciteitsgebruik van de vervoersmiddelen en een betere benutting van de capaciteit van de verkeers-en

vervoersinfrastructuren toelaten". De indieners van het bezwaar begrijpen niet hoe een verbreding van de Brusselse Ring, gedimensioneerd op piekuren, compatibel is met bovenstaande ambitie.

Gezien de vele wetgeving en de juridisch bindende doelstelling van -55% CO<sub>2</sub>-uitstoot in 2030 zouden de **Vlaamse mobiliteits- en klimaatdoelstellingen het uitgangspunt van de heraanleg van de Ring** moeten geweest zijn. Dit had de **overdimensionering van de infrastructuur ten opzichte van de gestelde mobiliteitsdoelstellingen vermeden** kunnen hebben. De juridische onderbouwing wordt verder toegelicht in "9. Bijdrage aan nationale, Vlaamse, Brusselse en Waalse klimaatdoelstellingen".

## 2. "Ambitieuze modal shift"-scenario (AMS) amper doorgerekend

Tot onze grote verbazing stellen de ondertekenaars vast dat de **AMS (50% duurzame verplaatsingen) enkel** wordt beschouwd als een **doorkijkscenario**. "Een ontwikkelings- of doorkijkscenario is een bijkomende referentietoestand op langere termijn, rekening houdend met geplande toekomstige ontwikkelingen in de omgeving en met gewenste toekomstige ontwikkelingen en in dit geval extra maatregelen op het onderliggend wegennet. Het is dus geen basisscenario. Er worden ook geen keuzes m.b.t. alternatieven en varianten op gebaseerd". Deze **doelstelling**, 50% duurzame verplaatsingen voor de Vlaamse Rand, is **vastgelegd in het Vlaams Regeerakkoord en in het Vlaams Energie-Klimaatplan**. Het moet daarom ook de basisdoelstelling zijn van dit GRUP.

De **scope van de vervoerregio wordt opportunistisch geïnterpreteerd** in het Plan-MER: "“Uit een eerste analyse van MOW bleek dat het aandeel autobestuurders in de Vlaamse Rand (exclusief Brussels Gewest) op dit moment 73% bedraagt, vergelijkbaar met de regio's Aalst, Brugge, Oostende, Waasland en Leuven. Dit aandeel is echter beduidend hoger dan in de regio's Antwerpen en Gent, waar zowel het stadscentrum als de rand werd opgenomen in de evaluatie. Het is dus niet logisch om een grootstedelijke modal split van 50% op te leggen enkel en alleen voor de Vervoerregio Vlaamse Rand. Daarom werd in het kader van dit proces voorgesteld om het **ingesloten Brussels Hoofdstedelijk Gewest mee op te nemen in de berekeningen van de MS in de Vlaamse Rand.**" (bladzijde 287, Rapport Mobiliteit van het Plan-MER & bladzijde 1 tot 3 van bijlage 4, inleidend hoofdrapport van het Plan-MER).

Wij onderstrepen met aandrang dat de Modal Shift-doelstelling van 50% enkel geldt voor het Vlaams grondgebied en dus enkel slaat op de vervoerregio Vlaamse Rand. En als het Brussels Gewest hierin wel meegerekend wordt, moet ook de modal shift doelstelling van het Brussels Gewest in Good Move meegerekend worden. Good Move streeft naar 24% autoverkeer.

De **aannames van het AMS-scenario zijn incompleet** waardoor, volgens de ondertekenaars, de resultaten niet correct kunnen worden weergegeven. Over het

algemeen verschillen de aannames in het Plan-MER van de aannames van het AMS-scenario van de Vervoerregio Vlaamse Rand, Good Move van Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de richtsnoeren van MOW in Modale verdeling personenvervoer: Afsprakenkader. Het Plan-MER alludeert dat het **AMS-scenario enkel betrekking heeft op woon-werkverkeer en woon-schoolverkeer**, terwijl dit in VVR Vlaamse Rand en Good Move slaat op **alle verplaatsingen**. Het AMS-scenario van het Plan-MER bevat **geen modal-shift doelstelling voor vrachtvervoer**, terwijl de VVR Vlaamse Rand dit wel voorziet (aandeel vrachtvervoer over de weg van 80% naar 70%).

Zelfs met deze fundamentele bedenkingen toont de bijlage klimaat in het MER dat het **AMS-scenario veruit de meeste winsten oplevert** (gedetailleerde opsomming onder punt 9 Bijdrage aan nationale, Vlaamse, Brusselse en Waalse klimaatdoelstellingen). Zonder een ambitieuze modal shift wordt er geen CO2-reductie gerealiseerd. Gezien de doelstellingen uit het Vlaams regeerakkoord, het Vlaams Energie- en Klimaatplan en Vlaams Luchtbeleidsplan 2030 ligt de verwachte CO2-impact niet in lijn met klimaatdoelstellingen van het federaal niveau en de gewesten. Daarom kan het GRUP niet op deze manier goedgekeurd worden.

### 3. Vermijden van geïnduceerd verkeer door beleidsmaatregelen

Het geselecteerde voorkeursscenario of 'GeCAV' bevat een verbreding van de Ring van 2x3 rijstroken naar 2x4 op een strook van 12 kilometer tussen Asse en Machelen. In het MER zijn voor alle onderdelen 'light' versies onderzocht. Deze zorgen voor een echte optimalisatie, zonder te voorzien in extra capaciteit voor het autoverkeer, dus zonder extra rijstroken. In essentie zorgen deze 'light' ingrepen voor veiligere op- en afritten, logischere afwikkeling,... zonder dat ze extra autoverkeer induceren

Bovendien zijn de ondertekenaars teleurgesteld dat **in essentie enkel tracé-alternatieven werden onderzocht**. De ondertekenaars zijn van mening dat **beleidsalternatieven** in rekening moeten worden gebracht - met name een sturend prijsbeleid, bijkomende investeringen in het openbaar vervoer, afbouw salariswagens,... - om zo tot een betere mobiliteit te komen, zonder zware infrastructuur ingrepen.

De alternatieven met een beperking van capaciteit (niet minder in vergelijking met nu, maar minder in vergelijking met de capaciteitsuitbreiding die voorgesteld wordt) werden niet weerhouden omwille van hun slechtere score op het onderliggende netwerk. Dit houdt echter geen rekening met het feit dat op het **onderliggende wegennet ook bijkomende maatregelen kunnen genomen worden**: verkeerscirculatieplannen, traffic calming, heraanleg om de multimodaliteit te verbeteren via verbeterde infrastructuur voor de actieve modi en OV, LEZ,... Enkel op die manier kunnen globaal de emissies verminderd worden.

Op vlak van **geïnduceerd verkeer** blijven bezorgdheden bestaan. Concreet gaat het hier dan over de vraag naar verplaatsingen die vandaag al bestaat, maar niet tot uiting komt in de praktijk (noch op het onderliggend wegennet, noch via andere modi) door het ontbreken van een mobiliteitsaanbod om deze vraag in te willigen. Gemiddeld genomen kan hierdoor een **extra verkeerstoename** (dus bovenop het wel in rekening genomen aandeel van verkeersinductie) van **7,7% op de Ring Noord** verwacht worden. Dit cijfer komt ook rechtstreeks overeen met de extra toename in de CO2-emmissies die veroorzaakt kan worden door het extra (niet in het plan-MER in rekening genomen) verkeer op de heraangelegde R0 Noord. Deze cijfers hebben enkel betrekking op het verkeer op de R0 zelf, en dus niet op het hele studiegebied (deze mogen dus niet vergeleken worden met de CO2-toenames in tabel 3-32).

De indieners vragen met aandrang om het light scenario als basis te gebruiken voor het GRUP en aan te vullen met beleidsmaatregelen.

#### 4. Blijvende negatieve impact op geluid en luchtkwaliteit

Het MER geeft duidelijk aan dat het vooral de verkeersintensiteiten zijn, die bepalend zijn voor de effecten op luchtkwaliteit. Zoals we hierboven in dit bezwaarschrift reeds stelden, moet voor een betere luchtkwaliteit ingezet worden op minder voertuigkilometers (cfr. het luchtbeleidsplan). Dat gebeurt met dit GRUP niet. Daarvoor zijn instrumenten zoals een slimme kilometerheffing en het afbouwen van salariswagens noodzakelijk. Een herinrichting van de ring zonder een kilometerheffing zorgt enkel voor meer verkeer en meer luchtvervuiling en lawaai.

De **impact van de verkeerstoename** wordt in het sterk verstedelijkt studiegebied **nog versterkt** door het “street canyon”-effect, aldus het MER. Het MER geeft verder aan dat bijkomende circulatie maatregelen het probleem enkel zullen verschuiven naar andere street canyons. Ook het voorzien van schermen is volgens het MER geen oplossing, het biedt enkel een verbetering voor de zone vlak achter de schermen, maar niet voor de bewoning verderop. Voor het verbeteren van de luchtkwaliteit in deze street canyons is de enige oplossing ten gronde - opnieuw - het verminderen van de verkeersvolumes.

#### 5. Focus op natuurbehoud

De natuur rond het traject van de ring is waardevol. Slimme maatregelen zorgen voor een versterking en een ontsluiting van de diverse gebieden. De huidige plannen bevatten reeds een goede basis, de bijkomende voorstellen zijn haalbaar en zorgen voor tastbare resultaten en een voldoende draagvlak bij de bevolking.

##### Habitat

De zone van de snelweguitbreiding ligt binnen één van de Speciale Beschermingszones van het Brussels-Hoofdstedelijk Gewest, zoals gedefinieerd onder Art. 3 van het Besluit

van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot aanwijzing van het Natura 2000-gebied – BE1000003: "Bosgebieden en vochtige gebieden van de Molenbeekvallei in het noordwesten van het Brussels Gewest". Dit bevat onder meer het Laarbeekbos, dat **Kalktufbronnen met tufsteenformatie (Cratoneurion)** bevat, wat beschouwd wordt als prioritair om te beschermen onder artikel 3,6° van de Ordonnantie.

Het Laarbeekbos ligt direct in de buurt van de uitbreidingszone waarbij uitbreiding van de snelweg de **(rand)effecten op het bos zouden vergroten** terwijl het meest gevoelige habitattypen de 7220 Kalktufbronnen met tufsteenformatie is. Dit komt **zeer plaatselijk voor** met fragmenten die nog aanwezig zijn in het Laarbeekbos, het Dielegembos, het Poelbos en ter hoogte van de Massarttuin.

De **grootste bedreigingen** voor deze kalktufbronnen met tufsteenformatie is grondwaterwinning, drainage of verminderde infiltratie in het infiltratiegebied en beschadiging van ondoorlaatbare lagen leiden tot het droogvallen van de bron; eutrofiëring, door uitspoeling van meststoffen naar het grondwater in het infiltratiegebied, leidt tot degradatie van de bronbeekflora en -fauna; dichtstorten van bronnen en graafwerken leiden tot direct habitatverlies; versnelde afvoer van bronwater treedt op bij uitdiepen of rechte trekken van bronbeekjes en vermindert de mogelijkheid voor kalkafzettingen; het habitattypen is zeer kwetsbaar voor betreding en vertrapping.

## Fauna

De werkzaamheden en de uitbreiding van de ring vormen bovendien een **bedreiging voor de aanwezige dierenpopulaties**. Met de hieronder opgesomde diersoorten wordt er te weinig rekening mee gehouden in het GRUP.

De aanwezigheid van een geheel aan bosgebieden, open ruimten en vochtige gebieden die een reservoir met verblijfplaatsen en foerageergebieden vormen, die van essentieel belang zijn voor de **vleermuizenpopulaties** die tot 12 soorten behoren opgesomd in artikel 6 en 10 van Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot aanwijzing van het Natura 2000-gebied – BE1000003: "Bosgebieden en vochtige gebieden van de Molenbeekvallei in het noordwesten van het Brussels Gewest".

Bij de **kalktufbronnen met tufsteenformatie leven specifieke diersoorten**. Onder de aquatische macrofauna zijn een aantal, doorgaans zeldzame organismen specifiek gebonden aan neutrale tot basenrijke, permanente bronmilieus zoals de blinde vlokreeft (*Niphargus*), de kokerjuffer (*Wormaldia occipitalis*), de platworm (*Crenobia alpina*), de steenvlieg (*Nemoura marginata*) en de waterkever (*Hydraena melas*). In de mospakketten en het organisch sapropelium leven o.a. larven van gespecialiseerde vliegensoorten. Het open water is het voortplantingsmilieu van de Vuursalamander (*Salamandra salamandra*).

Bovendien telt de provincie Vlaams-Brabant vijf provinciaal prioritaire amfibieën waaronder de **vuursalamander** en nog maar één provinciaal belangrijk habitattypisch

reptiel, de **hazelworm**. Ook zijn er 18 provinciaal prioritaire broedvogels, waaronder de **ijsvogel**. Voor al deze dieren vormt de uitbreiding van de Brusselse ring een bedreiging.

### Verstoring van vogels

De menselijke activiteiten die hier het meest dominant mee verbonden zijn, zijn gerelateerd aan **transport met allerlei gemotoriseerd verkeer** (Reijnen & Foppen 2006, Slabbekoorn & Ripmeester 2008). De gevolgen voor vogels dragen waarschijnlijk bij aan de **verlaagde diversiteit en dichtheid aan vogels langs snelwegen**, in stedelijke gebieden, en andere industriële locaties (Francis et al. 2011, Newport et al. 2014, Halfwerk et al. 2018).

Wel is duidelijk aangetoond dat **lawaai op zich een verjagende werking** heeft (McClure et al. 2013, Liu et al. 2020), en die dus bovenop alle andere eventueel negatieve effecten van bijvoorbeeld wegen en verkeer komt, zoals visuele verstoring overdag en 's nachts, fijnstof en chemisch toxische effecten, en aanrijdingen.

Wel reiken harde geluiden verder en bereiken daardoor ook meer vogels: een **drukke snelweg kan zo de vogelstand beïnvloeden tot 1.5-3 km** (Reijnen & Foppen 2006).

Langs wegen is (onder andere door de geluidsproductie) de dichtheid aan (broed)vogels lager, de doorstroom aan (broed)vogels hoger, en legselgrootte kleiner (Foppen & Reijnen 1994, Reijnen & Foppen 1994, Reijnen et al. 1995, Reijnen et al. 1996, Forman & Deblinger 2000, Burton et al. 2002a, Foppen et al. 2002, Barber et al. 2009, Goodwin & Shriver 2011, Halfwerk et al. 2011, Buxton et al. 2019). Bovengenoemde effecten zijn groter naarmate de weg drukker is, zoals drukke hoofdverbindingswegen en snelwegen. Daar kan tot een **kilometer afstand lagere dichtheid van bijvoorbeeld zangvogels optreden**.

### Verkeerswisselaar A12

Wat betreft de **verkeerswisselaar bij de A12** is er nood aan een natuurbeheerplan bij voorkeur van type 4 en het grondgebied heeft nood aan een statuut als natuurreserveaat. Ook de knoop kan contactor waardoor de ruimte maximaal bestemd wordt voor de natuur. Vooraleer er werken gebeuren is er nood aan een specifieke biologisch-landschappelijke studie, inclusief een beheerplan. Om de natuur zoveel mogelijk in tact te laten, kan er geen werfzone ingeplant worden in deze gebieden. Tot slot raden we aan om het terrein niet helemaal af te werken zodat het zoveel mogelijk in de oorspronkelijke staat behouden wordt.

### Natuurcompensatie

Het is een positieve zaak dat de **natuurcompensatie** lokaal gebeurt a.d.h.v. groene gewestplanbestemmingen. Echter, om dit doel te bereiken is een intensiveren gewenst van de aanpak door onder meer voldoende budget te voorzien gezien de hoge prijzen in de regio en voldoende prioriteit en personeel aanwijzen om het vooropgestelde doel te

behalen tegen het einde van de werffase. De bijkomende groene gewestplanbestemmingen die binnen het GRUP vallen, moeten ervoor zorgen dat de doelen haalbaar zijn (met ondersteuning naar de gemeenten om deze herbestemmingen te realiseren).

### Bundeling van opmerkingen

Daarnaast is het van belang dat de uitvoering van de groene maatregelen volledig gerealiseerd is tegen het einde van de werken. Verder is het van belang voor de aanwezige fauna dat er aangepaste maatregelen worden getroffen op vlak van verlichting nabij het Laarbeekbos. Verder vragen we om de werfzone aangeduid in de perimeter van de verkeerswisselaar van Strombeek niet te behouden wegens de hoge biologische waarden. Tot slot benadrukken we dat bijzondere maatregelen nodig zijn om de populatie van de eikelmuis, een beschermde diersoort, in stand te houden.

*Voor meer details verwijzen we integraal naar het uitgebreide bezwaarschrift van Natuurpunt Noord-West-Brabant dat afzonderlijk wordt ingediend.*

## 6. Geen koolstofbalans

### Wetgevend kader

Het Akkoord van Parijs van 12 december 2015 (dat op 4 november 2016 in werking is getreden en door België in 2017 is geratificeerd) stelt in artikel 2, lid 1 als algemene doelstelling voorop om de gemiddelde temperatuur op de aarde **niet meer dan 2 graden Celsius ten opzichte van het pre-industriële tijdperk te laten stijgen**. Landen streven ernaar dat de temperatuur maximaal 1,5 graden Celsius stijgt. Wetenschappers denken dat een gemiddelde stijging van meer dan 2 graden de klimaatsystemen op aarde ernstig kan verstoren.

Ingevolge artikel 3 van het Akkoord van Parijs zullen alle partijen als nationale bepaalde bijdragen (NDCs) **ambitieuze inspanningen** leveren en mee te delen, zoals verder bedoeld in de artikelen 4, 7, 9, 10, 11 en 13, met het oog op het bereiken van het doel van het Akkoord van Parijs.

Ingevolge artikel 4, lid 1 van het Akkoord van Parijs dienen de partijen bij dit verdrag ernaar te streven de **piek van de uitstoot van broeikasgassen wereldwijd zo snel mogelijk te bereiken**.

Ingevolge artikel 4, lid 2 van het Akkoord van Parijs dient elke partij opeenvolgende nationale bijdragen (nationally determined contributions - NDCs) op te stellen die zij beoogt te bereiken. Deze bijdragen dienen te worden meegedeeld en bijgehouden. De partijen nemen **mitigerende maatregelen** ter verwezenlijking van de doelstellingen van deze bijdragen.



Ingevolge artikel 4, lid 3 van het Akkoord van Parijs dient elke volgende nationaal bepaalde bijdrage van een partij verder te gaan dan haar op dat tijdstip gelende bepaalde bijdrage en een **zo hoog mogelijk ambitieniveau** te weerspiegelen, waaruit de gezamenlijke, doch verschillende, verantwoordelijkheden en onderscheiden mogelijkheden in het licht van uiteenlopende nationale omstandigheden blijken.

En terwijl – en dit is belangrijk – in artikel 5 van het Akkoord van Parijs wordt erkend dat landbouwgrond en natuur als koolstofopslagbronnen – een belangrijke rol spelen in het beleid om de wereldwijde temperatuurstijging ruim onder de twee graden te houden.

Zo stelt artikel 5, lid 1 onder meer dat *“De Partijen (...) maatregelen (dienen) te nemen om, waar van toepassing, putten en reservoirs van broeikasgassen, waaronder bossen, in stand te houden en uit te breiden als bedoeld in artikel 4, eerste lid, onderdeel d, van het Verdrag”*

De Europese Effort Sharing Regulation (Verordening nr. 2018/842) legt de Europese lidstaten – deels in uitvoering van het Akkoord van Parijs – een lineair traject op met emissieruimte voor de niet-ETS-sectoren in de periode 2021-2030, waaronder ook de Ingevolge artikel 4 van deze verordening gaat het om bindende reductiedoelen.

In bijlage I kan men lezen dat voor België een bindende reductiedoelstelling van -35% wordt bepaald tegen 2030 in verhouding tot hun niveau van 2005, als bepaald overeenkomstig artikel 4, lid 3 van Verordening nr. 2018/842.

Uit de overwegende bij deze verordening is duidelijk dat ook veranderingen in landgebruik gevat worden.

Ingevolge de zogenaamde LULUCF-Verordening (**Verordening (EU) nr. 2018/841**) moeten de lidstaten zorgen voor een evenwicht tussen CO<sub>2</sub>-uitstoot en absorptie door bossen, landbouwgrond en grasland in de loop van de twee perioden (2021-2025 en 2026-2030). Het uitgangspunt van de verordening is dat elke lidstaat ervoor zorgt dat de LULUCF-sector op zijn grondgebied volgens de boekhoudregels geen netto-emissies («**no net debits**») veroorzaakt en dat de EU als geheel een blijvende vastlegging van koolstof in deze groep sectoren realiseert (zie onder meer artikel 4 en 5 van deze verordening).

In de overwegingen (met name de nummers 5, 6 en 7) bij deze verordening kan men onder meer de volgende, in dit verband relevante bepalingen lezen:

*“De sector van het **landgebruik, verandering in landgebruik en bosbouw (LULUCF)** beschikt over het potentieel om langetermijnklimaatvoordelen op te leveren, en aldus bij te dragen tot het behalen van het streefcijfer van de Unie inzake broeikasgasemissiereducties en de langetermijnklimaatdoelen van de*

Overeenkomst van Parijs. Tevens levert de LULUCF-sector biomaterialen die fossiele of koolstofintensieve materialen kunnen vervangen, en speelt hij op die wijze een belangrijke rol in de transitie naar een broeikasgasarme economie. Aangezien verwijderingen door middel van LULUCF omkeerbaar zijn, moeten zij in het kader voor klimaatbeleid van de Unie als een afzonderlijke pijler worden behandeld.

In de conclusies van de Europese Raad van 23-24 oktober 2014 werd gesteld dat de verschillende doelstellingen van de sectoren landbouw en landgebruik, waarvan het mitigatiepotentieel lager is, moeten worden onderkend, evenals de noodzaak om voor coherentie te zorgen tussen de doelstellingen van de Unie inzake voedselzekerheid en die inzake klimaatverandering. De Europese Raad heeft de Commissie verzocht te bekijken wat de beste manier is om een duurzame intensivering van de voedselproductie aan te moedigen en tegelijkertijd de bijdrage die de sector levert aan **mitigatie en vastlegging van broeikasgassen**, ook via bebossing, te optimaliseren en om zodra de technische voorwaarden dat mogelijk maken, en in ieder geval vóór 2020, een beleid te bepalen over de wijze waarop LULUCF in het kader voor broeikasgasmitigatie 2030 moeten worden opgenomen.

Duurzame beheerpraktijken in de LULUCF-sector kunnen op verschillende manieren tot mitigatie van klimaatverandering bijdragen, met name door emissiereducties te verwezenlijken en putten en koolstofvoorraden in stand te houden en uit te breiden. Voor de doeltreffendheid van maatregelen die in het bijzonder gericht zijn op het vergroten van de koolstofvastlegging, is het van essentieel belang dat koolstofreservoirs voor lange termijn stabiel en aanpasbaar zijn. Daarnaast kunnen duurzame beheerpraktijken de productiviteit, het regeneratievermogen en de vitaliteit van de LULUCF-sector op peil houden en economische en sociale ontwikkeling bevorderen, en tegelijk de koolstof en ecologische voetafdruk van die sector verkleinen.”

Volgens de LULUCF-regelgeving moeten de lidstaten zorgen voor een evenwicht tussen **CO2-uitstoot en absorptie door bossen, landbouwgrond en grasland** in de loop van de perioden 2021-2025 en 2026-2030. Als de absorptie de emissies in de eerste periode overtreft, mogen kredieten in reserve worden gehouden en in de tweede periode worden gebruikt.

Het principiële uitgangspunt van de LULUCF-Verordening is dat de lidstaat verplicht om ervoor te zorgen dat elke LULUCF-sector in zijn geheel geen netto-emissies veroorzaakt. Het gaat over de reeds vermelde '**no debit-rule**'. De totale hoeveelheid emissies (debit) mag niet groter zijn dan de totale hoeveelheid verwijderingen ervan op het grondgebied van de lidstaat in kwestie (credit). Per sector moet de lidstaat garanderen dat er

tegenover CO<sub>2</sub>-uitstoot, bijvoorbeeld door bosbouw, voldoende 'emissie-capterende' initiatieven worden genomen om de totale boekhouding in evenwicht te houden. Er gelden bijzondere boekhoudkundige regels voor de categorisering van bosbouw en meer technische regels inzake de boekhouding voor bebost en ontbost land, beheerde bosgrond en geoogste houtproducten.

Het mag duidelijk zijn dat dit vergt dat bij ruimtelijke planprocessen die de omzetting van een aanzienlijke oppervlakte landbouwgrond richting bedrijventerrein voorzien, er minstens moet worden bekeken welke impact dit heeft op de CO<sub>2</sub>-uitstoot via het landgebruik. Dergelijke ingrepen moeten immers mee worden genomen in de hoger voorziene boekhoudkundige systemen, die de lidstaten moeten implementeren om ervoor te zorgen dat géén netto-emissies worden veroorzaakt. Het thema simpelweg niet behandelen in een ruimtelijk besluitvormingsproces van die omvang brengt manifest de effectiviteit van de vermelde LULUCF-verordening in gevaar.

### **Toepassing**

In de bijlage "Klimaat" (bijlage 5 ontwerp plan-MER, deel 16) wordt de koolstofopslag besproken. Daarbij gaat het enerzijds over het omzetten van 150 hectare akkerland naar groene bestemmingen (hoofdstuk 13.3.2.4 Wijziging in koolstofopslag), die beschouwd wordt als een mitigerende maatregel, en het vrijkomen van CO<sub>2</sub> door grondverzet tijdens de aanlegfase (13.3.3 Aanlegfase).

Over het verlies van akkerland of groene bestemmingen door asfaltering wordt evenwel niet gerept. Uit het eindrapport van de Second opinion blijkt nochtans dat dit aanzienlijk is<sup>1</sup>. De tabel op pag. 31 maakt bijvoorbeeld melding van 5,35% nieuwe snelwegkilometers. Rekening houdend met het feit dat een baanvak 3,5 meter breed is, komt dit overeen met 1,66 km<sup>2</sup> of 166 hectare. Deze oppervlakte komt overeen met de verhardingsindicator opgenomen in tabel 13-4 van de bijlage "Klimaat". Hierbij moet rekening gehouden worden met het type landgebruik (akkerland, grasland, struikgewas, bos,...) dat teloor gaat door asfaltering. Dit werd niet onderzocht.

De conclusie is dat de koolstofbalans zoals deze vereist is door de LULUCF-verordening niet aan bod komt in het MER. Tevens wordt niet nagegaan hoe dit project zich inschrijft in de Vlaamse koolstofbalans en wat de effecten zijn op de Brusselse en Waalse koolstofbalans.

## **7. Bijdrage aan nationale, Vlaamse, Brusselse en Waalse klimaatdoelstellingen**

### **Wetgevend kader**

---

<sup>1</sup> Second opinion over de MKBA over de Brusselse Ring m.b.t. het in rekening brengen van geïnduceerd verkeer, ECSA Prof. dr. Alain Verbeke (ECSA), 26 april 2023

Maar er is meer. Klimaatverandering en CO2-emissies, alsook klimaatadaptatie, vormen ook een belangrijk uitgangspunt bij strategische milieueffectbeoordeling. Dit blijkt vooreerst al uit de bewoordingen van de Europese richtlijnen inzake milieueffectenbeoordeling. Zowel in de Europese **Plan<sup>2</sup>- als Project-m.e.r.-richtlijn<sup>3</sup>** bevatten expliciete verwijzingen naar klimaatverandering.

Zo moet ingevolge artikel 5, lid 1 en bijlage I bij de plan-m.e.r.-Richtlijn bij de opmaak van een strategisch milieueffectenrapport ook bijzondere aandacht gaan naar **klimaatverandering**.

In bijlage I kan men inderdaad lezen dat de informatie die een plan-MER ingevolge artikel 5, lid 1 dient te bevatten (onder meer) een analyse van *'de mogelijke aanzienlijke milieueffecten(1), bijvoorbeeld voor de biodiversiteit, bevolking, gezondheid van de mens, fauna, flora, bodem, water, lucht, klimaatfactoren, materiële goederen, cultureel erfgoed, met inbegrip van architectonisch en archeologisch erfgoed, landschap en de wisselwerking tussen bovengenoemde elementen'* dient te omvatten. Er wordt een duidelijk onderscheid gemaakt tussen lucht, enerzijds, en klimaatfactoren, anderzijds.

Dat is overigens geen toevalstreffer.

Bij de recente herziening van deze laatste project-richtlijn in 2014<sup>4</sup>, werd de strijd tegen klimaatverandering uitdrukkelijk op de voorgrond geplaatst. In de preambule lezen we dat 'het passend (is) **de effecten van projecten op het klimaat (bijvoorbeeld de uitstoot van broeikasgassen) en hun kwetsbaarheid voor klimaatverandering te beoordelen**'. Als we nu de tekst van artikel 3 van de gewijzigde Project-m.e.r.-richtlijn erbij nemen, wordt duidelijk dat de klimaatimpact wel degelijk een belangrijk aandachtspunt vormt bij milieueffectenbeoordeling.

Meer nog, zowel op Europees niveau als op Vlaams niveau, zijn er de voorbije jaren verschillende guidance documenten uitgevaardigd die aangeven hoe juist om te gaan met klimaatverandering bij milieueffectenbeoordeling.<sup>5</sup>

Ook in de interne rechtsorde – het decreet algemene bepalingen milieubeleid – is

---

<sup>2</sup> Richtlijn 2001/42/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2001 betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's, PB L 197 van 21 juni 2001.

<sup>3</sup> Richtlijn 2011/92/EU van het Europees Parlement en de Raad van 13 december 2011 betreffende de milieueffectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten, PB L 26 van 28 januari 2012.

<sup>4</sup> Richtlijn 2014/52/EU van het Europees Parlement en de Raad van 16 april 2014 tot wijziging van Richtlijn 2011/92/EU betreffende de milieueffectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten, PB L 124 van 25 april 2014.

<sup>5</sup> EUROPEAN COMMISSION, Guidance on Integrating Climate Change and Biodiversity into Strategic Environmental Assessment, 2013; EUROPEAN COMMISSION, Practical Guidance for Integrating Climate Change and Biodiversity into Environmental Impact Assessment (EIA) Procedures - October 2011. Zie op Vlaams niveau: LNE, Handleiding Klimaat in MER, 25 mei 2018.

minstens impliciet voorzien dat klimaat aan de orde dient te komen in een milieueffectenrapport. **Dit is onder meer voorzien in de artikelen 4.2.8, § 1bis, van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid.**

**Onder punt 6° van laatstgenoemde bepalingen kan men het volgende lezen aangaande de scope van het plan-MER:**

*“6° een beschrijving en onderbouwde beoordeling van de mogelijke aanzienlijke milieueffecten van het plan of programma en van de onderzochte redelijke alternatieven op, in voorkomend geval, de gezondheid en veiligheid van de mens, de ruimtelijke ordening, de biodiversiteit, de fauna en flora, de energie- en grondstoffenvoorraden, de bodem, het water, de atmosfeer, de klimatologische factoren, het geluid, het licht, de stoffelijke goederen, het cultureel erfgoed met inbegrip van het architectonisch en archeologisch erfgoed, het landschap, de mobiliteit, en de samenhang tussen de vermelde factoren. De beschrijving van de milieueffecten omvat de directe en, in voorkomend geval, de indirecte, secundaire, cumulatieve en synergetische effecten, permanent en tijdelijk, positief en negatief, op korte, middellange en lange termijn van het plan of programma. De aanzienlijke milieueffecten worden onder meer beoordeeld in het licht van de milieukwaliteitsnormen die zijn vastgesteld conform hoofdstuk II van titel II van dit decreet;”*

Opnieuw worden klimatologische factoren onderscheiden van luchtkwaliteit.

Ingevolge artikel 4.1.1, 7° van datzelfde decreet is een ‘milieueffectrapport over een plan of programma’ een openbaar document waarin, van een voorgenomen plan of programma en van de redelijkerwijze in beschouwing te nemen alternatieven, de te verwachten gevolgen voor mens en milieu **in hun onderlinge samenhang op een systematische en wetenschappelijk verantwoorde wijze worden geanalyseerd en geëvalueerd**, en aangegeven wordt op welke wijze de aanzienlijke milieueffecten vermeden, beperkt, verholpen of gecompenseerd kunnen worden, hierna plan-MER te noemen.

Ook vanuit deze invalshoek is overduidelijk dat de klimaatimpact van plannen en programma’s uiteraard in detail moet worden bestudeerd in een plan-MER.

Recente rechtspraakontwikkelingen tonen aan dat een overheid ingevolge zijn verplichtingen onder de **artikelen 2 en 8 EVRM ertoe gehouden is haar burgers te beschermen tegen de gevolgen van schadelijke klimaatverandering**. Het arrest van het Nederlandse Hof van Beroep, dat eind 2019 bevestigd is geworden door de Hoge Raad, zet hier de toon. Ook het recente **klimaatvonnis** van de Brusselse rechtbank van Eerste Aanleg van 17 juni 2021 komt tot de conclusie dat, onder meer de Vlaamse overheid, niet tegemoet is gekomen aan haar positieve beschermingsverplichtingen ingevolge artikel 2 en 8 EVRM. Men stelt tevens vast dat de betrokken overheden hun

EU-rechtelijke reductiedoelstellingen niet halen.

Nadat is aanvaard dat zowel artikel 2 als artikel 8 EVRM ook omgevingsrechtelijke situaties omvatten, onderkent de aangehaalde rechtspraak dat volgens vaststaande rechtspraak de beide artikels zowel **positieve als negatieve verplichtingen** behelzen met betrekking tot de door deze artikels beschermde belangen. De positieve verplichtingen die de artikels met zich meebrengen zorgen er onder meer voor dat er een effectieve bescherming is van de rechten in tegenstelling tot een louter theoretische bescherming. Men ontwaart een zorgplicht in de positieve verplichting om, ter voorkoming van een toekomstige aantasting van deze belangen, een concrete handeling te verrichten. Uiteraard impliceert deze rechtspraak a fortiori ook de **negatieve verplichting** om bijkomende schade toe te brengen door bijkomende vergunningverlening.

In de fundamentele paragraaf 5.3.1 van het arrest van de Nederlandse Hoge Raad van 20 december 2019 concludeert het Hof bijvoorbeeld “[dat] [d]e bescherming van de art. 2 en 8 EVRM (...) niet alleen (ziet) op specifieke personen, **maar ook op de samenleving of bevolking als geheel**. Van dat laatste is onder meer sprake als het gaat om de milieugevaren. Bij milieugevaren die een geheel gebied bedreigen, bieden artikels 2 en 8 EVRM bescherming aan de ingezetenen van dat gebied”. In de daaropvolgende paragraaf maakt de Hoge Raad ook de betekenisvolle link tussen de rechtsplicht ex artikels 2 en 8 EVRM om preventieve maatregelen te nemen en het voorzorgsbeginsel.

**Ook wanneer het niet volledig zeker is dat een gevaar zich zal realiseren, zijn staten verplicht om doeltreffende maatregelen te nemen.<sup>6</sup>**

Een gelijkaardige visie valt terug te vinden in het Klimaatvonnis van de Brusselse rechtbank van eerste aanleg van 17 juni 2021, waarin expliciet wordt verwezen naar de Urgenda rechtspraak op dit punt. De Belgische overheden zijn op basis van artikel 2 en 8 EVRM verplicht om de nodige maatregelen te nemen om gevaarlijke klimaatschade te voorkomen. Dat omvat zowel mitigatie – zoals het tegengaan van bijkomende emissies door veranderingen in landgebruik – als adaptatie.

In het recente klimaat arrest van de Raad voor Vergunningsbetwistingen uit december 2021 werd ook indirect bevestigd dat klimaatveranderingen alvast op vergunningsniveau een beoordelingsgrond kan vormen voor concrete projecten. De Raad voor Vergunningsbetwistingen let daarbij ook de link met artikel 1.1.4 van de VCRO<sup>7</sup>:

*“De ruimtelijke ordening is gericht op een duurzame ruimtelijke ontwikkeling waarbij de ruimte beheerd wordt ten behoeve van de huidige generatie, **zonder dat de behoeften van de toekomstige generaties in het gedrang gebracht worden.***

---

<sup>6</sup> Hoge Raad, 20 december 2019, 19/00135, ECLI:NL:HR:2019:2006

<sup>7</sup> RvVb 22 april 2021, nr. RvVb-S-2020-0923, Lauwrys et al; RvVb 9 december 2021, nr. RvVb-A-2122-0276, Lauwrys et al.

*Daarbij worden de ruimtelijke behoeften van de verschillende maatschappelijke activiteiten gelijktijdig tegen elkaar afgewogen. Er wordt rekening gehouden met de ruimtelijke draagkracht, de gevolgen voor het leefmilieu en de culturele, economische, esthetische en sociale gevolgen. Op deze manier wordt gestreefd naar ruimtelijke kwaliteit."*

Het spreekt voor zich dat die ratio des te meer en krachtiger speelt op het niveau van ruimtelijke uitvoeringsplannen.

Het minimum minimorum is dat in de besluitvorming wordt overwogen op welke manier de beoogde ruimtelijke ontwikkelingen zich verhouden tot het klimaatvraagstuk, zeker wanneer de bestemmingswijzigingen een directe impact hebben in dat verband.

In Australische rechtspraak is overigens al aanvaard dat het Akkoord van Parijs in de weg staat aan de toestemming voor **nieuwe ontwikkelingen die leiden tot een toename van de CO<sub>2</sub>-emissies nu dit het behalen van de klimaatdoelen alleen maar zal bemoeilijken.**

Een arrest uit 2019 van de Land and Environment Court van New South Wales is illustratief. Deze zaak had betrekking op de klimaatimpact van een mijnbouwproject, de Rocky Hill Mine nabij Gloucester. De rechtbank oordeelde hier goedkeuring van het project **niet bijdraagt tot de scherpe reducties die nodig zijn in het licht de doelstelling vermeld in artikel 4, lid 1 van het Akkoord van Parijs.**<sup>8</sup>

Om de woorden van de rechter te gebruiken: '(the approval) cannot assist in achieving the rapid and deep reductions in GHG emissions that are necessary' to meet the goals of the agreement.<sup>9</sup> Vrij vertaald: 'de goedkeuring kan niet bijdragen aan de snelle en scherpe reducties in broeikasgassen nodig om de doelstellingen van het akkoord te behalen'. Ook verwerpt de rechtbank de 'druppel op de hete plaat-redenering': 'The global problem of climate change needs to be addressed by multiple local actions to mitigate emissions by sources and remove greenhouse gases by sinks.' Vrij vertaald: 'het globale probleem van klimaatverandering moet aangepakt worden door vele lokale acties gericht op het mitigeren van emissies en het sequestreeren van CO<sub>2</sub> via bossen en moerassen.

Hierbij verwijst de Australische rechtbank expliciet naar de uitspraak van het Nederlandse Hof van Beroep in de Urgenda-zaak.<sup>10</sup> Oftewel: vele kleine inspanningen maken één groot. Dat de bijkomende CO<sub>2</sub>-emissies zouden moeten worden getolereerd in functie van toekomstige offset en reductie-inspanningen overtuigde de rechter evenzeer niet.<sup>11</sup> Hij deed deze af als 'speculatief en hypothetisch' nu er géén afdoende bewijs voorlag dat

---

<sup>8</sup> Land and Environment Court, New South Wales, Gloucester Resources Limited v Minister for Planning (2019) NSWLEC 7.

<sup>9</sup> Ibid, par. 526.

<sup>10</sup> Ibid, par. 523-525.

<sup>11</sup> Ibid, par. 529-533.

dergelijke programma's er alsnog toe zouden leiden dat er uiteindelijk minder CO<sub>2</sub>-uitstoot zou worden geproduceerd.<sup>12</sup>

## **Toepassing**

Uit de bijlage klimaat in het MER blijkt het volgende

1. Toetsing aan het Nationaal energie- en klimaatplan (NEKP)  
De tabel op pag. 66-67 voorziet in een toename van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van 0,42% tot 1,16%. Alleen het AMS-scenario voorziet in een afname van 5,53%.
2. Toetsing aan het Vlaams Klimaatbeleidsplan  
De tabel op pag. 68 voorziet in een toename van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van 0,67% tot 1,95%. Alleen het AMS-scenario voorziet in een afname van 3,8%. Uit de bijhorende tabel blijkt een toename van de CO<sub>2</sub>-uitstoot voor alle varianten met uitzondering van de AMS.
3. Toetsing aan het Brussels Klimaatbeleidsplan  
De tabel op pag. 69 en 70 wijst op een vermindering met 1,01% tot een stijging met 0,21%. Enkel het AMS-scenario voorziet in een reductie van 13,42%.
4. Toetsing aan het Waals klimaatplan  
De tabel op pag. 70 en 71 wijst op een procentueel verschil tov REF 2030 tussen -0,87% en -1,34%. Enkel in het AMS-scenario is er een vermindering met 5,81%.

De conclusie is dat er zonder de zogenaamde “ambitieuze modal shift” (AMS) geen CO<sub>2</sub>-reductie in zit. Met de AMS is dit volgens het MER wel het geval al is deze niet in lijn met de doelstellingen voor CO<sub>2</sub>-reductie van het federaal niveau en de gewesten. Daarbij komt dat de impact van de AMS onzeker is bij gebrek aan ondersteunende maatregelen om de toename van het geïnduceerd verkeer te vermijden. Bovendien wordt geen gebruik gemaakt van de kilometerheffing als regulerende maatregel om enerzijds de AMS de beloften in te laten lossen en anderzijds te vermijden dat teveel CO<sub>2</sub>-uitgestoten wordt.

## **8. Stikstofdepositie**

### **Grensoverschrijdende effecten Laarbeekbos**

Het habitatrichtlijngebied “Laarbeekbos” is gelegen op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het significantiekader opgenomen in de ministeriële instructie van 2 mei 2021 is er niet van toepassing. Toch wordt de Vlaamse drempel van 1% voor NO<sub>x</sub>-emissies er toegepast om de bijkomende depositie er aan te merken als niet significant. In haar arrest van 20 oktober 2021 bevestigde de Nederlandse Raad van State

---

<sup>12</sup> Ibid, par. 530.



haar vaste rechtspraak op grond waarvan de toetsing van effecten op buitenlandse Natura 2000-gebieden de in het buitenland gehanteerde systematiek kan worden gebruikt. Voor het Laarbeekbos is dit maw de Brusselse systematiek zonder drempelwaarden. De toepassing ervan is in strijd met de Brusselse regelgeving.

### **Verscherpte natuurtoets Floordambos**

#### *Wetgevend kader*

Het project ligt vlakbij het VEN-gebied “Floordambos”, op 400 meter van het VEN-gebied “De Dorent” en op 1 kilometer van het VEN-gebied “Wolfspuiten”. Een gedegen verscherpte natuurtoets in de zin van artikel 26bis van het Natuurdecreet dringt zich op. De ligging van het project buiten het VEN-gebied sluit namelijk niet uit dat er wel onvermijdbare en onherstelbare schade aan de natuur in het VEN kan worden veroorzaakt. Ook een handeling die een invloed of effect heeft op het VEN-gebied kan dus leiden tot onvermijdbare en onherstelbare schade, ook al vindt de handeling zelf niet plaats in het VEN-gebied zelf. Deze brede scope van de verscherpte natuurtoets geldt des te meer in het licht van eventuele cumulatieve effecten die kunnen optreden (zie RvVb 9 augustus 2016, nr. A/1516/1410).

Het is aan de vergunningaanvrager te motiveren waarom het project geen “onvermijdbare en onherstelbare schade” aan de natuur in het VEN-gebied kan veroorzaken, minstens dat geen enkel risico op dergelijke schade bestaat (RvVb 4 februari 2021, nr. RvVb-S-2021-0611, vzw Bescherm Bomen en Natuur, p. 19).

Hierbij komt dat het begrip ‘onvermijdbare en onherstelbare’ schade van artikel 26bis van het Natuurdecreet **geen schadedrempel** omvat. Iedere schade aan de natuurwaarden van het VEN-gebied leidt dan ook tot de verplichte weigering van de omgevingsvergunningsaanvraag, los van de grootteorde of de aard van de schade. In het kader van de verscherpte natuurtoets volstaat het dus niet om vast te stellen dat er geen sprake is van een ‘betekenisvolle’ aantasting van de natuurwaarden. Elke vorm van onvermijdbare en onherstelbare schade moet in beginsel dus worden uitgesloten, wat inhoudt dat ook een kans op onvermijdbare schade en onherstelbare schade voldoende is om een vergunning te weigeren (zie RvVb 19 augustus 2021, nr. RvVb-A-2021-1292, Bescherm Bomen & Natuur vzw, p. 30).

In geen geval kan verwezen worden naar de beoordeling van de voortoets, aangezien hierbij een verschillend beoordelingskader wordt gehanteerd (zie bv. RvVb 15 september 2022, nr. RvVb-A-2223-0044).

Het bestaan van negatieve effecten, los van de grootte of aard van de schade, volstaat om de omgevingsvergunningsaanvraag te moeten weigeren op grond van artikel 26bis van het Natuurdecreet. Minstens is niet elk risico op dergelijke schade uitgesloten, wat eveneens de vergunningverlening in de weg staat.

## *Toepassing*

*In tegenstelling tot wat er beweerd wordt in de verscherpte natuurtoets overlappen VEN- en habitatrictlijngebied grotendeels maar niet volledig. Ook voor het Floordambos dringt een volwaardige VEN-toets zich op.*

Met betrekking tot de stikstofdepositie in het Floordambos stelt de verscherpte natuurtoets:

*“Bij alternatief G2a vindt er in het Floordambos geen significante toename plaats van de stikstofdepositie door de plaatsing van schermen langsheen het Floordambos. Ook bij de andere alternatieven/varianten wordt geen significante toename verwacht.”* (eigen accentuering)

Enkel het alternatief G2a onderzocht en blijft de bijkomende stikstofdepositie bij de andere alternatieven buiten beeld.

De PAS-gebiedsanalyse<sup>13</sup> voor het Floordambos vermeldt de habitats 6230 (Droog heischraal grasland) en 9120 (Atlantische zuurminnende beukenbossen met Ilex en soms ook Taxus in de ondergroei). Beide bevinden zich volledig in overschrijding wat betreft stikstofdepositie.

In een studie<sup>14</sup> uit 2022 onderzocht de Nederlandse onderzoeker Roland Bobbink de herstelbaarheid van verschillende habitattypen.

Met betrekking tot “droog heischraal grasland” (habitattype 6230) concludeerde hij:

*“Geconcludeerd kan worden dat het herstelbeheer van heischrale graslanden vaak zeer moeilijk is, gegeven de jarenlange veel te hoge stikstofdepositie. Het is dan ook van groot belang dat deze depositie zeer snel verminderd wordt. De herstelbaarheid van vochtige heischrale graslanden is tamelijk goed indien de hydrologie op orde kan worden gebracht. De herstelbaarheid van heischrale graslanden op droge zandgronden - het grootste oppervlak van dit habitattype - is slecht, met heel veel moeite kunnen restpopulaties overleven.”* (pag. 46 - eigen accentuering)

Inzake “Beuken-eikenbossen met hulst” (habitattype 9120) concludeert Bobbink:

*“Het moge duidelijk zijn dat op dit moment geen herstelmaatregel tegen de gevolgen*

---

<sup>13</sup> Wouters J., De Becker P., Thomaes A.(2018). PAS-gebiedsanalyse in het kader van herstelmaatregelen voor BE2400010 Valleigebied tussen Melsbroek, Kampenhout, Kortenberg en Veltem. Rapporten van het Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek 2018 (35). Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek, Brussel.  
DOI: doi.org/10.21436/inbor.14017969

<sup>14</sup> Bobbink, R., G. van Dijk, E. Remke & H. Tomassen (2022). Herstelbaarheid van door stikstofdepositie aangetaste Natura 2000-habitattypen: een overzicht. Onderzoekcentrum B-WARE, Nijmegen. Rapportnummer RP-21.117.21.95.

*van stikstofdepositie ter beschikking staat: de herstelbaarheid is dan ook onbekend en daarmee onzeker." (pag. 57 - eigen accentuering)*

Rekening houdend met het feit dat de volledige oppervlakte van deze habitattypes in overschrijding is en het feit dat de herstelbaarheid slecht, onzeker of onmogelijk is, moet geconcludeerd worden dat de schade niet herstelbaar is en dat enige bijkomende stikstofdepositie in strijd is met artikel 26bis Natuurdecreet.

## Conclusie

Bond Beter Leefmilieu (BBL), Greenpeace, Dryade vzw, Natuurpunt vzw, Netwerk Duurzame Mobiliteit, Fietzersbond en Vogelbescherming Vlaanderen vragen om het GRUP in zijn huidige vorm niet goed te keuren, vooral dan voor de stukken ring waar er extra verkeerscapaciteit wordt voorzien. Wel vragen we om werk te maken van een sturend prijsbeleid, omdat dit noodzakelijk is om het autoverkeer te verminderen en de modal shift doelstelling waar te maken. Dit is tevens noodzakelijk om de klimaat- en luchtkwaliteitsdoelstellingen waar te kunnen maken.

Verder gaan we ervan uit dat onze concrete bezwaren in verband met klimaat, geluid, luchtkwaliteit, natuur en stikstofdepositie ten gronde onderzocht zullen worden en aanleiding zullen geven tot de nodige bijstellingen van het plan.

Hoogachtend,



Danny Jacobs,

Directeur Bond Beter Leefmilieu

Mede namens de andere ondertekenaars