



## Jurisprudentie

ARREST VAN HET HOF (Zesde kamer)

24 november 2016\*

„Prejudiciële verwijzing — Milieu — Milieueffectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten — Richtlijn 2011/92/EU — Aan beoordeling onderworpen project — Bijlage I, punt 7 — Europese Overeenkomst inzake internationale hoofdverkeerswegen (AGR) — Verbreding van een weg met vier rijstroken over een lengte van minder dan 10 km”

In zaak C-645/15,

betreffende een verzoek om een prejudiciële beslissing krachtens artikel 267 VWEU, ingediend door het Bayerische Verwaltungsgerichtshof (hoogste bestuursrechter Beieren, Duitsland) bij beslissing van 27 oktober 2015, ingekomen bij het Hof op 3 december 2015, in de procedure

**Bund Naturschutz in Bayern eV,**

**Harald Wilde**

tegen

**Freistaat Bayern,**

in tegenwoordigheid van:

**Stadt Nürnberg,**

wijst

HET HOF (Zesde kamer),

samengesteld als volgt: J.-C. Bonichot (rapporteur), waarnemend voor de kamerpresident, A. Arabadjiev en C. G. Fernlund, rechters,

advocaat-generaal: M. Campos Sánchez-Bordona,

griffier: A. Calot Escobar,

gezien de stukken,

gelet op de opmerkingen van:

— Bund Naturschutz in Bayern eV en Harald Wilde, vertegenwoordigd door A. Lehnert, Rechtsanwältin,

\* Procestaal: Duits.

— Freistaat Bayern, vertegenwoordigd door A. Meyer, Oberlandesanwalt, en W. Durner, Rechtsanwalt,  
— Stadt Nürnberg, vertegenwoordigd door U. Hösch, Rechtsanwalt,  
— de Europese Commissie, vertegenwoordigd door A. Becker en C. Zadra als gemachtigden,  
gelet op de beslissing, de advocaat-generaal gehoord, om de zaak zonder conclusie te berechten,  
het navolgende

### Arrest

- 1 Het verzoek om een prejudiciële beslissing betreft de uitlegging van 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 2012, L 26, blz. 1).
- 2 Dit verzoek is ingediend in het kader van een geding van Bund Naturschutz in Bayern eV en Harald Wilde tegen Freistaat Bayern (deelstaat Beieren, Duitsland) over de rechtmatigheid van het besluit van laatstgenoemde tot goedkeuring van de aanpassing van bepaalde gedeelten van een weg in het gebied van de Stadt Nürnberg (stad Neurenberg, Duitsland), zonder een milieueffectbeoordeling voor deze wegverbetering te hebben verricht.

### Toepasselijke bepalingen

#### *Richtlijn 2011/92*

- 3 Volgens overweging 1 ervan wordt met richtlijn 2011/92 beoogd richtlijn 85/337/EEG van de Raad van 27 juni 1985 betreffende de milieueffectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten (PB 1985, L 175, blz. 40), die herhaaldelijk en ingrijpend is gewijzigd, te codificeren.
- 4 Richtlijn 2011/92 bevat verder onder meer de volgende overwegingen:  
„[...]”  
(8) Projecten van bepaalde categorieën hebben aanzienlijke gevolgen voor het milieu en die projecten moeten in beginsel aan een systematische milieueffectbeoordeling worden onderworpen.  
(9) Projecten van andere categorieën hebben niet noodzakelijkerwijs in alle gevallen aanzienlijke gevolgen voor het milieu en die projecten moeten aan een beoordeling worden onderworpen wanneer de lidstaten menen dat zij aanzienlijke milieueffecten kunnen hebben.  
[...]”
- 5 Artikel 4, leden 1 en 2, van deze richtlijn bepaalt:  
„1. Onder voorbehoud van artikel 2, lid 4, worden de in bijlage I genoemde projecten onderworpen aan een beoordeling overeenkomstig de artikelen 5 tot en met 10.

2. Onder voorbehoud van artikel 2, lid 4, bepalen de lidstaten voor de in bijlage II genoemde projecten of het project al dan niet moet worden onderworpen aan een beoordeling overeenkomstig de artikelen 5 tot en met 10, zulks:

a) door middel van een onderzoek per geval,

of

b) aan de hand van door de lidstaten vastgestelde drempelwaarden of criteria.

De lidstaten kunnen besluiten om beide onder a) en b) genoemde procedures toe te passen.”

6 Bijlage I, punt 7, bij die richtlijn noemt als in artikel 4, lid 1, bedoeld project onder meer:

„[...]”

b) Aanleg van autosnelwegen en autowegen [In deze richtlijn wordt onder ‚autoweg’ verstaan een weg die beantwoordt aan de definitie van de Europese Overeenkomst inzake internationale hoofdverkeerswegen van 15 november 1975.];

c) Aanleg van nieuwe wegen met vier of meer rijstroken, of verlegging en/of verbreding van bestaande wegen met twee rijstroken of minder tot wegen met vier of meer rijstroken, wanneer de nieuwe weg, het verlegde en/of verbrede weggedeelte een ononderbroken lengte van 10 km of meer heeft.”

7 Bijlage I, punt 24, bij richtlijn 2011/92 noemt tevens als in artikel 4, lid 1, van die richtlijn bedoelde projecten:

„Wijziging of uitbreiding van in deze bijlage opgenomen projecten, wanneer die wijziging of uitbreiding voldoet aan de in deze bijlage genoemde drempelwaarden, voor zover deze bestaan.”

8 Punt 10 van bijlage II bij die richtlijn, met als opschrift „Infrastructuurprojecten”, noemt als in artikel 4, lid 2, ervan bedoelde projecten met name:

„[...]”

e) Aanleg van wegen [...];

[...]”

9 Bijlage II, punt 13, bij richtlijn 2011/92 noemt tevens als in artikel 4, lid 2, van deze richtlijn bedoelde projecten:

„a) Wijziging of uitbreiding van projecten opgesomd in bijlage I of in deze bijlage waarvoor reeds een vergunning is afgegeven, die zijn of worden uitgevoerd en die aanzienlijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben (niet in bijlage I opgenomen wijziging of uitbreiding);

b) Projecten van bijlage I die uitsluitend of hoofdzakelijk dienen voor het ontwikkelen en beproeven van nieuwe methoden of producten en die niet langer dan twee jaar worden gebruikt.”

*AGR*

- 10 De Europese Overeenkomst inzake internationale hoofdverkeerswegen (AGR), ondertekend te Genève op 15 november 1975, bevat bijlage II met het opschrift „Voorwaarden waaraan de internationale hoofdverkeerswegen moeten voldoen”, waarvan punt I.1 luidt:

„De basiseigenschappen voor de aanleg of de verbetering van internationale hoofdverkeerswegen, hierna te noemen ‚internationale wegen’, worden behandeld in de volgende voorschriften die zijn gebaseerd op de moderne civieltechnische opvattingen. De normen zijn niet van toepassing op bebouwde kommen. Indien deze een belemmering of een gevaar vormen, dienen de wegen om de bebouwde kommen te worden geleid.”

Deze bijlage bevat in punt II.3 van titel II („Categorieën internationale wegen”) de volgende definitie:

„Autowegen

Wegen, bestemd voor autoverkeer, alleen toegankelijk via knooppunten of door verkeerslichten geregelde kruispunten en waarop het in het bijzonder is verboden te stoppen en te parkeren.”

*Duits recht*

- 11 In het Bayerische Straßen- und Wegegesetz (Beierse straten- en wegenwet), in de versie die is bekendgemaakt op 5 oktober 1981, zoals gewijzigd bij wet van 22 mei 2015, is in § 37, met het opschrift „Milieueffectbeoordeling”, bepaald:

„Bij provinciale en regionale wegen, gemeentelijke verbindingswegen en plaatselijke wegen dient een milieueffectbeoordeling te worden verricht wanneer

1. wegen met vier of meer rijstroken worden aangelegd of bestaande wegen worden verbreed tot vier of meer rijstroken of worden verlegd voor zover het nieuw aangelegde, verbrede of verlegde stuk weg
  - a) een ononderbroken lengte van minstens 10 km heeft of
  - b) een ononderbroken lengte van minstens 5 km heeft en voor meer dan 5 % van de lengte loopt door biotoop [...] met een oppervlakte van meer dan 1 hectare, door overeenkomstig richtlijn [92/43/EEG van de Raad van 21 mei 1992 inzake de instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna (PB 1992, L 206, blz. 7)] of richtlijn [79/409/EEG van de Raad van 2 april 1979 inzake het behoud van de vogelstand (PB 1979, L 103, blz. 1)] aangewezen beschermingszones, nationale parken [...] of natuurbeschermingsgebieden [...] of
2. wegen met een, twee of drie rijstroken worden aangelegd voor zover het nieuw aangelegde stuk weg een ononderbroken lengte van ten minste 10 km heeft en over een lengte van meer dan 5 % loopt door gebieden of biotopen in de zin van het hierboven bepaalde in punt 1, onder b), of
3. buiten het bepaalde in punt 1 vallende wegen worden verbouwd door aanbouw van ten minste een andere rijstrook over een ononderbroken lengte van ten minste 10 km, en het te veranderen stuk weg over een lengte van meer dan 5 % loopt door biotopen of gebieden in de zin van het bepaalde in punt 1, onder b).”

## Hoofdgeding en prejudiciële vragen

- 12 Bij besluit van 28 juni 2013 hebben de bevoegde autoriteiten van de Freistaat Bayern (deelstaat Beieren) de plannen goedgekeurd voor de verbetering van bepaalde gedeelten van regionale weg nr. 4 in het gebied van de Stadt Nürnberg (stad Neurenberg).
- 13 Het betrokken project voor de wegverbetering betreft twee gedeelten van deze weg, die in beide richtingen twee rijstroken heeft. In het eerste gedeelte, van 1,8 km lang, zijn aan één kant de toevoeging van een derde rijstrook en het plaatsen van geluidschermen over een lengte van ongeveer 1,3 km gepland. In het tweede gedeelte, van 2,6 km lang, is gepland een verkeerstunnel van 1,8 km lang te bouwen, de bestaande „gelijkvloerse kruisingen” om te bouwen tot „ongelijkvloerse kruisingen” en een nieuwe uitvalsweg vanuit het centrum van de stad Neurenberg aan te leggen. Beide betrokken gedeelten bevinden zich in stedelijk gebied.
- 14 De twee verzoekers in het hoofdgeding hebben elk bij het Bayerische Verwaltungsgericht Ansbach (Beierse bestuursrechter Ansbach, Duitsland) beroep tot nietigverklaring ingesteld tegen dat besluit van 28 juni 2013, met name op grond dat daaraan geen milieueffectbeoordeling was voorafgegaan.
- 15 Deze beroepen zijn verworpen bij uitspraken van 14 juli 2014. Bij beschikkingen van 23 juni 2015 heeft de verwijzende rechter, het Bayerische Verwaltungsgerichtshof (hoogste bestuursrechter Beieren, Duitsland), verzoekers toegestaan op te komen tegen die uitspraken.
- 16 In het kader van het onderzoek van dat hoger beroep vraagt de verwijzende rechter zich af of er voor het betrokken project een verplichting bestaat om een milieueffectbeoordeling te verrichten op grond van bijlage I, punt 7, onder b) en c), bij richtlijn 2011/92. Hij twijfelt met name over de toepassing van deze bepalingen op een wegverbetering over een lengte van minder dan 10 km en vraagt zich af of het gaat om „aanleg” in de zin van deze bepalingen.
- 17 Daarop heeft het Bayerische Verwaltungsgerichtshof de behandeling van de zaak geschorst en het Hof verzocht om een prejudiciële beslissing over de volgende vragen:

„1) Moet punt 7, onder c, van bijlage I bij richtlijn [2011/92] aldus worden uitgelegd dat daaronder ook de verbreding valt van bestaande wegen die vier of meer rijstroken hebben?

2) Bij een bevestigend antwoord op de eerste vraag:

Is punt 7, onder c, van bijlage I bij richtlijn 2011/92 een specifiekere en dus bij voorrang op punt 7, onder b, van die bijlage toe te passen voorschrift?

3) Bij een ontkennend antwoord op de eerste of de tweede vraag:

Veronderstelt het begrip ‚autowegen’ in punt 7, onder b, van bijlage I bij richtlijn 2011/92 dat het bij het betrokken stuk weg gaat om een hoofdverkeersweg van het internationale wegennet in de zin van de [AGR]?

4) Bij een ontkennend antwoord op de eerste, de tweede of de derde vraag:

Moet het begrip ‚aanleg’ in punt 7, onder b, van bijlage I bij richtlijn 2011/92 worden toegepast op een wegverbreding waarbij het bestaande wegtracé geen wezenlijke verandering ondergaat?

5) Bij een bevestigend antwoord op de vierde vraag:

Veronderstelt het begrip ‚aanleg’ in punt 7, onder b, van bijlage I bij richtlijn 2011/92 een minimumlengte van het betrokken stuk weg? Zo ja, moet worden uitgegaan van een ononderbroken stuk weg? Zo ja, bedraagt de minimumlengte meer dan 2,6 km ononderbroken respectievelijk – als de lengte van meerdere niet doorlopende stukken weg moet worden samengeteld – meer dan 4,4 km in totaal?

6) Bij een ontkennend antwoord op de vijfde vraag:

Is punt 7, onder b, tweede geval (aanleg van autowegen), van bijlage I bij richtlijn 2011/92 toepasselijk op een maatregel van wegverbreding binnen een bebouwd gebied in de zin van de [AGR]?”

### **Beantwoording van de prejudiciële vragen**

#### *Eerste vraag*

- 18 Met zijn eerste vraag wenst de verwijzende rechter in wezen te vernemen of bijlage I, punt 7, onder c), bij richtlijn 2011/92 in die zin moet worden uitgelegd dat deze bepaling ziet op een wegverbeteringsproject dat, hoewel het, zoals in het hoofdgeding, betrekking heeft op een weggedeelte met een lengte van minder dan 10 km, bestaat in een verbreding of aanpassing van een bestaande weg met vier of meer rijstroken.
- 19 In dit verband moet worden opgemerkt dat volgens de overwegingen 8 en 9 van richtlijn 2011/92 de wetgever van de Europese Unie onderscheid willen maken tussen, enerzijds, projecten van bepaalde categorieën die aanzienlijke gevolgen voor het milieu hebben en in beginsel aan een systematische milieueffectbeoordeling moeten worden onderworpen en, anderzijds, projecten van andere categorieën die niet noodzakelijkerwijs in alle gevallen dergelijke gevolgen hebben en die aan een beoordeling moeten worden onderworpen wanneer de lidstaten menen dat zij dergelijke aanzienlijke gevolgen kunnen hebben.
- 20 Bijgevolg maakt artikel 4 van richtlijn 2011/92 onderscheid tussen, enerzijds, volgens lid 1 ervan, de in bijlage I bij deze richtlijn genoemde projecten, die de lidstaten aan een milieueffectbeoordeling moeten onderwerpen en, anderzijds, volgens lid 2 ervan, de in bijlage II bij die richtlijn genoemde projecten, waarvoor de lidstaten bepalen of deze aan een dergelijke beoordeling moeten worden onderworpen.
- 21 Bijlage I bij richtlijn 2011/92 vermeldt in punt 7, onder b), de aanleg van autosnelwegen en autowegen, en in punt 7, onder c), de aanleg van nieuwe wegen met vier of meer rijstroken, of verlegging of verbreding van bestaande wegen van twee rijstroken of minder tot wegen met vier of meer rijstroken, indien de nieuwe weg, of het verlegde of verbrede weggedeelte een ononderbroken lengte van 10 km of meer heeft.
- 22 Uit het bepaalde in bijlage I, punt 7, onder c), bij richtlijn 2011/92 volgt duidelijk dat de Uniewetgever de verplichting voor de lidstaten om bepaalde wegenbouwprojecten aan een systematische milieueffectbeoordeling te onderwerpen, heeft willen voorbehouden aan enkel de projecten die een aanzienlijke lengte hebben, te weten minstens 10 km.
- 23 Hoewel richtlijn 2011/92, net als richtlijn 85/337, een ruime werkings sfeer en een zeer breed doel heeft (zie in die zin, met name, arresten van 28 februari 2008, Abraham e.a., C-2/07, EU:C:2008:133, punt 32, en 25 juli 2008, Ecologistas en Acción-CODA, C-142/07, EU:C:2008:445, punt 28), mag een



teleologische uitlegging van die richtlijn niet fundamenteel afwijken van de duidelijk tot uitdrukking gebrachte wil van de Uniewetgever (zie in die zin arrest van 17 maart 2011, Brussels Hoofdstedelijk Gewest e.a., C-275/09, EU:C:2011:154, punt 29).

- 24 Bijgevolg behoort een wegverbeteringsproject dat, zoals in het hoofdgeding, betrekking heeft op een weggedeelte met een lengte van minder dan 10 km, louter wegens de aard ervan, niet tot die welke zijn bedoeld in bijlage I, punt 7, onder c), bij richtlijn 2011/92, ook al bestaat dit project in een verbreding of aanpassing van een bestaande weg met vier of meer rijstroken.
- 25 Deze overweging doet er evenwel niet aan af dat in het hoofdgeding, in voorkomend geval, artikel 4, lid 2, van richtlijn 2011/92 en bijlage II daarbij worden toegepast.
- 26 Gelet op het voorgaande moet op de eerste vraag worden geantwoord dat bijlage I, punt 7, onder c), bij richtlijn 2011/92 niet in die zin kan worden uitgelegd dat deze bepaling ziet op een wegverbeteringsproject dat, hoewel het, zoals in het hoofdgeding, betrekking heeft op een weggedeelte met een lengte van minder dan 10 km, bestaat in een verbreding of aanpassing van een bestaande weg met vier of meer rijstroken.

#### *Tweede vraag*

- 27 Gelet op het antwoord op de eerste vraag, hoeft de tweede vraag niet te worden beantwoord.

#### *Derde en zesde vraag*

- 28 Met zijn derde en zijn zesde vraag, die samen moeten worden behandeld, wenst de verwijzende rechter in wezen te vernemen wat de strekking is van het begrip „autowegen” waarvan de aanleg volgens bijlage I, punt 7, onder b), bij richtlijn 2011/92 moet worden onderworpen aan een milieueffectbeoordeling.
- 29 Punt 7, onder b), van bijlage I bij richtlijn 2011/92 omschrijft „autowegen” middels een verwijzing naar de definitie van autowegen in de AGR, zoals in herinnering is gebracht in punt 10 van dit arrest.
- 30 In de eerste plaats moet worden opgemerkt dat punt 7, onder b), van bijlage I bij richtlijn 2011/92, alsmede die verwijzing naar de AGR, in richtlijn 85/337 op dezelfde wijze was geformuleerd. Voor de toepassing daarvan heeft het Hof reeds geoordeeld dat, aangezien niet alle lidstaten partij zijn bij die overeenkomst, deze verwijzing betrekking heeft op de AGR in de versie die bij de vaststelling van richtlijn 85/337 van kracht was, namelijk die van 15 november 1975 (zie in die zin arrest van 25 juli 2008, Ecologistas en Acción-CODA, C-142/07, EU:C:2008:445, punt 30).
- 31 Daar bij richtlijn 2011/92 louter tot codificatie van richtlijn 85/337 is overgegaan, daar niet alle lidstaten partij zijn bij de AGR en daar niets de opvatting toelaat dat de Uniewetgever, op het tijdstip van de vaststelling van richtlijn 2011/92, met zijn verwijzing naar die overeenkomst niet heeft bedoeld te verwijzen naar de oorspronkelijke versie, maar naar gewijzigde of herziene versies ervan, dient nog steeds te worden verwezen naar die overeenkomst zoals deze van kracht was op de datum van ondertekening ervan, te weten 15 november 1975.
- 32 In de tweede plaats dient in herinnering te worden gebracht dat volgens de verwijzing die in bijlage I, punt 7, onder b), bij richtlijn 2011/92 wordt gemaakt naar de AGR, onder „autoweg” wordt verstaan een weg die beantwoordt aan de in die overeenkomst gegeven definitie. Uit de bewoordingen zelf van deze bepaling volgt dus dat deze richtlijn, door naar een dergelijke definitie te verwijzen en niet naar wegen die binnen de werkingssfeer van de AGR vallen, wegen bedoelt met de technische kenmerken die in deze definitie zijn vervat, en niet wegen die onder toepassing van deze definitie zijn ingedeeld als „internationale hoofdverkeerswegen” in de zin van de AGR. De aanleg van een weg met de technische

kenmerken van een autoweg, zoals deze voortvloeien uit de definitie in de AGR, valt bijgevolg binnen de werkingssfeer van bijlage I, punt 7, onder b), bij deze richtlijn, ook al behoort deze weg niet tot het netwerk van internationale hoofdverkeerswegen.

- 33 Gelet op de verplichtingen die richtlijn 2011/92 oplegt, heeft de omstandigheid dat volgens bijlage II, punt I.1, bij de AGR, de bepalingen van deze bijlage „niet van toepassing [zijn] op bebouwde kommen”, waar de wegen omheen dienen te worden geleid „[i]ndien deze een belemmering of een gevaar vormen”, geen invloed. Een dergelijke beperking van de werkingssfeer van de AGR doet op zich niet af aan de toepasbaarheid, uit hoofde van richtlijn 2011/92, van de technische kenmerken die eigen zijn aan autowegen, zoals gedefinieerd in die overeenkomst.
- 34 In de derde plaats is een autoweg volgens deze definitie een voor motorvoertuigen bestemde weg die alleen toegankelijk is via knooppunten of door verkeerslichten geregelde kruispunten en waarop het verboden is te stoppen of te parkeren. Uit die definitie volgt niet dat wegen in stedelijke gebieden a priori uitgesloten zijn. Integendeel, aangezien wegen in de bebouwde kom niet uitdrukkelijk zijn uitgesloten, omvat het begrip „autowegen” de stadswegen die de in bijlage II bij de AGR vermelde kenmerken hebben (arrest van 25 juli 2008, *Ecologistas en Acción-CODA*, C-142/07, EU:C:2008:445, punt 31).
- 35 Uit het voorgaande volgt dat op de derde en de zesde vraag moet worden geantwoord dat bijlage I, punt 7, onder b), bij richtlijn 2011/92 in die zin moet worden uitgelegd dat „autowegen” in de zin van deze bepaling wegen zijn met de technische kenmerken die zijn vervat in de definitie in bijlage II, punt II.3, bij de AGR, ook al behoren deze wegen niet tot het netwerk van internationale hoofdverkeerswegen in de zin van deze overeenkomst of liggen zij in een stedelijk gebied.

#### *Vierde en vijfde vraag*

- 36 Met zijn vierde en zijn vijfde vraag, die samen dienen te worden behandeld, wenst de verwijzende rechter in wezen te vernemen wat de strekking is van het begrip „aanleg” in de zin van bijlage I, punt 7, onder b), bij richtlijn 2011/92.
- 37 Zoals de verwijzende rechter heeft beklemtoond, heeft het Hof met betrekking tot het bepaalde in bijlage I, punt 7, onder b) en c), bij richtlijn 85/337, dat identiek is overgenomen in bijlage I, punt 7, onder b) en c), bij richtlijn 2011/92, een ruime uitlegging gegeven door te oordelen dat een project voor de verbetering van een bestaande weg dat, gelet op de omvang en de modaliteiten ervan, gelijkstaat aan de aanleg van een nieuwe weg, kan worden geacht betrekking te hebben op „aanleg” in de zin van deze bepaling (zie in die zin arresten van 25 juli 2008, *Ecologistas en Acción-CODA*, C-142/07, EU:C:2008:445, punt 36, en 17 maart 2011, *Brussels Hoofdstedelijk Gewest e.a.*, C-275/09, EU:C:2011:154, punt 27).
- 38 Uitgaande van deze analyse, vraagt de verwijzende rechter zich af of een project dat, zoals in het hoofdgeding, ertoe strekt een weg aanzienlijk te verbeteren, maar over een lengte van minder dan 10 km en zonder beduidende wijziging van het tracé, kan worden geacht betrekking te hebben op „aanleg” in de zin van bijlage I, punt 7, onder b), bij richtlijn 2011/92.
- 39 Vastgesteld zij dat het in bijlage I, punt 7, onder a), bij richtlijn 2011/92 gebruikte begrip „aanleg” ondubbelzinnig is en moet worden begrepen in zijn gebruikelijke zin, dat wil zeggen als verwijzend naar de bouw van voorheen niet-bestaande bouwwerken of naar de wijziging, in materiële zin, van reeds bestaande bouwwerken (zie in die zin arrest van 17 maart 2011, *Brussels Hoofdstedelijk Gewest e.a.*, C-275/09, EU:C:2011:154, punt 26).



- 40 Het lijkt niet betwistbaar dat een project waarin is voorzien in een verbetering van bestaande wegen door bouwkundige maatregelen van zekere omvang, onder een dergelijke wijziging valt, met name het graven van een tunnel, ook al worden zij verwezenlijkt op een bestaand tracé van de weg en over een lengte van minder dan 10 km.
- 41 In dit verband moet worden vastgesteld dat, anders dan het bepaalde in bijlage I, punt 7, onder a) en c), bij richtlijn 2011/92, het bepaalde in dat punt 7, onder b), geen enkele verwijzing bevat naar een minimumlengte van de wegen waarop die bepaling betrekking heeft. Voorts blijkt uit de bewoordingen van laatstgenoemde bepaling dat de Uniewetgever de aanleg van autosnelwegen en autowegen heeft ingedeeld in de categorie van projecten waarvoor systematisch een milieueffectbeoordeling moet worden verricht, zonder te vereisen dat een dergelijke aanleg betrekking heeft op een bepaalde minimumlengte.
- 42 Overigens kan niet worden uitgesloten dat een wegverbetering, zelfs over een beperkte lengte, louter wegens de aard ervan, van zodanige omvang is dat zij aanzienlijke milieueffecten heeft. Bijgevolg impliceert het begrip „aanleg” in de zin van bijlage I, punt 7, onder b), bij richtlijn 2011/92 niet dat het betrokken weggedeelte een bepaalde lengte moet hebben. Het staat aan de nationale rechter om, onder de in punt 37 van dit arrest in herinnering gebrachte voorwaarden, per geval te beoordelen of de betrokken wegverbetering, wegens alle kenmerken ervan – en niet alleen de lengte ervan – een zodanige omvang heeft dat deze moet worden aangemerkt als „aanleg” in de zin van deze richtlijn.
- 43 Bijgevolg dient op de vierde en de vijfde vraag te worden geantwoord dat het begrip „aanleg” in de zin van bijlage I, punt 7, onder b), bij richtlijn 2011/92 aldus moet worden uitgelegd dat het ziet op het bouwen van voorheen niet-bestaande bouwwerken of op de wijziging, in materiële zin, van reeds bestaande bouwwerken. Om te beoordelen of een dergelijke wijziging, gelet op de omvang en de modaliteiten ervan, als gelijkwaardig aan een dergelijke aanleg kan worden beschouwd, dient de verwijzende rechter rekening te houden met alle kenmerken van het betrokken bouwwerk en niet alleen met de lengte ervan of met het feit dat het oorspronkelijke tracé gehandhaafd blijft.

### Kosten

- 44 Ten aanzien van de partijen in het hoofdgeding is de procedure als een aldaar gerezen incident te beschouwen, zodat de verwijzende rechterlijke instantie over de kosten heeft te beslissen. De door anderen wegens indiening van hun opmerkingen bij het Hof gemaakte kosten komen niet voor vergoeding in aanmerking.

Het Hof (Zesde kamer) verklaart voor recht:

- 1) **Bijlage I, punt 7, onder c), bij richtlijn 2011/92/EU van het Europees Parlement en de Raad van 13 december 2011 betreffende de milieueffectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten, kan niet in die zin worden uitgelegd dat deze bepaling ziet op een wegverbeteringsproject dat, hoewel het, zoals in het hoofdgeding, betrekking heeft op een weggedeelte met een lengte van minder dan 10 km, bestaat in een verbreding of aanpassing van een bestaande weg met vier of meer rijstroken.**
- 2) **Bijlage I, punt 7, onder b), bij richtlijn 2011/92 moet in die zin worden uitgelegd dat „autowegen” in de zin van deze bepaling wegen zijn met de technische kenmerken die zijn vervat in de definitie in bijlage II, punt II.3, bij de Europese Overeenkomst inzake internationale hoofdverkeerswegen (AGR), ondertekend te Genève op 15 november 1975, ook al behoren deze wegen niet tot het netwerk van internationale hoofdverkeerswegen in de zin van deze overeenkomst of liggen zij in een stedelijk gebied.**

- 3) Het begrip „aanleg” in de zin van bijlage I, punt 7, onder b), bij richtlijn 2011/92 moet aldus worden uitgelegd dat het ziet op het bouwen van voorheen niet-bestaande bouwwerken of op de wijziging, in materiële zin, van reeds bestaande bouwwerken. Om te beoordelen of een dergelijke wijziging, gelet op de omvang en de modaliteiten ervan, als gelijkwaardig aan een dergelijke aanleg kan worden beschouwd, dient de verwijzende rechter rekening te houden met alle kenmerken van het betrokken bouwwerk en niet alleen met de lengte ervan of met het feit dat het oorspronkelijke tracé gehandhaafd blijft.

ondertekeningen