

Ministerieel besluit over het bestaan van dwingende redenen van groot openbaar belang voor, en over de schadebeperkende en compenserende maatregelen die moeten worden genomen in het kader van het project "Nieuwe Waasmunsterbrug in de N446 over de Durme te Waasmunster (kmpt. 4.22-4.85)"

Rechtsgronden

Dit besluit is gebaseerd op:

- het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu, artikel 26bis, ingevoegd bij het decreet van 19 juli 2002;
- het besluit van de Vlaamse Regering van 21 november 2003 houdende maatregelen ter uitvoering van het gebiedsgericht natuurbeleid, artikel 32 tot en met artikel 44.

Vormvereiste

De volgende vormvereiste is vervuld:

- Het Agentschap voor Natuur en Bos en het Agentschap Wegen en Verkeer hebben een gemeenschappelijk advies gegeven op 10 juli 2024.

Motivering

Dit besluit is gebaseerd op de volgende motieven:

- Het project "Nieuwe Waasmunsterbrug in de N446 over de Durme te Waasmunster (kmpt. 4.22-4.85)" beoogt de vernieuwing van de brug over de Durme in de N446 te Waasmunster. De kruising van de gewestweg met de Durmebedding bevindt zich tussen circa kilometerpunten 4.45 en 4.53 langs de N446. Het projectgebied omhelst de nieuwe overbrugging voor de N446 over de Durme, alsook de aanloophellingen voor de gewestweg langs weerszijden van de Durme naar deze nieuwe brug. Aldus omvat het project de missing-link in de herinrichting van de N446 tussen kilometerpunten 4.22 tot 4.85, voor de aanleg van een nieuwe brug en de aanloophellingen hiernaartoe. Langs weerszijden wordt aangesloten op de reeds heringerichte gewestweg.
- Op basis van inspecties van de structuur van de huidige brug, in deze ingedeeld in categorie 4, hetgeen betekent 'dringend aan te pakken'. De bestaande brug, landhoofden en pijler verkeren in slechte staat (cfr. 3-jaarlijkse A-inspecties van de Waasmunsterbrug, jongstleden op 24/11/2023). De brug vertoont heel wat corrosieschade die de draagstructuur aantast. Ook het brugdek zelf is in slechte toestand waardoor de verharding aangetast wordt en de rijweg er in slechte staat bij ligt, zo ook de naastliggende fietspaden. De landhoofden van

de huidige brug bestaan uit metselwerk met afwerking in blauwe hardsteen. Veel van deze hardstenen liggen los, het voegwerk in het metselwerk is vaak verdwenen en er lopen grote scheuren doorheen. De onderbouw van de brug benadert de theoretische einde levensduur van 100 jaar en de vastgestelde schade bevestigt dit. Omwille van deze slechte staat geldt er momenteel een tonnagebeperking (60 ton).

- De huidige brug is bovendien erg verouderd en voldoet niet meer aan de huidige eisen op gebied van de verkeersinfrastructuur. De fietspaden zijn te smal en zijn niet afgescheiden van het gemotoriseerd verkeer. De huidige jaagpaden naast de Durme kruisen de N446 gelijkgronds, wat aanleiding geeft tot conflicten. Voorts is het bestaande profiel van de brug onvoldoende om aan de huidige eisen naar fietsveiligheid en fietscomfort te voldoen. Het project beoogt een verbetering van de verkeersveiligheid ter hoogte van de brug, in het specifiek voor de actieve weggebruiker (voetgangers en fietsers):
 - Aanleg van vrijliggende fietspaden langs de brug conform het Vademecum Fietsvoorzieningen en aansluitend op het wegprofiel langs weerszijden van de nieuwe brug.
 - Een eenduidig wegprofiel volgens het wegontwerp langs de N446.
 - Veilige ongelijkgrondse kruisingen van de fietspaden/jaagpaden langs beide oevers onder de brug, met aansluiting van de jaagpaden op het vrijliggend fietspad langs de nieuwe brug. Deze aansluitingen zijn voorts noodzakelijk voor de inspectie, het beheer en het onderhoud van de nieuwe brug (ontwerplevensduur 100 jaar) en de jaagpaden.
- De landhoofden interfereren verder met de bedding en het Sigmaprofiel van de Durme; ze staan in het oeverprofiel van de Durme als getijdenrivier, de bestaande brug inclusief de landhoofden vormen zo ook een ecologische barrière. Het project zorgt voor een ontsnippering door middel van een ecopassage onder de brug langsheen de oever van de Durme en onttrekt de landhoofden uit de winterbedding van de Durme.
- Het project veroorzaakt onvermijdbare en onherstelbare schade aan de natuur in het **VEN-gebied GEN 209 'De Vallei van de Durme'**, waardoor de afwijkingsprocedure, vermeld in artikel 26bis, §3 van het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu, moet worden toegepast.
- Het vermelde VEN-gebied werd afgebakend op basis van het besluit van de Vlaamse Regering van 18 juli 2003 houdende definitieve vaststelling van het afbakeningsplan voor de Vallei van de Durme met gebiedsnummer 209 (B.S.17/10/2003)
- In navolging van de weigering van 06/12/2022 voor een activiteit die onvermijdbare en onherstelbare schade aan de natuur in het VEN kan veroorzaken werd overeenkomstig artikel 32 van het besluit van de Vlaamse regering van 21 november 2003 houdende maatregelen ter uitvoering van het gebiedsgericht natuurbeleid (hierna: het Maatregelenbesluit) door Het Agentschap Wegen en Verkeer een verzoek bij het Agentschap voor Natuur en Bos ingediend om de afwijkingsmogelijkheid te kunnen toepassen. Het verzoek werd ingediend op 8/07/2024 en volledig en ontvankelijk verklaard op 8/07/2024.
- In kader van artikel 35, §2 van het Maatregelenbesluit brachten het Agentschap voor Natuur en Bos en Het Agentschap Wegen en Verkeer een gemeenschappelijk advies uit waaruit blijkt dat er sprake is van dwingende redenen van groot openbaar belang en ter beoordeling van het alternatievenonderzoek.

- De afwezigheid van alternatieven die geen of minder onvermijdbare en onherstelbare schade aan de natuur in het VEN kunnen veroorzaken, werd verder onderzocht in een Project-MER. Conform artikel 37 van het Maatregelenbesluit dienen de ministers in dat geval geen gemeenschappelijke beslissing te nemen over de afwezigheid van alternatieven die geen of minder onvermijdbare en onherstelbare schade aan de natuur in het VEN kunnen veroorzaken.
- De dwingende redenen van groot openbaar belang met inbegrip van redenen van sociale of economische belangen die het project rechtvaardigen zijn:

De N446 is, in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen 1997, ter hoogte van het projectgebied gecategoriseerd als lokale verbindingsweg tussen de 3 kernen Waasmunster, Hamme en Dendermonde. In het regionaal mobiliteitsplan (RMP) wordt de N446, ten zuiden van de E17 (richting Hamme) als Interlokale weg geselecteerd. Deze maakt daarmee deel uit van het dragend netwerk. De interlokale wegen (IW) verbinden niet-aanpalende gemeenten met elkaar (Waasmunster, Hamme en Dendermonde), met de stedelijke gebieden (Dendermonde) en met het hoofdwegennet (E17). Ze ontsluiten hierbij belangrijke recreatieve en economische attractiepolen.

De N446 is bovendien binnen het BFF (bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk) geselecteerd als 'bovenlokale functionele fietsroute'. Dit BFF is een gemeente overschrijdend fietsroutenetwerk dat zich richt op doelgerichte verplaatsingen van meer dan 5 kilometer. Het BFF focust zich op fietsverkeer naar woonkernen, scholen, stations, winkelcentra, bedrijventerreinen, , i.e. functionele verplaatsingen van sociale en economische aard. Het projectgebied, i.e. de Waasmunsterbrug en zijn aanloophellingen vormt op heden een missing-link van circa 630 m tussen kilometerpunten 4.22-4.85 langs de N446 op dit BFF. Binnen het regionaal mobiliteitsplan vormt het versterken van het fietsnetwerk één van de voorname krachtlijnen, waarbij het project en het wegwerken van de missing-link ter hoogte van de brug en zijn aanloophellingen, realisatie geeft aan de voorname actiepunten uit het RMP:

- De bovenlokale functionele fietswegen volgens de voorschriften van het Vademecum Fietsvoorzieningen inrichten.
- Verbeteren van de lokale fietsroutes en deze veilig aansluiten op het hogere netwerk van bovenlokale functionele fietsroutes.

Een tweede belangrijke krachtlijn van het regionaal mobiliteitsplan betreft het regionaal openbaar vervoersnetwerk. De N446 ligt ter hoogte van het projectgebied/de brug op het netplan van de Lijn en vormt zo een schakel in het regionale openbaar vervoersnetwerk.

De N446 vormt dus een cruciale schakel binnen het strategisch dragend wegennetwerk (RMP) in de omgeving en is zowel voor het gemotoriseerd verkeer (Interlokale weg), fietsverkeer (BFF) als het openbaar vervoer (route netplan de Lijn) een belangrijke schakel in het netwerk. De Waasmunsterbrug over de Durme is bovendien de enige oeververbinding over de Durme binnen de gemeente

Waasmunster voor het gemotoriseerd verkeer. Voor het fietsverkeer is er nog de Mirabrug, maar die is helemaal in het oosten van de gemeente gelegen op meer dan 5 km van de Waasmunsterbrug. Iets verder stroomopwaarts van de Mirabrug is er de N41, op grondgebied Temse, die een kruising voor zowel fiets- als gemotoriseerd verkeer voorziet. Langs de westzijde, stroomopwaarts is de eerstvolgende oeververbinding gelegen te Lokeren. Dat is de Oeverstraat op 7 km voor fietsers, en de Oude-Bruglaan voor het gemotoriseerd verkeer op 7,2 km. Daarnaast is er de kruising van de Durme door de brug in de E17, maar die is niet als lokale verbinding geschikt.

Er kan geconcludeerd worden dat de N446 ter hoogte van het projectgebied, i.e. Waasmunsterbrug en zijn aanloophellingen, als belangrijke schakel in het multimodale netwerk, van dwingend groot openbaar belang is en hierbij van zowel uitzonderlijk sociaal als economisch belang is voor de omgeving en in het bijzonder de gemeente Waasmunster, namelijk als verbinding tussen het centrum en onder meer de kern van Sint-Anna, alsook als de verbinding tussen Waasmunster en Hamme en Dendermonde en als interlokale verbinding naar het hoofdwegennet. Dit zowel voor de actieve weggebruiker (fietsers en voetgangers) als voor het gemotoriseerd verkeer. Zonder deze brug wordt de N446 geknipt en kan deze schakel aldus niet langer tegemoet komen aan de vastgelegde lange termijn functie binnen het dragend wegennetwerk, zowel op lokaal als interlokaal niveau. Het project voor de vervanging van de Waasmunsterbrug, die in zeer slechte staat is, en de aanloophellingen hiernaartoe is noodzakelijk voor de instandhouding van deze verbinding over de Durme, i.e. de N446. Het project is aldus noodzakelijk om blijvend en op lange termijn te voldoen aan de gestelde beleidsmaatregelen inzake mobiliteit conform het regionaal mobiliteitsplan en primordiaal voor de economische en maatschappelijke activiteiten op lokaal en interlokaal vlak. Het is noodzakelijk om als overheid de openbare dienstverplichtingen na te komen en deze brug in slechte staat spoedig te vervangen en zo het veilig gebruik van deze brug te kunnen blijven garanderen. Het groot openbaar belang van het project is hier dan ook dwingend van aard.

Het project voor de vervanging van de Waasmunsterbrug in de N446 over de Durme te Waasmunster en het wegwerken van de missing-link langs de N446 ter hoogte van de brug en zijn aanloophellingen, kadert binnen de beleidsdoelstellingen en -nota's voor het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken, meer bepaald:

- Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040, waarbij het project invulling geeft aan de duurzame en veilige verbinding en bereikbaarheid langs de N446 over de Durme en maximaal inzet op verkeersveiligheid voor de actieve weggebruiker met het oog op geen zware verkeersslachtoffers tegen 2050
- Regeerakkoord van de Vlaamse Regering 2019 – 2024 en de Beleidsnota 2019-2024 Mobiliteit en Openbare werken, meer bepaald:
 - o SD 2: Inzetten op combimobiliteit en basisbereikbaarheid voor personenvervoer

- OD 2.1. Investeren in een verkeersveilig, kwalitatief en aantrekkelijk fietsnetwerk
- SD 4: Naar een slachtoffervrij vervoerssysteem
 - OD 4.2. Verminderen van de conflictzones, in het bijzonder voor de kwetsbare weggebruiker
- SD 5: Motiveren en prikkelen tot gedragsverandering en een nieuwe mobiliteits- en logistieke cultuur
 - Door middel van een aantrekkelijk fietsnetwerk motiveren en faciliteren van de modal shift.

Daarnaast is het project cruciaal om aan volgende aspecten tegemoet te komen:

- Aspect openbare veiligheid en gezondheid:
 - De bestaande brug en landhoofden verkeren in slechte staat (cfr. 3-jaarlijkse A-inspecties van de Waasmunsterbrug, jongstleden op 24/11/2023). De brug is einde levensduur en voldoet niet aan de op vandaag gestelde veiligheidsvereisten. Deze dient dringend vervangen te worden in functie van de instandhouding van de N446, alsmede de verbetering van de verkeersveiligheid ter hoogte van het projectgebied.
 - Verbeteren van de verkeersveiligheid ter hoogte van de brug. Al deze ingrepen in het kader van het verbeteren van de veiligheid kaderen eveneens in de doelstelling van de Vlaamse Overheid om tegen 2050 (conform Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040¹) geen zware verkeersslachtoffers meer te hebben in Vlaanderen (Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025):
 - het dwarsprofiel van de N446 op de aanloophellingen en op de brug moet verbeterd worden om een veilige en comfortabele deelname in het verkeer mogelijk te maken voor zowel de actieve weggebruikers als het gemotoriseerd verkeer. Dit door de aanleg van vrijliggende fietspaden langs de brug conform het Vademecum Fietsvoorzieningen en aansluitend op het wegprofiel langs weerszijden van de nieuwe brug in functie van een duidelijk en ondubbelzinnig wegprofiel en verkeerssituatie langs de N446.
 - de fietsverbindingen van de jaagpaden naar de fietspaden langs de N446 moet conflictvrij kunnen gebeuren op beide oevers. Het kruisen van de N446 om het jaagpad te kunnen bereiken, zoals het vandaag gebeurt, dient hiertoe aangepast te worden naar ongelijkgrondse kruisingen om conflicten tussen zwakke weggebruiker en gemotoriseerd verkeer te vermijden. Er wordt voorzien in verbinding met de fietsroutes langs de Durme waarbij de dwarsingen en aansluitingen op de N446 volledig conflictvrij kunnen verlopen.

¹ <https://www.vlaanderen.be/mobiliteit-en-openbare-werken/duurzame-mobiliteit/vlaamse-mobiliteitsvisie-2040>

- De aansluitingen van en naar de jaagpaden zijn voorts noodzakelijk voor de inspectie, het beheer en het onderhoud van de nieuwe brug (ontwerplevensduur 100 jaar) en de jaagpaden. Veilige en bereikbare toegangen in functie van inspectie en onderhoud op structuren van de brug zoals de landhoofden, oplegtoestellen, brugvoegen, liggers, afwateringen, leidingen enz die zich onder de brugstructuren situeren - evenals de bijhorende naastliggende taluds - zijn essentieel om de levensduur en veiligheid van de brug over deze duur te garanderen.
- Aspect gunstige effecten voor het milieu:
 - Wegwerken van de ecologische barrière veroorzaakt door de bestaande brug en landhoofden door middel van ontsnippering via een ecopassage onder de brug door langs de Durmeoever.
 - Het sigmaplan/-profiel van de Durme realiseren en vrijwaren. Om wateroverlast en overstromingen te vermijden dient de doorstroomsectie/doorstromingsgabarit van de Durme gevrijwaard te worden en de dijken gerealiseerd te worden. De landhoofden dienen uit de winterbedding van de Durme gehaald te worden. Op vandaag creëren deze een bottleneck ter hoogte van de brug.
- Economisch belang: Uitzonderlijk vervoer is zonder meer een belangrijke economische activiteit die de bouw, energietransitie, industrie, . ondersteunt. Het vervangen van de brug zorgt ervoor dat de tijdelijke voorzorgsmaatregel, bestaande uit een tonnagebeperking 60 ton over de brug, terug kan worden opgeheven. De N446 kan dan opnieuw gebruikt worden als route voor uitzonderlijk vervoer. Momenteel is er in Oost-Vlaanderen geen noord-zuid route voor transporten van 120T of meer. Deze transporten moeten ofwel omrijden via de N32 in West-Vlaanderen (Brugge, Roeselare) of via Turnhout, Geel, Diest, Tienen in de provincies Antwerpen en Vlaams-Brabant. Afhankelijk van de hoogte van het transport is in specifiek gevallen een route via Dendermonde en Asse mogelijk. Een brug over de Durme die opnieuw uitzonderlijk vervoer 3600/300 kan ontvangen, zal hier oplossingen bieden, in de eerste plaats voor transporten die met een lokale bestemming in de zone tussen E19-Durme en Schelde.
- Op basis van het gemeenschappelijk advies wordt met onderhavig besluit door de Vlaamse minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme en de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken een gemeenschappelijke beslissing genomen waarin het bestaan van dwingende redenen van groot openbaar belang in de zin van artikel 26, §3, van het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbewoud en het natuurlijk milieu, wordt bevestigd. De afwezigheid van alternatieven die geen of minder onvermijdbare en onherstelbare schade aan de natuur in het VEN kunnen veroorzaken, is vastgesteld in het project-MER dat voor dit project is opgesteld. en wordt beslist dat er geen alternatieven voorhanden zijn die geen of minder onvermijdbare en onherstelbare schade aan de natuur in het VEN kunnen veroorzaken.

- Onderhavig besluit is, in afwachting van de resultaten van het openbaar onderzoek, een voorlopige beslissing. Een definitieve beslissing zal door de Vlaamse Regering genomen worden na afloop van het openbaar onderzoek, samen met de beslissing van de Vlaamse Regering over het bestaan van dwingende redenen van groot openbaar belang als vermeld in artikel 36ter, §5, van het decreet betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu
- In kader van artikel 38 van het Maatregelenbesluit bracht het Agentschap voor Natuur en Bos binnen hetzelfde advies een advies uit omtrent de schadebeperkende en compenserende maatregelen op 10 juli 2024.
- In de verscherpte natuurtoets werd de impact van het project op het VEN onderzocht. Hier wordt geconcludeerd in onvermijdbare en onherstelbare schade aan **VEN gebied GEN 209 'De Vallei van de Durme'** in de vorm van:
 - o Inname en ontbossing van ca 1200 m² bos ten oosten van de brug
 - o Inname van maximaal 900 m² aan ruigte en grasbermen langs de bestaande brug en dijken (binnen VEN gebied) en ca. 500 m² aan rietland op de oevers. Deze inname is minstens tijdelijk in die zin dat dit vegetaties betreffen in de bermen/oevers van de te wijzigen infrastructuur, en er langs de nieuwe infrastructuur gelijkaardige vegetatie wordt heringericht ter herstel.
- Het project voorziet in een gepaste en evenwaardige natuurcompensatie voor de betekenisvolle aantasting van de natuurlijke kenmerken van de betrokken SBZ's en voor de onvermijdbare en onherstelbare schade aan de betrokken VEN-gebieden, zoals werd vastgesteld in de passende beoordeling en verscherpte natuurtoets voor het project. De vereiste natuurcompensatie wordt gerealiseerd op gronden die in eigendom zijn van de overheid waardoor de mogelijkheid tot realisatie gewaarborgd is. De compensaties worden integraal opgenomen in het omgevingsvergunningsdossier.

De compenserende maatregelen betreffen een meerwaarde die zeker groter is dan het begrote verlies aan natuurwaarden.

Het compensatievoorstel, vanuit de passende beoordeling en verscherpte natuurtoets, omvat samengevat het volgende:

- Compensatie van ingenomen zoekzones voor 91E0 en estuaria door de ontwikkeling van alluviaal bos op aanpalende percelen 2208 B en C, onderdeel van de zoekzone voor estuaria en momenteel geen geschikt habitat (akker). Dit resulteert in de inrichting van bos dewelke minstens kan evolueren tot het type 91E0. De te voorziene boscompensatie conform het bosdecreet zit hierin vervat. Dit totaliseert in de inrichting van **6000 m²** bos in alluviale context binnen SBZ-H en VEN.
- Herinrichting en herstel van de Durmeoevers met oevervegetatie (riet, verbond harig wilgenroosje, wilgenstruweel). Dit ter hoogte van de voormalige landhoofden (worden afgebroken) en door herstel en rietaanplant van de oeverzone op de zuidoostelijke oever. De totale aanplant/aanleg van rietoever bedraagt circa 1250 m², waarvan circa 750 m² ter hoogte van de voormalige landhoofden.

Deze compenserende maatregelen vinden plaats in de onmiddellijke nabijheid van de schade.

Een meerwaarde van het project is de ontsnippering van de oevers van de Durme. De huidige brug is een echte barrière maar door het vrijmaken van de oevers zullen minder verkeersslachtoffers vallen.

In het project-MER wordt voor het project gezamenlijk met de compenserende maatregelen naar aanleiding van het project, besloten dat in zijn totaliteit en na tot wasdom komen van de compenserende natuurinrichting er een positief effect bekomen wordt, daar de oppervlakte aan waardevolle vegetatie na realisatie van het project met inbegrip van de compenserende maatregelen zal toenemen.

DE VLAAMSE MINISTER VAN JUSTITIE EN HANDHAVING, OMGEVING, ENERGIE EN
TOERISME EN DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN
BESLUITEN:

Artikel 1. In het kader van het project "Nieuwe Waasmunsterbrug in de N446 over de Durme te Waasmunster (kmpt. 4.22-4.85)", dat bestaat uit de nieuwe overbrugging voor de N446 over de Durme, alsook de aanloophellingen voor de gewestweg langs weerszijden van de Durme naar deze nieuwe brug en aansluitingen naar en onderdoorgangen voor de jaagpaden langs de Durme, wordt het bestaan van dwingende redenen van groot openbaar belang in de zin van artikel 26, §3, van het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu, voorlopig vastgesteld. De definitieve vaststelling vindt plaats door de Vlaamse Regering na afloop van het openbaar onderzoek.

Art. 2. Met het oog op de van het project "Nieuwe Waasmunsterbrug in de N446 over de Durme te Waasmunster (kmpt. 4.22-4.85)", worden de volgende schadebeperkende en compenserende maatregelen opgelegd:

1° compensatie van ingenomen zoekzones voor 91E0 en estuaria door de ontwikkeling van alluviaal bos op aanpalende percelen 2208 B en C, onderdeel van de zoekzone voor estuaria en momenteel geen geschikt habitat (akker). Dit resulteert in de inrichting van bos dewelke minstens kan evolueren tot het type 91E0. De te voorziene boscompensatie conform het bosdecreet zit hierin vervat. Dit totaliseert in de inrichting van **6000 m²** bos in alluviale context binnen SBZ-H en VEN;

2° herinrichting en herstel van de durmeoevers met oevervegetatie (riet, verbond harig wilgenroosje, wilgenstruweel). Dit ter hoogte van de voormalige landhoofden (worden afgebroken) en door herstel en rietaanplant van de oeverzone op de zuidoostelijke oever. De totale aanplant/aanleg van rietoever bedraagt circa 1250 m², waarvan circa 750 m² ter hoogte van de voormalige landhoofden.

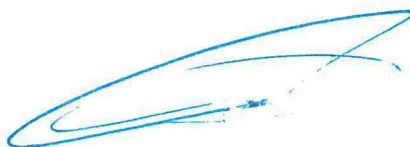
Deze compenserende maatregelen vinden plaats in de onmiddellijke nabijheid van de schade.

Een meerwaarde van het project is de ontsnippering van de oevers van de Durme. De huidige brug is een echte barrière maar door het vrijmaken van de oevers zullen minder verkeersslachtoffers vallen.

Art. 3. De schadebeperkende en compenserende maatregelen, vermeld in artikel 2, maken integraal deel uitmaken van het omgevingsvergunningsdossier. De compenserende maatregelen moeten uiterlijk gelijktijdig of minstens kort volgend op de uitvoering van de werken aan de brug gerealiseerd zijn.

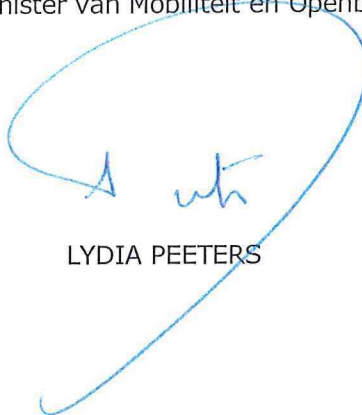
Brussel,

De Vlaamse minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme,



Zuhail DEMIR

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,



LYDIA PEETERS