

BEZWAREN

Opsomming van de bezwaren

1. Natuurreservaat Moerasput (Noordwestelijke kwadrant)

1.1 Bezwaariindiener voert aan dat het natuurreservaat Moerasput (brede zin) geen waardevolle/te beschermen natuur betreft

komen geen habitats voor in Moerasput

het gaat om terrein dat in de jaren 30 werd opgehoogd met baggerslib en erna nog werken werden uitgevoerd

het gaat allicht om vervuild terrein omdat baggerslib uit de durme ook vervuild is

het gaat om verhakeld terrein na afgravingen en opspuitingen met hoogten tussen de 4m en 8m TAW (specifiek zone inname werken te hoog voor alluviaal bos)

veel zieke en dode bomen (specifiek zone inname werken)
het gaat hier niet over bestaand alluviaal bos nu er verdroging is en enkel in het midden van moerasput is er nattere zone (specifiek zone inname werken)
Eind jaren 60 waren er natuurwaarden maar deze is vedwenen tgv verzanding.
"Door oppompen van grondwater in de omgeving is het waterpeil sindsdien sterk gedaald en heeft zich daar een wilge broekbos ontwikkeld."

1.2 Bezwaariindiener voert aan dat de bescherming van Moerasput (enge zin) als erkend reservaat ten onrechte te zwaar doorweegt in de alternatievenafweging

Standpunt aanvrager

1. Natuurreservaat Moerasput (Noordwestelijke kwadrant)

1.1 Bezwaariindiener voert aan dat het natuurreservaat Moerasput (brede zin) geen waardevolle/te beschermen natuur betreft

De invulling van de natuurwaarden werd uitvoerig bestudeerd en beoordeeld in het project-m.e.r. en de bijhorende Passende beoordeling en verscherpte natuurtoets, toegevoegd aan onderhavige omgevingsvergunningsaanvraag. Deze experten-beoordeling werd uitvoerig afgestemd met ANB als adviesverlenende instantie. Hierbij werd, naast de biologische waarderingskaart, de referentiesituatie met actuele natuurwaarden duidelijk in beeld gebracht en tevens gestaafd door middel van terreinbezoeken en een inventarisatie.

Voor de beschrijving van de actuele natuurwaarden kan dus integraal worden verwezen naar deze documenten.

Uit het gevoerde onderzoek blijkt dat de natuurwaarden in Moerasput (brede zin) belangrijker zijn dan de natuurwaarden in het oostelijke kwadrant. Het feit dat het betrokken terrein grote hoogteverschillen kent met nattere en drogere zones, dat er hoger gelegen delen voorkomen en dat er dode bomen voorkomen, doet geen afbreuk aan de huidige te beschermen natuurwaarden.

In het aangeleverde advies van ANB ikv onderhavige vergunningsaanvraag wordt hieromtrent het volgende gesteld: "De site is biologisch zeer waardevol als vochtig wilgenstruweel, rietvegetatie en open water. De natuurwaarde is actueel al zeer hoog en leunt aan bij het vastgeklitte natuurstreefbeeld. Het feit dat het vergraven grond betreft en dat er dode bomen staan is geen reden om te stellen dat de natuurwaarde minder is. De bodem vertoont een golvend micorelief van kleine depressies en heuveltjes wat ideaal is voor de ontwikkeling van natte bossen. Een aantal kensoorten van de kruidlaag ontbreken maar de bosstructuur is goed ontwikkeld. Het bos is o.a. van groot belang voor vleermuizen vnl. door de aanwezigheid van staand dood hout. Door 5 droge jaren op 6 jaar tijd (2017-2023) stond de natuur overal onder druk en had de vegetatie van het reservaat te maken met droogtestress. Het natte jaar 2024 zorgt voor herstel."

Cfr, passende beoordeling; er komen geen Natura 2000 habitattypes voor in reservaat Moerasput, wel een zoekzone voor dergelijk habitat (idem voor rechterzijde linkeroever (zijnde het compensatieperceel C2208). Daarentegen komt er, in tegenstelling tot perceel 2208 wel zeer waardevol boshabitat voor binnen de moerasput (BWK kartering bevestigd door terreinbezoek). De verscherpte natuurtoets (mbt VEN aan weersijden van de brug) oordeelt zo (goedgekeurd door ANB en team Omgevingseffecten) dat een groter ruimtebeslag aan de oostzijde van de huidige weg (zijnde het voorliggende alternatief) minder schade aan actuele natuurwaarden veroorzaakt dan een alternatief met meer ruimtebeslag langs de zijde van de Moerasput (Variant 1 uit de passende beoordeling) dit is een essentieel besluit uit de passende beoordeling/verscherpte natuurtoets. Het gegeven dat deze zeer waardevolle bosvegetatie niet uit een Europees bescherm natura 2000 habitattype bestaat is hierbij niet relevant, deze vegetatie is van veel grotere waarde als habitat en leefgebied voor soorten dan perceel C2208 dat uit een akker en een soortenaar grasland bestaat.

ANB stelt hierbij uitdrukkelijk dat de natuurwaarden in Moerasput (brede zin) belangrijker zijn dan de natuurwaarden in het oosten. Dit wordt tevens bevestigd in het aangeleverde advies ikv onderhavige vergunningsaanvraag: "De site is biologisch zeer waardevol als vochtig wilgenstruweel, rietvegetatie en open water. De natuurwaarde is actueel al zeer hoog en leunt aan bij het vastgeklitte natuurstreefbeeld. Het feit dat het vergraven grond betreft en dat er dode bomen staan is geen reden om te stellen dat de natuurwaarde minder is. De bodem vertoont een golvend micorelief van kleine depressies en heuveltjes wat ideaal is voor de ontwikkeling van natte bossen. Een aantal kensoorten van de kruidlaag ontbreken maar de bosstructuur is goed ontwikkeld. Het bos is o.a. van groot belang voor vleermuizen vnl. door de aanwezigheid van staand dood hout. Door 5 droge jaren op 6 jaar tijd (2017-2023) stond de natuur overal onder druk en had de vegetatie van het reservaat te maken met droogtestress. Het natte jaar 2024 zorgt voor herstel."

Bezwaariindiener uit het vermoeden dat de bodem van de zone Moerasput (brede zin) vervuld zou zijn wegens de historische ophoging in de jaren '30 met baggerslib uit de Durme. Bezwaariindiener staft deze bewering hoegenaamd niet.

De betrokken gronden zijn niet gekend als historisch vervulde gronden en de ontwikkeling van de huidige natuurwaarden wijst ook niet op een vervuillingsproblematiek. Integendeel wordt er vastgesteld dat er over de jaren heen belangrijke natuurwaarden zijn ontwikkeld.

Het is daarenboven onduidelijk wat het geuite vermoeden van bezwaariindiener zou bijbrengen aan onderhavig dossier. Zelfs indien er (gedeeltelijk) sprake zou zijn van een vervulde bodem, dan noch is er de verplichting om rekening te houden met de actuele natuurwaarden die voorkomen op het terrein bij een afweging van de verschillende alternatieven. Verder onderzoek in de passende beoordeling en verscherpte natuurtoets is aldus niet niet relevant, het gaat om de verplichte keuze voor een alternatief met de minste schade aan actuele natuurwaarden. Deze natuurwaarde is zoals aangetoond in voorliggende dossier (en onjuist bestreden door bezwaariindiener) groter aan de zijde van de Moerasput.

opgenomen in eerder antwoord

opgenomen in eerder antwoord
opgenomen in eerder antwoord

1.2 Bezwaariindiener voert aan dat de bescherming van Moerasput (enge zin) als erkend reservaat ten onrechte te zwaar doorweegt in de alternatievenafweging

het statuut van Moerasput als erkend reservaat is het decisief element om de weg oostwaarts op te schuiven. Het feit dat een gebied ook een erkend reservaat met NBP31 is mag dan wel een gegeven zijn maar dat statuut doet niet ter zake in het variantenonderzoek ter zake SBZ-H, SBZ-V en VEN.

Bezwaarindiener voert aan dat de bescherming van Moerasput (enge zin) in diens statuut als erkend reservaat de reden is om de Durmebrug oostwaarts op te schuiven. Bezwaarindiener voert daarenboven aan dat het statuut van erkend natuurreservaat geen reglementaire basis heeft. Het feit dat het gebied ook een erkend natuurreservaat betreft doet inderdaad niet ter zake in het variantenonderzoek zoals opgenomen in de passende beoordeling en verscherpte natuurtoets. Wanneer in het administratief dossier van de vergunningsaanvraag wordt verwezen naar de zone Moerasput wordt hiermee niet enkel het erkend natuurreservaat bedoeld (enge zin), maar de volledige betrokken zone SB/VEN (brede zin) in de noordwestelijke kwadrant waar het erkend reservaat Moersaput een groot deel van uitmaakt.

Het advies van ANB stelt hieromtrent het volgende:
"De erkenning van dit natuurreservaat is bevestigd bij Ministerieel besluit van 6 december 2021 tot goedkeuring van de omzetting van het beheerplan van een erkend natuurreservaat naar een natuurbeheerplan type vier voor Durmemeersen, met registratienummer NBP-OV-19-0164, en tot uitbreiding van het natuurbeheerplan. De erkenning als natuurreservaat vestigt een erfdiensbaarheid tot algemeen nut op het terrein, meer bepaald een publiekrechtelijke erfdiensbaarheid van duurzaam gebruik en langdurig beheer van het terrein als natuurreservaat. Het vastgelegde natuurstreefbeeld is "vochtige habitatbossen". Een goedgekeurd natuurbeheerplan type IV van een erkende vereniging kan aanzien worden als een contractueel vaststaand engagement tot realisatie van het desbetreffende natuurstreefbeeld. De grenzen van de erkenning zijn vastgelegd binnen het ministerieel besluit van 6 december 2021."
Opnieuw, de afbakening van het reservaat werd niet gebruikt als decisief element in de keuze voor het alternatief met de minste schade. Deze erkenning en zijn begrenzing is niet relevant, het gaat om de schade aan natuurwaarden (vegetatie en leefgebied) binnen VEN gebied (ikv verscherpte natuurtoets) en/of natuurwaarden en tot doel gestelde natuurwaarden binnen habitatrichtlijngebied (ikv passende beoordeling), en om impact op natuurwaarden in brede zin (Discipline biodiversiteit in MER, los van bestemming). Deze natuurwaarde is veel groter ten westen van de brug (zeer waardevol jong loofbos, wilgenopslag en moerasvegetatie) i.v.m. de oostzijde (vnl akker, soortenarm grasland en een jong bosje). Ter volledigheid werd ook het ruimtebeslag binnen erkend natuurreservaat in het MER begroot.

Moerasput bij MB van 23/12/2017 (enkel percelen 2210a en 2218a) opgenomen in reeds bestaand reservaat "Durmemeersen, reservaat E-137". In dit MB wordt geen uitspraak gedaan over het eigendomstatuut. VZW Durme is geen eigenaar, noch houder persoonlijk recht en kon percelen niet laten opnemen in erkend reservaat. In 2021 werd een natuurbeheerplan type 4 gevestigd, bij wijze van omzetting van een eerder natuurbeheerplan, "erkend reservaat Durmemeersen - E-137", door VZW Durme maar dat kon niet want die was geen eigenaar. Het statuut van erkend natuurreservaat heeft geen reglementaire basis.

opgenomen in eerder antwoord

* projectdoelstelling rond fietsonderdoorgang zorgt voor te veel inname ruimtelijk kwetsbaar gebied
fietspaden/jaagpaden zijn geen openbare wegen en het gebruik ervan berust op een gedogen

Bezwaarindiener voert verder aan dat het feit dat een jaagpad geen openbare weg is ervoor zorgt dat er geen (zorgvuldigheds)verplichting bestaat om dit kruispunt met de gewestweg conflictvrij in te richten voor de fietsers en voetgangers. Het is correct dat een jaagpad in eerste instantie fungeert als dienstweg voor de werknemers en dienstverleners van de waterwegbeheerder (De Vlaamse Waterweg nv) teneinde deze medewerkers en dienstverleners toe te laten haar waterwegen en alle aanhorigheden ten allen tijde te kunnen bereiken voor het uitvoeren van interventies, inspecties, onderhoudswerken, beheerswerken, e.d.m.

Al geruime tijd worden deze jaagpaden echter ook mede gebruikt door wandelaars en fietsers voor recreatieve en/of functionele verplaatsingen en wordt dit medegebruik door de waterwegbeheerder ook gedoogd, zolang dit niet in conflict komt met de taken en opdrachten van de waterwegbeheerder zelf.

Dit medegebruik van jaagpaden door fietsers en wandelaars is ook conform met het Koninklijk Besluit van 15 oktober 1935, houdende het "Algemeen Reglement der scheepvaartwegen van het Koninkrijk" (of het zgn. "Scheepvaartreglement"), waardoor de jaagpaden van in den beginne reeds een openbaar karakter hebben gekregen.

Meer nog, de laatste jaren wordt het gebruik van jaagpaden door fietsers en wandelaars zelfs eerder aangemoedigd als veilig en duurzaam alternatief i.p.v. gemotoriseerd wegtransport of openbaar vervoer of (onveiligere) fiets- of wandelverkeer langs drukke steenwegen e.d.m.

Zo is de realiteit op vandaag anno 2024 aldus van een gans andere orde dan pakweg enkele decennia geleden, en dient vanuit de overheid rekening te worden gehouden met deze nieuwe realiteit. We verwijzen hierbij o.a. naar tal van fietsroutes die de laatste jaren over de jaagpaden werden uitgetekend, waarbij intussen zelfs ook een aantal fietsnelwegen stilaan hun intrede beginnen kennen via de jaagpaden.

M.a.w het gemengd gebruik van jaagpaden, zowel als dienstweg enerzijds als als fietspad/voetpad anderzijds, is vandaag gewoonweg een onmiskenbare realiteit.

De lengte (1) en hoogte (2) van de brug en de noodzaak tot verbinding tussen de onderdoorgang/jaagpaden (3) en de gewestweg, zijn bepaald door de projectdoelstelling om de fietsers vanop de jaagpaden onder de brug door te laten passeren.
De onderdoorgang voor de fietsers is bepalend voor de keuze van het ontwerp en zorgt door de inname van meer kwetsbare ruimte dan wanneer deze niet zou gerealiseerd worden.
De onderdoorgang voor fietsers creëert bijkomende wegenis die deels in Moerasput zal komen te liggen en zorgt ervoor dat overbrugging en aanloop stroomafwaarts moet verschuiven, terwijl daar ook natuurgebied, VEN-en SBZ is.

men heeft nooit de impact op VEN en SBZ onderzocht bij de uitvoering van project zonder de onderdoorgang van de jaagpaden

* projectdoelstelling onderhoud

Buitendijkse landhoofden zijn geen probleem voor onderhoud want:

zijn nooit onderhouden men heeft ter hoogte van linkerover ook een stut kunnen bouwen onder de brug worden ook andere bruggen gebouwd waar dit niet het geval is
Er is nu reeds ecopassage mogelijk langs de schorren want overstromen slechts sporadisch bij springtij en stormtij en dit duurt niet lang gelet op het verloop van de tijcurve.

* projectdoelstelling ecopassage

2.3 Bezwaarindiener stelt dat de **projectdoelstelling inzake de veilige, conflictvrije fietsafwikkeling (die wordt vertaald in een fietsonderdoorgang) zorgt voor te veel inname van ruimtelijk kwetsbaar gebied**. Bezwaarindiener stelt dat de onderdoorgang voor de fietsers bepalend is voor de keuze van het ontwerp en minder kwetsbare ruimte zou worden ingenomen wanneer deze onderdoorgang niet zou gerealiseerd worden. Bezwaarindiener stelt dat de projectdoelstelling inzake de fietsonderdoorgang de oorzaak is dat de brug dermate moet ontworpen worden dat ze stroomafwaarts moet verschuiven en stelt dat de impact op het VEN en SBZ nooit werd onderzocht zonder de onderdoorgang voor de fietsers.
Bezwaarindiener stelt ten onrechte dat de projectdoelstelling inzake de veilige, conflictvrije fietsafwikkeling (die wordt vertaald in een fietsonderdoorgang) geen valabele projectdoelstelling is waartegen de redelijke alternatieven mogen worden afgezet. Deze projectdoelstelling wordt echter meegenomen in de motivering van de dwingende redenen groot openbaar belang en er kan, gelet op de afwijking DRGOB, dus wel degelijk een ongunstig effect komen op het SBZ/VEN ten gevolge het bereiken van deze projectdoelstelling.
Daarenboven verliest bezwaarindiener uit het oog dat in het administratief dossier ook wordt verduidelijkt dat de onderdoorgang onder de brug tevens noodzakelijk is voor het beheer en onderhoud van de nieuwe brug (ontwerplevensduur 100 jaar) en ook ten goede komt aan het onderhoud van de jaagpaden en de dijken.
De inspectie, het beheer en het onderhoud van de brug noopt evenzeer een onderdoorgang onder de brug en aansluitingen tot de jaagpaden/dijk aan op- en afwaarts zijde langs beide oevers. Dit geldt eveneens voor het onderhoud van het jaagpad, de dijk en de taluds.
De inspectie, het beheer en het onderhoud vormen een cruciaal aspect voor de overheid als beheerder van het kunstwerk om de staat, en dus de functie en veiligheid, van de brug gedurende zijn ontwerplevensduur van 100 jaar te kunnen vrijwaren. Dit komt naast de verkeersveiligheid als evenwaardige vereiste aan bod in de verantwoordingsnota DRGOB.
Ten slotte dient te worden opgemerkt dat de onderdoorgang van de brug enkel in een minimale invulling (hoogte van onderdoorgang 2,5 meter) wordt meegenomen als redelijk alternatief. Deze geringe hoogte is suboptimaal voor de projectdoelstelling inzake het beheer en onderhoud van de brug aangezien, in functie van bepaald onderhoudsmaterieel (kraan, kleine vracht met container en minigraver...) met inbegrip van een veiligheidsmarge, er in principe een vrije hoogte van 4,5 m aangewezen is. Aangezien een significante bijkomende verhoging van de brug (2 m), en dus ook van de rijweg, aanloophellingen, de taluds... een evidente significant grotere impact heeft op de te vermijden ruimteinname in VEN/SBZ, betrof dit geen redelijk te onderzoeken alternatief.
Bezwaarindiener lijkt aldus niet in te zien dat, zelfs zonder de projectdoelstelling inzake veilige, conflictvrije fietsafwikkeling (die wordt vertaald in een fietsonderdoorgang), een minimale onderdoorgang een noodzakelijke randvoorwaarde is.
Gelet op de projectdoelstellingen in het administratief dossier (zoals tevens opgenomen in de verantwoordingsnota DRGOB) is er inderdaad geen redelijk alternatief meegenomen in het verdere onderzoek zonder onderdoorgang onder de brug. Het onredelijk karakter van dit alternatief zonder minimale onderdoorgang werd in het administratief dossier echter afdoende en draagkrachtig gemotiveerd.

Zie eerdere motivatie, deze onderdoorgang maakt een cruciaal onderdeel uit van het project. Dit is aldus niet te onderzoeken in het MER.

2.4 Bezwaarindiener voert aan dat de **projectdoelstelling die rekening houdt met de vereisten inzake onderhoud, beheer en inspectie van de betrokken brug geen valabele projectdoelstelling** betreft.
De vernieuwing van de brug van de N446 over de Durme gebeurt op basis van de hedendaagse inzichten en kwaliteitsvereiste, in lijn met de vooropgestelde ontwerplevensduur van 100 jaar en met bijzondere aandacht voor de mogelijkheid tot inspectie en onderhoud van de brugonderdelen. Dit is essentieel om de levensduur en de veiligheid te garanderen.
In het ontwerp uit deze projectdoelstelling zich door middel van het garanderen van de bereikbaarheid van alle brugonderdelen in functie van het uitvoeren van inspecties en beheer en onderhoud hiervan. Tevens werd ook aandacht geschonken aan de toegankelijkheid in kader van het onderhoud van het jaagpad, de dijk en de taluds.
Deze projectdoelstelling wordt meegenomen in de motivering van de dwingende redenen groot openbaar belang en er kan, gelet op de afwijking DRGOB, dus wel degelijk een ongunstig effect komen op het SBZ/VEN ten gevolge het nastreven van deze projectdoelstelling.
Bezwaarindiener poogt aan te tonen dat dergelijke projectdoelstelling en ontwerpkeuze niet noodzakelijk zijn door te verwijzen naar de toestand op vandaag en naar de toestand van andere bruggen. Een toestand op vandaag waar verschillende brugonderdelen niet of moeilijk toegankelijk zijn, kan niet gelden als vergelijking voor een toekomstig ontwerp. Dit ontwerp moet niet gebreken oplossen. Ook andere moeilijk toegankelijke voorbeelden/locaties gelden hier niet als een valabele argumentatie, gebreken elders gelden niet als maatstaaf voor een nieuw ontwerp.
Daarnaast is elke ruimtelijke situatie verschillend met eigen afwegingen en randvoorwaarden. In het administratief dossier wordt afdoende aangetoond dat de projectdoelstelling die rekening houdt met de vereisten inzake onderhoud, beheer en inspectie een belangrijke mee te nemen projectdoelstelling is.
Zowel naar kosten-baten als naar impact naar de omgeving. In casu de aanwezige natuurwaarden, betekenen een kortere levensduur of ingrijpende werken ook in de toekomst een significante schade/impact die we door op vandaag vooruit te denken en te zorgen dat de nieuwe constructie kan geïnspecteerd, beheerd en onderhouden worden, kunnen vermijden. Dus op middellange en langere termijn is ook ten aanzien van de aangrenzende natuurwaarden van belang dat rekening houden met het aspect beheer en onderhoud.

2.5 Bezwaarindiener voert aan dat de **projectdoelstelling die rekening houdt met de ecopassage onder de brug** geen valabele projectdoelstelling betreft. Bezwaarindiener stelt dat er nu reeds ecopassage mogelijk is langs de schorren want de schorren overstromen zouden slechts sporadisch overstromen bij springtij en stormtij en deze overstroming zou niet lang duren gelet op het verloop van de tijcurve. Er kan worden verwezen naar de Soortentoets, vervat in het MER/de Passende beoordeling. De ecopassage heeft in de eerste plaats de otter als doelsoort, niet de bever. De otter volgt oeverzones van rivieren en heeft er ook zijn leefgebied, de landhoofden van de bestaande brug zijn momenteel een barrière langs deze oever. Bij bovengronds kruisen van de N446 kent deze soort ook een reëel aanrijdingsrisico. Na uitgestorven te zijn in Vlaanderen komt de soort recent terug voor langs de Durme, de Durmevallei is ook opgenomen in het Soortenbeschermingsprogramma (2023) voor deze soort. Ontsnippen van dwarsende barrières is opgenomen in dit programma. Het is niet de vrije hoogte tussen brug en schor die relevant is voor een kwalitatieve ecopassage, maar het gaat om de ruimte langs de oevers. Daar staan momenteel de landhoofden van de bestaande brug, waardoor dieren (waaronder de otter) die de oeverzone volgen over de weg moeten en risico lopen (zoals op de foto die in het bezwaarschrift wordt opgenomen). Uit de **opgemaakte natuurstudies kwam dit tevens naar voor gekomen als noodzaak, in het project ontstaat door de onderdoorgangen, noodzakelijk vanuit de andere projectdoelstellingen, tevens de ruimte om langs deze onderdoorgangen een ecopassage te voorzien**.

* projectdoelstelling scheepvaart	Er moet geen rekening gehouden worden met mogelijkheid tot passeren van schepen want: Scheepvaart is enkel maar toegelaten tot de Durmebrug. Stroomopwaarts wordt de Durme als onbevaarbaar aangegeven. Baggerschepen kunnen wel onder de huidige brug.	2.6 Bezwaarindiener voert aan dat de projectdoelstelling die rekening houdt met de mogelijkheid tot het passeren van schepen geen valabele projectdoelstelling betreft. Bezwaarindiener stelt dat scheepvaart enkel maar toegelaten is tot de Durmebrug en dat stroomopwaarts de Durme als onbevaarbaar wordt aangegeven. Echter, in het administratief dossier wordt één en ander afdoende en draagkrachtig gemotiveerd. Er kan verwezen worden naar de addendum projectnota (onderdeel "5.3 Vaarvenster en vrije doorvaarhoogte onder de brug" en de verantwoordingsnota DRGOB waarin omtrent de beoogde randvoorwaarden en kwaliteitsenisen het volgende wordt gesteld: <i>"In functie van scheepvaart is een gabarit van 4 m (over een breedte van 20 m) te vrijwaren op GHW (+6.000 mTAW ter hoogte van de Waasmunsterbrug). In functie van onderhoud van en langs de Durme (o.a. baggerwerken...) dient er eveneens een vrij gabarit onder de brug voorzien te worden van 4 m (in functie van een veilige doorgang voor vaartuigen CEMT-klasse I). Echter in functie van een stroomopwaartse bereikbaarheid, ook in geval van calamiteiten of dringende onderhoudsinterventies, is een maximaal mogelijke doorgang in alle omstandigheden nodig, dit zowel op vandaag als in de toekomst. Door de sterke getijdenwisseling en de aanzanding van de Durme, worden de tijdsvensters voor interventies op de Durme op vandaag reeds beperkt tot de hoogwaters. Bij laagwaters kan onderhoudsmaterieel hier door de beperkte bodemdpte vaak niet varen. M.a.w., dient de op heden bestaande bottleneck van de vrije doorvaarhoogte bij hoogwaters hier weggewerkt te worden om interventies mogelijk te maken. Aldus dient, in kader van beheer en onderhoud, het vrije gabarit van 4 m hier specifiek ook bij (gemiddelde) hoogwaters (springtij) maximaal gevrijwaard te worden. Aldus wordt eveneens rekening gehouden met de gemiddelde waterstand bij springtij, i.e. +6,22 m T.A.W (gemiddelde op basis van de vijfjarige getijgegevens 2011-2015). Een schipper in de vaart is verplicht om 30 cm marge te nemen tussen vaartuig of lading en de effectieve hoogte van de brug (vrij hoogte brug). Finaal betekent dit dat rekening gehouden wordt met een vrije hoogte onder de brug van +6,22 mTAW + 0,30 m + 4 m = +10,52 m T.A.W voor de onderkant van de brug (vrij hoogte brug)."</i> De landhoofden interfereren in eerste instantie met de oevers en bedding van de Durme, ze staan in het oeverprofiel van de Durme als getijdenrivier, de bestaande brug inclusief de landhoofden vormen zo een ecologische barrière. Deze lokale insnoering geeft tevens aanleiding tot versterkte lokale aanzanding.
	En dat de landhoofden moeten verdwijnen voor de vrijwaring van de vaarweg is evenmin te begrijpen. Het noordelijk landhoofd bevindt zich in de schorzone, vrij van scheepvaart dus. Het zuidelijk landhoofd bevindt zich in de bedding en dit sinds 1930 toen er nog scheepvaart was. Overigens heeft de Vlaamse Waterweg de vrije doorgang in de jaren 60-70 zelf gehalveerd door het plaatsen van stutten.	Betreft een tijdelijke maatregel om destijds de burgerlijke bouwklasse/route UV te kunnen aanhouden. Deze zijn ondertussen zelf reeds in zeer slechte staat, daardoor geldt de huidige tijdelijk tonnagebeperking.
* projectdoelstelling uitzonderlijk vervoer tot 360 ton	begrijpt niet van waarom deze projectdoelstelling wordt opgelegd voor deze brug, geen bestuurlijk document hieromtrent voorhanden	2.7 Bezwaarindiener voert aan dat de projectdoelstelling die rekening houdt met uitzonderlijk vervoer tot 360 ton geen valabele projectdoelstelling betreft. Echter, in het administratief dossier wordt één en ander afdoende en draagkrachtig gemotiveerd. Er kan onder andere verwezen worden naar addendum projectnota p6 en p23, MER deel 1 P24-26, deel 2 P60, passende beoordeling en verscherpte natuurtoets P12-14, verantwoordingsnota DRGOB p18. 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 nu tijdelijk ofwel omrijden via de N32 in West- Vlaanderen (Brugge, Roeselare), ofwel 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. Er dient te worden opgemerkt dat de route uitzonderlijk vervoer 3600/300 geen wezenlijke impact heeft op het ontwerp en binnen geen enkele MER-discipline aanleiding geeft tot enige effect, en in het bijzonder geen aanleiding geeft tot bijkomende ruimteinname of impact naar de natuurwaarden of bijkomende verkeersgeneratie
* AWW is bij de alternatievenafweging gebonden door module 13 en mobiliteitsconvenant	Convenant afgesloten door de gemeenteraad op 20 december 2004 voor een periode van 15 jaar en verlengd met gemeenteraadsbesluit van 27 mei 2021. Startnota van 29 juni 2004 en projectnota van 30 november 2005 en projectvergadering november 2005. Het feit dat de fietspaden op de Durmebrug uit de Module 13 werden getrokken, belette niet dat er een beslissing werd genomen ter zake de fietspaden in de aanlooptroken ten noorden en ten zuiden van de brug.	2.8 Bezwaarindiener voert aan dat AWW bij de alternatievenafweging gebonden is door de Mobiliteitsconvenant afgesloten met de gemeenteraad op 20 december 2004 voor een periode van 15 jaar en verlengd met gemeenteraadsbesluit van 27 mei 2021 en door de startnota van 29 juni 2004 en projectnota van 30 november 2005 die werden goedgekeurd. Bezwaarindiener lijkt vooreerst de addendum projectnota, goedgekeurd door de projectstuurgroep op basis van het Decreet Basisbereikbaarheid, uit het oog te verliezen. Belangrijk op te merken is dat in de startnota (PAC 21/06/2004) en de projectnota (PAC 21/11/2005)) zonder verdergaand onderzoek of ontwerp, op basis van aannames, scenario's met behoud van onderbouw worden voorgesteld. In de projectnota (PAC 21/11/2005) wordt uiteindelijk besloten de aanleg van een nieuwe brug uit het Module 13 dossier te lichten en op te nemen in een afzonderlijk project, hier wordt aldus geen verder onderzoek, uitwerking, laat staan ontwerp van de brug opgestart. Het afzonderlijke project, die de aanleg van de nieuw brug omheist, resulteert in onderhavige omgevingsvergunningsaanvraag met al het voorliggend actueel onderzoek en met tevens de goedkeuring van de addendum projectnota (13/6/2024) met actualisatie en verdere uitwerking. Het weze ook opgemerkt AWW verplicht is om een aanvraag in te dienen die een actuele afwegingen van alternatieven bevat en waarin AWW zich baseert op een actuele beoordeling van de effecten. Het is op basis hiervan dat de projectkeuzes moeten worden gemaakt binnen de projectstuurgroep en niet omgekeerd.
		2.9 Bezwaarindiener voert aan dat bepaalde alternatieven niet werden onderzocht en niet werden betrokken in de alternatievenafweging en/of dat ten onrechte bepaalde alternatieven niet werden weerhouden als optimale keuze.
		In eerste instantie wordt verwezen naar het alternatievenonderzoek in de addendum projectnota (p17-22) en het MER (p 35-40 deel 1 MER). Hierin staat een logisch, onderbouwde en sequentiële argumentatie die schetst hoe alternatieven beschouwd werden en hoe werd geconcludeerd in de verder uitgewerkte varianten en finale voorkeursvariant.
* nulalternatief wordt niet meegenomen	Situatie zonder brug is niet als alternatief meegenomen in het MER-onderzoek terwijl er andere opties zijn. De brug is heden immers al bijzonder lang afgesloten, hetgeen dus aangeeft dat er wel degelijk alternatieven zijn en er met andere woorden geen "dwingend" karakter is. Op dit moment worden zo de N41 en N47 als alternatief gebruikt. Beide wegen zijn zeer nabij en parallel gelegen met de N446. Onderstaande kaart, als "wegwijzer" van een van de vele gefaseerde werken thv de N446, toont de N41 en N47 die al lang worden gebruikt als alternatieve routes (groen). . Impliceert groot openbaar belang dat er elke 2 kilometer een overbrugging van de Durme dient te zijn (binnen beschermd natuurgebied) Openbaar belang zou je ook kunnen toetsen aan bijvoorbeeld een stillere en veiligere dorpskern (minder verkeer), een stijgende biodiversiteit en natuurbeleving voor bewoners Waasmunster, ...die het nulalternatief ons zou kunnen brengen.	2.9.1 Bezwaarindiener voert aan dat het "alternatief geen brug" niet werd meegenomen in de alternatievenafweging. Gelet op het feit dat dit alternatief niet tegemoet komt aan quasie elke cruciale projectdoelstellingen werd dit niet weerhouden als een redelijk te onderzoeken alternatief. De bezwaarindiener legt hier in het bijzonder de essentie van het project, namelijk de N446 als gewestweg, naast zich neer. Zoals o.a. op p16-17 in de "Verantwoordingsnota Dwingende Redenen Groot Openbaar Belang (DRGOB)" wordt gemotiveerd vormt de N446 ter hoogte van het projectgebied, i.e. Waasmunsterbrug een belangrijke schakel in het multimodale netwerk die van 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 wegnetwerk, zowel op lokaal als interlokaal niveau. Aanvullend op te merken is het nulalternatief in een MER-studie de bestaande toestand betreft, in casu dus de bestaande brug.

* renovatie bestaande brug wordt niet meegenomen	De pijlers van de brug zijn van de jaren 1930. De brug zelf is van 1950. De brug zou moeten worden gerenoveerd en er moet geen volledige nieuwe brug worden gelegd. Vroeger was er wel nog sprake van een renovatiescenario.	2.9.2 Bezwaardieners voert aan dat de mogelijkheid tot renovatie van de bestaande brug en de herbouw van dezelfde brug op de huidige locatie niet werd meegenomen in de alternatievenafweging . Gelet op het feit dat dit alternatief niet tegemoet komt aan cruciale projectdoelstellingen werd dit niet weerhouden als een redelijk te onderzoeken alternatief. In addendum projectnota en PSG-beslissing (13/6/2024) conform het decreet Basisbereikbaarheid werd uitgebreid gemotiveerd waarom een renovatie/herbouw van de bestaande brug (die eerder wel nog tot de mogelijkheden leek te behoren) niet langer aan de orde is. Er kan worden verwezen naar addendum projectnota p6-8 waarom een renovatie/herbouw niet relevant is en een geheel nieuwe brug noodzakelijk is en tevens naar addendum projectnota p17-18 waarom de bouw van een nieuwe brug met behoud van de onderbouw niet mogelijk is. Deze argumentatie werd tevens meegenomen in het alternatievenonderzoek in het MER (p36-37 deel 1 MER). Concluderend kan gesteld worden dat een renovatie niet economisch valabel en niet haalbaar is en dat voorts bij een renovatie/heropbouw geen enkele verbetering van de verkeersonveilige situatie bewerkstelligd worden, waardoor dit kennelijk onredelijke alternatieven zijn.
* herbouw op dezelfde locatie wordt niet meegenomen		Zie eerder antwoord.
* alternatief met bijkomende ruimteinname in de zone Moerasput of opschuiven van brug naar het westen	Alternatief om de brug op te schuiven naar de andere kant wordt niet in beschouwing genomen, terwijl dit enkele voordelen heeft: op deze wijze blijft men verder van de bebouwing af en de stedenbouwkundige voorschriften zijn toch hetzelfde (minder geluids-hinder voor de bebouwing) heeft een zachtere en veiligere aslijn van de N446 tot gevolg (minder bochten)	2.9.3 Bezwaardieners voert aan dat de mogelijkheid tot bijkomende ruimteinname in de noord-westelijke kwadrant (zone Moerasput) of het opschuiven van brug naar het westen niet werd meegenomen in de alternatievenafweging . Bezwaardieners lijkt de conclusie dat de bescherming van de natuurwaarden in de noordwestelijke kwadrant (zone Moerasput brede zin) voorrang dient te krijgen, niet te aanvaarden ondanks de studie en beoordeling in het project-m.e.r. en de bijhorende passende beoordeling en verscherpte natuurtoets, toegevoegd aan onderhavige omgevingsvergunningsaanvraag. Ook de experten-beoordeling vanwege ANB als adviesverlenende instantie wordt door bezwaardieners genegeerd bij het aanvoeren van dit bezwaar. Er kan worden volstaan te verwijzen naar de inhoud van de gevoegde documenten hieromtrent waaruit blijkt dat noch de aanvrager, noch de vergunningverlenende overheid kan afwijken van de conclusies en zou kunnen overgaan tot het realiseren van een project met bijkomende ruimteinname in de noord-westelijke kwadrant met vermijdbare schade aan een VEN-gebied en inname van SBZ terwijl er een alternatief bestaat met een minder groot ongunstig effect op het SBZ zonder dat er argumenten van groot dwingend maatschappelijk belang zijn die dit zouden verantwoorden.
* alternatief brug met 1 rijstrook wordt niet meegenomen	Alternatief waarbij het verkeer alternerend in de ene richting, dan wel in de andere richting, adhv stoplichten over 1 rijvak wordt geleid	2.9.4. Bezwaardieners voert aan dat de mogelijkheid tot aanleg van een brug met 1 rijstrook niet werd meegenomen in de alternatievenafweging. Het zou hier dan gaan om een brug waar er via verkeerslichten alternerend telkens een richting overgang zou krijgen op de brug. Gelet op het feit dat dit alternatief niet tegemoet komt aan cruciale projectdoelstellingen werd dit niet weerhouden als een redelijk te onderzoeken alternatief. Dit is in het bijzonder in tegenstrijd met de functie van de N446 als interlokale weg, zoals verankerd in het regionaal mobiliteitsplan. De N446 vormt hier 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. In functie van de verkeersintensiteiten van deze verschillende vervoersmodi en de doorstroming hiervan langs de N446 is het niet mogelijk hier een enkelrichtingsregime in te richten over de lengte van het projectgebied of enkel de brug zonder deze cruciale functie van de N446 teniet te doen. Bovendien dient opgemerkt dat de roodtijd bij beurtelingsse doorgang met verkeerslichten toeneemt naarmate de lengte van de doorgang toeneemt. De projectgebied (630 m) is dermate lang dat hier amper nog groentijd voor 1 van beide rijrichtingen zou overblijven. Bijgevolg zou de N446, en in het bijzonder de rotonde ten noorden van het projectgebied komen vast te staan.
* andere valabele alternatieven inzake de conflictvrije kruising van de gewestweg en de fietspaden		2.9.5 Bezwaardieners voert aan dat er andere mogelijkheden zijn om de kruising tussen de gewestweg en de fietspaden langs de Durme conflictvrij te maken die niet werden meegenomen in de alternatievenafweging. Gelet op het feit dat deze alternatieven niet tegemoet komen aan cruciale projectdoelstellingen werden zij niet weerhouden als redelijk te onderzoeken alternatieven. In het bijzonder wordt in geen van de vermelde alternatieven rekening gehouden met de inspectie, beheer en onderhoud van de nieuwe brug en de jaagpaden en dijken. Zoals eerder vermeld een cruciale aspect.
	Vroeger was er een scenario met een fietskoker/ondertunneling (beleidsnota Waterwegen en Zeekanaal 2010-2012)	2.9.5.1 Bezwaardieners verwijst naar de aanleg van een fietskoker of fietstunnel onder de Durmebrug . Een alternatief met fietskoker/ondertunneling achter de landhoofden in plaats van een onderdoorgang voor de landhoofden (in geest niets meer dan een "ondertunneling" voor het landhoofd door de brug langer te maken), beiden met aansluitingspaden naar de gewestweg, voldoen beiden inderdaad aan een veilige/conflictvrije afwikkeling van de fietser. Echter wordt in het geval van een ondertunneling niet voldaan aan de toegankelijkheid voor inspectie, beheer en onderhoud van deze landhoofden en de oplegging van de nieuwe brug, cruciale onderdelen van dit nieuwe kunstwerk. Tevens noopt de introductie van conflictvrije, ongelijkgrondse kruisingen door middel van tunnels ingrijpende bijkomende werken en infrastructuur die aanleiding geeft tot een grotere impact naar de omgeving en bijgevolg schadelijke is ten aanzien van aangrenzende natuurwaarden. Dit doordat enerzijds de ontwerpvereisten (Vademecum Fietsvoorzieningen versie 20 juli 2022) voor afgesloten tunnels ruimer/strenger zijn en er ter realisatie van een tunnel in aanlegfase tevens noodzaak is aan bijkomende ingrijpende handelingen (extra bouwkuipen, noodzaak bemalingen). Bijgevolg betreft dit steeds een niet vergunbare "variant". De betrokken motivering hieromtrent kan in het administratief dossier worden teruggevonden in het alternatievenonderzoek in de addendum projectnota (p17-22) en het MER (p 35-40 deel 1 MER).
	~Vroeger was er een scenario met een parallelle tunnel met tweerichtingsfietsverkeer onder de gewestweg door enkel een onderdoorgang onder de gewestweg voorzien in het zuidelijk aanlooptraject.(Ontsluitingsplan Durmevallei "Mysterieuze Durme") Dit zou voor de schoolgaande jeugd een veilige oversteeek realiseren ter hoogte van "het Streek", zou nuttig zijn voor het recreatief verkeer zoals voorzien in het ontsluitingsplan en zou nuttig zijn voor de bewoners van Sint-Anna. Ontwerp brug zou zo veel eenvoudiger kunnen.	2.9.5.2 Bezwaardieners verwijst naar de aanleg van een onderdoorgang in het zuidelijk aanlooptraject van de brug en stelt dat in het verleden dit alternatief wel als een valabele optie werd gezien. Bezwaardieners verliest hierbij de projectdoelstelling inzake de veilige, conflictvrije fietsafwikkeling en de projectdoelstelling inzake onderhoud, beheer en inspectie van de betrokken brug uit het oog die bij dit alternatief volledig verloren zou gaan voor de noordelijke zijde. Ingevolge voortschrijdende inzichten tijdens de verdere uitwerking van het project doorheen tal van voorgaande jaren, en uiteraard geheel eigen aan de ontwikkeling van dergelijke projecten op basis van actuele inzichten en noden die worden gecapteerd vanuit diverse instanties, is door alle stakeholders bij het project geoordeeld dat dergelijke ongelijkvloerse kruising ook op de LO (noordelijke zijde) van de Durme, naast de bereikbaarheidsis voor inspectie en onderhoud, ook absoluut noodzakelijk is o.w.v. veiligheidsredenen voor het reeds aanwezige jaagpad op de LO. De conclusie binnen de voltallige projectstuurgroep aangaande het huidige voorliggende ontwerp was dan ook unaniem. Het realiseren van dergelijke ongelijkvloerse kruisingen van de jaagpaden op beide oevers van een rivier is trouwens ook helemaal geen uitzonderlijk gegeven, maar is -integendeel- actueel eerder de standaard bij de vernieuwing van een brug.
	~een dubbelrichtingfietspad op de brug in combinatie met een tunnel onder de zuidelijke aanloophelling (antwoord van Minister op de vraag nummer 1093 van 27 april 2021 dat het onderzoek van de piste met een dubbelrichtingfietspad lopende is. Daar is niets van te vinden in het alternatievenonderzoek.)	

	Alternatief dat door bezwaarindiener wordt voorgesteld is het tracé te bewaren en de overgang van de fietsers op een andere wijze te realiseren. ~De veilige oversteeek en de verbinding naar de jaagpaden kan ook gerealiseerd worden met verkeerslichten (vb. gewestweg N16 snijdt de Zenne in de gemeente Heffen)	2.9.5.3 Bezwaarindiener verwijst naar een gelijkgrondse kruising van de gewestweg en de fietspaden geregeld door verkeerslichten en stelt dat in andere gelijkaardige situaties de kruising ook gelijkgronds gerealiseerd werd met verkeerslichten (vb. gewestweg N16 snijdt de Zenne in de gemeente Heffen). Bezwaarindiener verliest hierbij de projectdoelstelling inzake onderhoud, beheer en inspectie van de betrokken brug opnieuw uit het oog. Ook dit noopt een onderdoorgang onder de brug en aansluitingen naar de jaagpaden. Derhalve ontstaat hier reeds de mogelijkheid tot een conflictvrije afwikkeling van de fietser en is er geen zins relevant nog een suboptimale oplossing inzake verkeersveiligheid na te streven. Er dient daarenboven nogmaals te worden benadrukt dat elk kruispunt en elke ruimtelijke situatie verschillend is, met eigen afwegingen en randvoorwaarden. Het kruispunt waar bezwaarindiener naar verwijst, namelijk de kruising van gewestweg N16 over de Zenne te Heffen (Mechelen), is een mooi voorbeeld van het ontoreikend karakter van een gelijkgrondse kruising met verkeerslichten. Ter hoogte van deze Heffenbrug hebben zich in het verleden -jammer genoeg- reeds meerdere ongevallen voorgedaan met fietsers die de gewestweg kruisten, ook enkele met dodelijke afloop, en dit zelfs ook nog nadat hier verkeerslichten geplaatst werden. De stad Mechelen is om deze redenen dan ook al jaren vragende partij om hier ongelijkvloerse kruisingen van de jaagpaden met de gewestweg N16 te realiseren langs beide zijden van deze Heffenbrug. Dit voorbeeld toont aldus ook aan dat het plaatsen van verkeerslichten t.h.v. de kruisingen met de jaagpaden, zoals vandaag aldaar het geval is langs beide oevers, nog steeds aanleiding geeft tot conflictsituaties omwille van de gelijkgrondse kruising (ondanks de lichtenregeling). Het volwaardige alternatief qua veiligheid bestaat in een volledige ontkoppeling van de conflictsituaties door middel van een ongelijkgrondse kruising. Indien er geen noodzaak tot een onderdoorgang van het pad in functie van de inspectie, beheer en onderhoud zou zijn, is een verkeerslichtengeregelde oplossing met bijvoorbeeld drukknoppen, hoewel suboptimaal, een te overwegen optie. Hiertoe zou dan wel verder onderzoek in de vorm van kruispunttellingen nodig zijn (om te kijken of dit in functie van de verschillende stromen kan). Echter nopen andere vereisten reeds deze onderdoorgangen en is het niet langer relevant een inzake verkeersveiligheid suboptimale oplossing te overwegen.
	Alternatief dat door bezwaarindiener wordt voorgesteld is het tracé te bewaren en de overgang van de fietsers op een andere wijze te realiseren. ~De veilige oversteeek en de verbinding naar de jaagpaden kan ook gerealiseerd worden middels een onderdoorgang over het schor (vb. Boom, kruising tussen het jaagpad langs de Rupel en de gewestweg N177)	2.9.5.4 Bezwaarindiener verwijst naar een ongelijkgrondse kruising van de gewestweg en de fietspaden door een hangende onderdoorgang over het schor en stelt dat in andere gelijkaardige situaties de kruising ook op dergelijke wijze gerealiseerd werd (vb. Boom, kruising tussen het jaagpad langs de Rupel en de gewestweg N177). Bezwaarindiener verliest hierbij de projectdoelstelling inzake onderhoud, beheer en inspectie van de betrokken brug uit het oog. Er dient daarenboven nogmaals te worden benadrukt dat elk kruispunt en elke ruimtelijke situatie verschillend is, met eigen afwegingen en randvoorwaarden. Dit is geen valabele variant. De bezwaarschrijver stuurt aan op een behoud van het tracé, uit het alternatievenonderzoek in de projectnota en het Project-MER volgt duidelijk dat bij een behoud van het tracé de nieuwe landhoofden niet op dezelfde plaats kunnen aangehouden worden. Aldus dienen nieuwe landhoofden voor of achter het bestaande landhoofd geplaatst te worden. In het alternatievenonderzoek staat tevens duidelijk dat een inplanting van nieuwe landhoofden, dieper in de Durmebedding, i.e. voor de bestaande landhoofden niet weerhouden kan worden omdat deze, niet limitatief, interfereren met de Durmebedding en conflicteren met de vaarweg, het sigmaprofiel, de dijk, de schorrenvegetatie, de ecopassage, mogelijkheid tot inspectie, beheer en onderhoud... Aldus rest enkel nog om de landhoofden achter de bestaande landhoofden te plaatsen. Hier belanden we dan in een oplossing zoals verder onderzocht en afgewogen in het Project-MER.
		2.9.6 Bezwaarindiener voert aan dat er andere mogelijkheden zijn om de aanleg van de fietspaden over de Durme te realiseren die niet werden meegenomen in de alternatievenafweging. Gelet op het feit dat deze alternatieven niet tegemoet komen aan cruciale projectdoelstellingen werden zij niet weerhouden als redelijk te onderzoeken alternatieven.
* andere valabele alternatieven inzake de fietspaden over de Durme	Op 27 april 2021 verklaart de Minister in het Vlaams Parlement: "De varianten zijn uitgewerkt en uitgetekend op ontwerpniveau. Een derde variant wordt nog uitgewerkt, hierbij worden de fietsers op een dubbelrichtingsfietspad over de Durme geleid." Later zal blijken dat daaromtrent niets te vinden is in het alternatievenonderzoek van het MER.	2.9.5.1 Bezwaarindiener verwijst naar de aanleg van een dubbelrichtingsfietspad op de Durmebrug. De motivering waarom een dubbelrichtingsfietspad niet weerhouden wordt als een redelijk alternatief kan worden teruggevonden in het alternatievenonderzoek MER deel 1 p31-40 en in het addendum projectnota p15-16. <i>"Echter omwille van de verkeersveiligheid, alsmede de leesbaarheid en continuïteit van het fietsroutenetwerk (BFF), wordt dit niet als redelijk alternatief weerhouden. Conform het fietsvademecum vormen éénrichtingsfietspaden aan weerszijden van de rijbaan de norm. De keuze voor een tweerichtingsfietspad kan enkel mits het (lokale) fietsnetwerk, de continuïteit daarvan en het intuïtief gebruik van fietsinfrastructuur deze keuze kunnen rechtvaardigen. Tweerichtingsfietspaden dienen deel uit te maken van een langer traject van tweerichtingsfietspaden waardoor er geen herhaalde wisselingen zijn van een- naar tweezijdig fietsen. Dit is hier allerm minst het geval:</i> • Het projectgebied omvat een segment van circa 630 m. Een gewijzigde weginrichting zou hier aanleiding geven tot een versnipperd wegbeeld en is tegenstrijdig met de continuïteit van het fietsroutenetwerk, hier bovendien bovenlokaal. • De introductie van dubbelrichtingsfietspaden noopt 2 extra oversteeekbewegingen binnen een kort segment, dit resulteert in bijkomende conflictsituaties ongunstig voor de fietsveiligheid in het geval van gelijkgrondse kruisingen. De introductie van conflictvrije, ongelijkgrondse kruisingen door middel van tunnels noopt de ingrijpende bijkomende werken en infrastructuur die aanleiding geeft tot een grotere impact naar de omgeving en aangrenzende natuurwaarden, i.e. tunnels met fietspad > 3,5-4 m (vrije doorrijhoogte > 2,9 m, dakplaat 0,5 m, wegpakket 0,65 m) onder het maaiveld van de rijweg, bijkomende aanloophellingen naar de tunnels, ingrijpende infrawerken met bemalingen... • Ten aanzien van het onderhoud van het jaagpad, de dijk, de taluds en de inspectie en het onderhoud van de brug zijn aansluitingen tot de jaagpaden/dijk aan op- en afwaartse zijde noodzakelijk langs beide oevers. In het ontwerp is het namelijk onmogelijk om met onderhoudsmaterieel onder de brug door te rijden (vrij doorrijhoogte op de dijk werd beperkt tot een profiel van 2,5 m voor de fietser, dit in functie van een minimale impact naar de onliggende natuur). Ook fietsers kunnen/zullen deze aansluitingen gebruiken. Dit versterkt de eerder vermelde nadelen/problemen in geval van een dubbelrichtingsfietspaden op de brug, die naast namelijk aanleiding tot een onduidelijk en onwettelijke verkeerssituatie, is contra-intuïtief
2.10 Bezwaarindiener voert aan dat bepaalde gegevens ten onrechte niet werden betrokken in de alternatievenafweging	Be beslissing Vlaamse Regering van 22 juli 2005: het betrokken gebied is ook gevat door het besluit van de Vlaamse Regering van 22 juli 2005 dat intussen geleid heeft tot een startnota van het GRUP. Durmevallei-fase 2 waarbij in het betrokken gebied een ontpoldering wordt voorzien met landinwaartse dijkverlegging. De geplande weg ligt dus volgens die startnota in een te ontpolderen gebied. Vreemd dat de Vlaamse Waterweg gunstig adviseert.	2.10.1 Bezwaarindiener verwijst naar de interferentie van het project met het SIGMA-plan Bezwaarindiener maakt hierbij abstractie van de motivering ter zake die werd opgenomen in het MER deel 1: "3.2.2 RUP Durmevallei fase 2 (p13-16)", - MER deel "2.3.3.6 Interferentie van het project met het plan RUP Durmevallei fase 2 (p69)" De Polder van Waasmunster is i.k.v. het geactualiseerd Sigma-plan inderdaad voorzien als te ontpolderen gebied, maar behoort pas tot de latere uitvoeringsfase van Sigma-plan. Hiertoe werd een voorlopige zoekzone gedefinieerd, echter de reële contouren van deze ontpoldering liggen actueel nog niet vast. Die contouren zullen pas definitief bekend zijn na opmaak van een definitief inrichtingsplan en het doorlopen 'en finaliseren' aan alle bijhorende procedures, zoals GRUP, MER, OMG, etc.,. Bij het doorlopen van deze procedures zal rekening gehouden worden met het ontwerp van de nieuwe brug, en zullen de effectieve contouren van ontpoldering hierop afgestemd worden. Beide projecten zijn dus geenszins in tegenstrijd met elkaar, of anders gezegd, het voorliggende brugproject zal geenszins de latere voorziene ontwikkelingen in de Polder van Waasmunster hypothekeren. Het voorliggende brugproject legt geen enkele hypotheek op de latere voorziene ontwikkelingen in de Polder van Waasmunster, noch omtrent de besluitvormingen betreffende de "Resterende dijkwerken Durmevallei".

	Ontpoldering in noordoostelijke kwadrant <i>"Trajecten langs de Durme die niet weerhouden worden voor verdere dijkwerken: - traject LO7: Waasmunsterbrug (N446) - einde afbakening ontginningsgebied Polder van Waasmunster. Geen dijkophoging uit te voeren aangezien voor de Polder van Waasmunster een ontpoldering gepland is in 2020 (MWvA). De focus wordt voor deze zone gelegd op onderhoudswerkzaamheden."</i> Dijkverhoging tot 8mTAW in noordwestelijke kwadrant projectdoelstelling sigmaprofiel vrijwaren (landhoofden) is niet dwingend opgenomen binnen de contouren van het SIGMA- plan, dat estuariene natuur als ontwikkelingsperspectief voorziet. Onteigeningsbesluit van 23 februari 2010 tvv de gemeente, geen besluit van de gemeenteraad bekend ter overdracht van deze gronden aan AWW terwzij ze nu gaan gebruikt worden voor de heraanleg van brug en aanloophellingen.	
* Onteigening door de gemeente van de zuidelijke en noordelijke aanloopstrook naar de brug		2.10.2 Bezwaarindiener verwijst naar de onteigening door de gemeente van de zuidelijke en noordelijke aanloopstrook naar de brug. Een omgevingsvergunning wordt verleend zonder uitspraak te doen over de zakelijke rechten. Alle bij dit brugproject betrokken percelen zijn eigendom van de Vlaamse overheid, hetzij van AWW, hetzij van DVW. De gronden die door de gemeente in het kader van de module 13 werden verworven zijn allen overgedragen naar AWW. Alle gronden die door de bezwaarschrijver aangeduid worden als gemeentelijke eigendom zijn dus reeds in eigendom van het Vlaams Gewest.
	De ligging van de onteigende morzels grond induceerde ook dat de landhoofden niet binnendijks zouden komen evenmin dat er een onderdoorgang zou komen.	
* rooilijn langs de gewestweg		2.10.3 Bezwaarindiener verwijst naar de rooilijn van de gewestweg Het gemeentewegendecreet is enkel van toepassing op wegen in beheer bij de gemeente en niet van toepassing voor de gewestwegen. De verplichting tot opmaak van een rooilijnplan bij de omgevingsvergunningsaanvraag voor de aanleg van een weg is niet van toepassing voor gewestwegen. Voor de N446 ter hoogte van het projectgebied is er tevens geen bij KB bekrachtigde of geldige rooilijn van toepassing. 2.10.4 Bezwaarindiener verwijst naar het feit dat de verplaatsing van de brug extra bochten creëert in de gewestweg en de gewestweg hierdoor onveilig maakt. De bochten werden ontwerpen met inachtname van de ontwerpssnelheid en waar nodig voorzien van bochtverbredingen. In het ontwerp werd tevens rekening gehouden met de Vademeca vergevingsgezinde wegen (VVW) voor gemotoriseerd verkeer en kwetsbare weggebruikers, zoals ook in de addendum projectnota naar voor komt. Deze bochten hebben aldus geen negatief effect op verkeersveiligheid. De introductie van de bochten in het tracé binnen het projectgebied door de opgeschoven brug, gezamenlijk met de recent aangelegde rotonde ten noorden van de brug, zullen er verder voor zorgen dat het snelheidsregime beter zal afgedwongen worden door de nieuwe infrastructuur. Voorheen was hier een rechtlijnig tracé, waar, op basis van de snelheidsgegevens, te snel gereden werd. Dit heeft als gunstig neveneffect dat de verstoring (geluid en trillingen) naar de omgeving tevens afneemt bij lager gereden werkelijke snelheden.
	Onveiligheid wordt verhoogd want een rechte weg wordt bochtiger gemaakt door de brug te verplaatsen	2.11. Bezwaarindiener stelt dat de verschuiving van de Durmebrug een locatialeternatief uitmaakt en geen uitvoeringsalternatief. Bezwaarindiender leidt hieruit af dat een RUP diende te worden opgesteld met een plan-MER waarin de locatialeternatieven op planniveau tegen elkaar zouden kunnen worden afgewogen. In het project-MER wordt verduidelijkt dat de locatialeternatieven zouden bestaan uit alternatieve oversteekplaatsen van de Durme, die niet aansluiten op de N446. Onderhavig project en de onderzochte inrichtingsalternatieven zijn beperkt door het verloop van de N446 zelf en zijn dus duidelijk geen locatialeternatieven. Het is immers concreet de doelstelling van het project om een bestaande oversteek over de Durme, die dringend aan vervanging toe is, aan te pakken en te optimaliseren o.a. binnen de grenzen van bescherming van de omliggende zones waardevolle natuur. Dit kan effectief zonder dat de verlegging van de bestaande N446 op planniveau dient te worden onderzocht. Indien dit niet het geval zou zijn, zou geen enkel vervanging van bestaande (brug)infrastructuur met kleine verschuivingen/verbredingen tav de bestaande aanleg mogelijk zijn zonder plan-initiatief.
* inrichtingsalternatief vs. locatialeternatief	Men meent dan dat de wegenis oostwaarts moet verschoven worden. Dat is uiteraard geen inrichtingsalternatief meer maar een locatialeternatief zodat een RUP noodzakelijk wordt. In de aanmelding van het project-MER bij de dienst MER is het volgende te lezen op pagina 28 (zie het aanmeldingsdossier op de "MER-databank") <i>"De alternatieven onderzocht in de eerdere passende beoordeling en verscherpte natuurtoets, die op microniveau een alternatieve locatie van de brug inhielden (behoud op huidige locatie of lichte verschuiving stroomafwaarts), zouden strikt genomen ook als locatialeternatief kunnen gezien worden, maar worden hieronder bij de inrichtingsalternatieven besproken."</i>	
* MER/hinderspecten		3. MER/hinderspecten 3.1 Aanmelding Bezwaarindiener voert aan dat het voorliggende project-MER essentieel verschilt van de aanmelding op het vlak van de alternatieven. Bezwaarindiener meent verkeerdelijk dat het voorgestelde alternatievenonderzoek in de aanmelding, de rest van de procedure dwingend zou beperken tot deze en dat er lopende de procedure geen ruimer onderzoek kan gevoerd worden. Het scopingadvies neemt gewoon akte van wat er in de aanmelding staat in het voorstel van alternatievenonderzoek, maar kan uiteraard ook bijkomende alternatieven voorstellen voor het verdere onderzoek. In dit geval werd onder andere ingegaan op het advies van ANB tijdens de scopingfase, om transparanter te zijn over het alternatievenonderzoek dat reeds gevoerd werd in het traject voorafgaand aan de aanmelding, met name bij de opmaak van de passende beoordeling [zie §2.2]. Om die reden is het alternatievenonderzoek ruimer beschreven in het ontwerprapport dan in de aanmelding, maar dan met de afwegingen die destijds reeds gemaakt werden over het al dan niet haalbaar zijn van deze alternatieven, onder meer op grond van hun effecten op de lokale biodiversiteit.
*aanmelding en scoping	het thans voorliggende project-MER verschilt essentieel van de aanmelding ter zake de alternatieven. Daar waar in de aanmelding twee alternatieven besproken werden, komen thans meerdere alternatieven voor	3.2 Actualiteit/correctheid verkeersentiteiten 3.2.1 Bezwaarindiener voert aan dat er geen metingen zijn gebeurd in een periode dat er omleggingen waren op de gewestweg wat een invloed heeft op het percentage vrachtverkeer. De werkelijke waarden ter zake het aandeel van het vrachtverkeer liggen hoger. Het klopt dat tijdens beide meetcampagnes de hoeveelheid verkeer iets lager lag dan normaal doordat het doorgaand verkeer op langere afstand in principe diende om te rijden omwille van werken verder aan de N446 in kader van een fietspadenproject. Belangrijk op de merken is dat de dB-schaal logaritmisch is. Dit wil zeggen dat een toename het verkeer met 25% overeenstemt met een geluidstoename van 1 dB. De metingen tijdens de geluidsmeting dienden tevens om het akoestisch model te valideren (gekeke verkeersinput op basis van de telling en gekeke geluidsooutput op basis van de gelijktijdige meting). In het akoestisch model werd vervolgens gebruik gemaakt van de verkeerstellingen uit de periode mei-juni 2023. In mei-juni 2023 waren de werken in Hamme in fase 2b (vanaf ongeveer Moernestraat tot en met Vossestraat). Dit is op circa 2,5 km van de brug. De omleiding voor het doorgaand verkeer op lange afstand verliep via N41 en E17, maar dat is voor deze interlokale weg, met in eerste instantie de verbindende functie tussen de gemeenten Waasmunster en Hamme en de ontsluiting hiervan naar de E17 en Dendermonde van mindere orde. De omleiding voor het lokale verkeer verliep via gemeentewegen langs de werf. Vanaf de Ardoyestraat richting Waasmunster verliep het verkeer via de N446 en dus de brug. Het fietspadenproject langs de N446 loopt over vele kilometers en gefaseerd. De betreffende uitvoering loopt reeds van begin 2022 en zal pas in het voorjaar 2025 afgelopen zijn, hier was in kader van dit dringende dossier uiteraard geen mogelijkheid om nog 2 jaar te wachten. Tevens werd de akoestische studie opgestart en opge maakt na uitdrukkelijke vraagstelling van de bewoners van dam 8 en 12. De inschatting is dat de verkeerscijfers uit de telling mei-juni 2023 op deze locatie naar verwachting waren (afwijkingsmarge 10%) en aldus geen significante impact hebben op de bevindingen uit de akoestische studie. Finaal werd in de akoestische studie een vergelijking tussen de bestaande en ontworpen toestand gemaakt voor eenzelfde verkeersinput, dit m na te gaan wat de impact van het project/de aanpassing is. De conclusies die hieruit volgen blijven uiteraard geldig.
*actualiteit/correctheid verkeersintensiteiten	er zijn geen actuele gedetailleerde waarden bekend inzake verkeersintensiteiten op de gewestweg De metingen zijn gebeurd in een periode dat er omleggingen waren op de gewestweg wat een invloed heeft op het percentage vrachtverkeer. De werkelijke waarden ter zake het aandeel van het vrachtverkeer liggen hoger.	

(ir)relevante metingen: In dit dossier is te vermelden dat op beide meetmomenten - 21/6/2023 (ambulante geluidsmeting) als op 5 en 6/10/20235 oktober (24 uursmeting) - de verkeersdoorstroming grotendeels was afgesloten middels de ingrijpende werkzaamheden N446. Er was met andere woorden geen enkele sprake van een vlotte verkeersdoorstroming. De dag van de 24uur meting stelden we vast dat N446 grotendeels was onderbroken. We zien onderstaand een foto genomen op 5 oktober op een 100-tal meter van de durmebrug. Het verkeersbord meldt: werken N446. Hamme onderbroken, Zogge onderbroken. Richting Dendermonde is het wegdek volledig afgesloten. Vrachtwagens worden totaal omgeleid. Op onderstaande foto zien we de werkzaamheden als we van St Anna richting Durmebrug Waasmunster rijden. Het wegdek is deels afgezet met werfhekken en er werden tijdelijke verkeerslichten geplaatst. De N446 wordt op dit moment sterk gemedend door het verkeer wegens de ingrijpende werkzaamheden, onbereikbaarheid van talrijke bestemmingen en de filevorming en/ of stilstaand verkeer. Bijkomend is te vermelden dat vrachtwagens zelfs een totale omleiding dienen te volgen ingevolge de ingrijpende werkzaamheden. De verkeersstroom van de N446, die normaliter bekend staat voor zijn groot percentage aan vrachtwagenvervoer (N446 wordt door vele vrachtwagens verkozen boven de N41 omdat er minder verkeerslichten staan) wordt dus volledig miskend in zijn hoedanigheid. De lawaaibron bij uitstek van de N446, vrachtwagens, wordt dus buiten beschouwing gelaten. Dit blijkt overigens ook uit tabel 1A mbt verkeersintensiteit, bijgevoegd aan de akoestische studie. Per uur worden 224 voertuigen opgetekend richting Dendermonde -> Waasmunster waarvan 4 lichte/ zware vrachtwagens. Deze tabel staft dus ook dat het (zware) vrachtverkeer, de lawaaibron bij uitstek, niet in rekening werd gebracht. De N446 wordt heden gemedend door het wegverkeer omdat deze totaal is afgesloten richting Dendermonde en onderbroken is richting Hamme en Zogge. Het gedeelte dat nog bruikbaar is wordt ernstig gehinderd door de werken.

Dat in het MER gesteld wordt dat er door de vernieuwing van de brug geen toename van verkeer is te verwachten, strijdt met het feit dat de brug voorzien wordt voor vrachten van 360 ton en dus ook vrachten van 90 ton zal te verwerken krijgen, vrachten die voorheen over de baanbrug over de Durme in Hamme reden en die nu ook deze route kunnen nemen. Ook in de scopingnota werd door GOP op dit gegeven gewezen. Er zal dus wel degelijk een toename zijn van vrachtverkeer met bijkomende geluidshinder.

aantrekkelijker maken van fietspad trekt meer fietsverkeer aan vs. aantrekkelijker maken van rijbaan (nieuwe asfalt, hogere snelheid,...) trekt geen nieuw verkeer aan?

*geluidshinder

uit startnota module 13 project aanleg fietspaden blijken verhoogde snelheden op de gewestweg tot 85 km/u wat zorgt voor een grotere geluidshinder. De metingen gaan uit van een snelheid van 70km/uur terwijl hier veel sneller gereden wordt. Er zijn geen werkelijke snelheidsgegevens verwerkt en mogelijks ook niet beschikbaar.

het ontwerp van de brug zorgt voor geluidshinder: ze is hoog, ze is in staal, ze is ZZW georiënteerd ten opzichte van de woningen, ze heeft geen gronddemping, vergroting van de reflectievlakken (600m² stalen vakwerk per zijde)

Ze voorgaand antwoord. Aanvullend: In tabel 1A is het percentage vrachtwagens opgenomen, niet het aantal. De vermelde cijfers in het bezwaarschrift betreffen ook slechts één rijrichting. In tabel 1A werden beide rijrichtingen opgenomen.

3.2.2 Bezwaarindiener voert aan dat brug zo wordt gediminsioneerd dat zware vrachten nu ook deze route kunnen nemen met een **aantrek van bijkomend zwaar vrachtverkeer**. Bezwaarindiener verliest uit het oog dat dit aspect in het MER werd onderzocht en dat geconcludeerd werd dat het ontwerpen van de brug voor uitzonderlijke transporten (tot 360 ton), welke tevens onderworpen zijn aan een eigen vergunning, geen aanleiding geven tot een relevante bijkomende verkeersgeneratie en niet tot bijkomende ongunstige effecten. In tegendeel kan een gebundeld zwaarder transport soms zelf minder effecten teweeg brengen dan verschillende minder zware transporten. Het feit dat het herstel van de route 3600/300 geen aanleiding geeft tot verkeersgeneratie komt o.a. terug op P24-26 MER deel 1, P60 MER deel 2, P12-14 in passende beoordeling en verscherpte natuurtoets: *"Ten tijde van de tonnagebeperking is er nog steeds uitzonderlijk vervoer mogelijk over de Durmebrug, maar dient dit vervoer de tonnagebeperking tot 60 ton na te leven, bijvoorbeeld door sommige ladingen over meer transporten te verdelen om de brug te kunnen gebruiken. Het wegwerken van de tonnagebeperking betekent dus niet noodzakelijk dat er méér uitzonderlijk vervoer gebruik zal maken van de Durmebrug. Het betekent wel dat, in het kader van het organiseren van het aangevraagde uitzonderlijk vervoer, het in principe opnieuw mogelijk wordt om zwaardere ladingen over de brug te laten rijden. In ieder geval gaat het hier om zeer sporadische transporten op jaarbasis, welke nog afhankelijk zijn van een eigen vergunningstraject. Het aantal zware transporten (> 90-120 ton) is zeer laagfrequent (op maandbasis) en zeer projectgebonden. Waarbij een project, bv de aanleg van een windmolenpark, in de directe nabijheid, aanleiding kan geven tot een tijdelijke toename van transporten (op weekbasis) en er volgens langere periode zonder deze transporten kunnen optreden. Er kan worden geconcludeerd dat dit project zo geen aanleiding geeft tot relevante bijkomende verkeersgeneratie."*

3.2.3 Bezwaarindiener voert aan dat het aantrekkelijker maken van de fietspaden **meer fietsverkeer zal aantrekken**. Bezwaarindiener duidt niet welk relevant effect er niet zou onderzocht zijn geweest. Het is nu net een algemene beleidsdoelstelling inzake mobiliteit om meer mensen met de fiets bepaalde trajecten te laten doen. Dit als gezonder en minder hinderlijk transportmodaliteit dan met de wagen. Hiervoor kan onder andere verwezen worden naar de algemene beleidsdoelstellingen inzake de modal shift. Door de herinrichting wil het project bijdragen aan deze modal shift en beoogt dit dus een overstap van de wagen naar de fiets.

3.3 Geluidshinder

3.3.1 Bezwaarindiener voert aan dat de metingen en simulaties zouden uitgaan van een snelheid van 70km/uur terwijl er veel sneller gereden wordt.

Zoals de bezwaarschrijver aangeeft liggen de werkelijk gereden snelheden op vandaag vaak hoger dan het geldend snelheidsregime, dit blijkt ook uit de snelheidsgegevens uit de periode september - november 2021 die wel degelijk werden beschouwd in de akoestische studie. Naar aanleiding daarvan werd in de akoestische studie de geluidsdruk in de bestaande situatie ook niet enkel voor het geldend snelheidsregime begroot, maar ook voor hogere snelheden (70, 80, 90 km/u). Echter het toepassen van de actueel wettelijk maximale toegelaten rijsnelheid is bij akoestische studies in MER's de standaard. Dit betekent dat in het voorliggend dossier een rijsnelheid van 50 km/u werd in acht genomen voor de bestaande toestand en een rijsnelheid van 70 km/u voor de ontworpen toestand. Aangezien, zoals de bezwaarschrijver zelf ook aangeeft, geweten en vastgesteld is dat de wettelijke rijsnelheid van 50 km/u op vandaag niet gerespecteerd wordt en deze lokale snelheidsverlaging ter hoogte van de brug bovendien, in afwachting van de vernieuwing van de brug en de wegnis ernaartoe, een tijdelijke maatregel (ingevoerd in 2012) in functie van de fietsveiligheid langs en over de brug betreft, is deze vergelijking tussen een bestaande toestand aan 50 km/u en ontworpen toestand aan 70 km/u een "worst-case" inschatting van de geluidsimpact naarde omgeving. Beschouwd men de hogere werkelijke gereden snelheden voor de bestaande toestand dan resulteert de ontworpen toestand ten allen tijde in een geluidsafname (positief effect), dit blijkt ook uit de vergelijkende tabellen opgenomen in de akoestische studie. Deze nuance wordt tevens ook vermeld in paragraaf "2.3.3.2 Geluidshinder gelinkt aan verkeer" op pagina's 62-68 van het MER deel 2. Echter, zoals dit de standaard is, wordt de beoordeling door de MER-deskundige gedaan voor een rijsnelheid van 50 km/u voor de bestaande toestand en een rijsnelheid van 70 km/u voor de ontworpen toestand (in casu worst-case). Finaal dient opgemerkt te worden dat we met de toekomstige inrichting de ontwerpsnelheid (70km/u) ook visueel afdwingen door middel van het aangepaste wegbeeld. Verder zullen de introductie van de bochten in het tracé door de opgeschoven brug, gezamenlijk met de recent aangelegde rotonde ten noorden van de brug, er beiden toe bijdragen dat het snelheidsregime beter zal afgedwongen worden door de nieuwe infrastructuur binnen het projectgebied. Voorheen was hier een quasi rechtlijnig tracé zonder aangepast wegbeeld, na aanleg van het project wordt dit geremedieerd. Aldus wordt beoogd dat hier in de toekomst niet meer sneller wordt gereden dan de ontwerpsnelheid (70 km/u). Bij evaluatie na realisatie van het project wordt eveneens dit aspect geëvalueerd. Indien nodig kan hierna gekeken worden naar eventuele bijkomende handhavingsmaatregelen.

3.3.2 Bezwaarindiener voert aan dat het ontwerp in het bijzonder het dragende **vakwerk van de brug** zelf voor geluidshinder zorgt.

Aangezien de meetresultaten (waar de oude brug met vakwerk aanwezig is) een zeer goede correlatie geven met het akoestisch model (waarin geen vakwerk kan opgenomen worden), kan worden besloten dat de akoestische impact van het vakwerk te verwaarlozen is. Het is voornamelijk het motor- en rolgeluid van de voorbijrijdende voertuigen dat bepalend is voor het wegverkeersgeluid bij de ontvanger (woningen), dan wel de beperkte reflecties die zouden kunnen ontstaan tegen het vakwerk van de oude of de nieuwe brug. Hierbij is tevens op te merken dat de rijweg op de locatie waar die het dichtst bij de bewoner komt, bepalend is voor de geluidsdruk en niet de brug die veel verder gelegen is van de bewoner. Aldus heeft dit bezwaar geen impact op de conclusie tot een verwaarloosbaar effect (0) voor geluidshinder vanuit dit project tot de woningen aan de Dam.

De geluidsmeting en de erbij horende conclusies in termen van LAEQ wijzen we af als onvolledig. Het is een relevante maar geen voldoende parameter voor de beoordeling van het geluidsklimaat in de omgeving gelet op de vele geluidspieken. Die pieken maken in casu een substantieel deel uit van het geluidsklimaat.

Mbt resultaten uit geluidsstudie:

1* dat tijdens de dagperiode het LAEQ tussen 52 en 55dB(A) ligt maar dat gedurende deze dagperiode er geen kwartier voorbij gaat zonder dat een L10-kwartierwaarde van 55 dB(A) overschreden wordt.

Men ziet ten andere dat er een gecorreleerd verloop is tussen de curven LAEQ en L10 wat overigens ook bevestigd wordt door de hoge correlatiewaarden van 0.984938 zoals te lezen in de zelf gegenereerde correlatietabel hierna.

Dit betekent dat de waarde LAEQ-waarden sterk worden aangestuurd door de L10- waarden die zich rond de 57dB(A) bewegen in het dagdeel.

Of nog, in casu wordt het geluidsklimaat enerzijds bepaald door “het continu geluid “ (uiteraard wel evoluerend in het etmaal) vermengd met het piekgeluid. Dergelijke kenmerk onderscheidt zich van het continu snelweglawaai. Dergelijke vaststelling leidt tot het inzicht dat de benadering van het geluidsklimaat enkel in termen van LAEQ onvolledig is.

2* dat LMAX (puntwaarden) hoge tot zeer hoge waarden bereikt, tussen 60dB(A) tot 80dB(A) en dat deze piekwaarden nagenoeg over de volledige dag optreden.

Het is wat we ervaren. Het geluidsvat is vol door “het gemiddeld geluid” maar het wordt nog verder “aangevuld” met vele piekverhogingen.

Hierna een telling van het aantal overschrijdingen over iets meer dan een etmaal op basis van de metingen. Het aantal waarden tussen

- 80 en 64.9 dB(A) bedraagt 20
- 85 en 69.9 dB(A) bedraagt 37
- 90 en 74.9 dB(A) bedraagt 17
- 95 en 79.9 dB(A) bedraagt 2

Het aantal waarden boven 80 dB(A) bedraagt 2. De hoogste waarde is 80.3 dB(A).

Of nog, op iets meer dan een etmaal wordt 78 maal een waarde geregistreerd hoger dan 60dB(A), een waarde met een signaalfunctie.

Men verwijst naar het gebruik van SMA-D terwijl de omzendbrief van MOW (MOW-AWV- 2021-4.pdf) ter zake SMA-D inhoudt dat er problemen zijn met SMA-D (raffeling). Dat is heden nog steeds het geval zodat SMA-D niet gebruikt wordt. De modellering gaat dus uit van een SMA-D-wegdek in strijd met de omzendbrief

Het besluit is, volgens de akoestische studie, dat de nieuwe Durmebrug (thans: simulaties) naar lawaai-blootstelling toe quasi gelijk blijft tav de huidige situatie. Men komt aan een geluidsniveau van 59.1 dB (terwijl de bovennorm MER fiches op 60dB werd vastgelegd). Er zouden dus geen geluidsmilderende maatregelen vereist zijn. Ondanks het feit dat het projectgebied dus 22 meter opschuift richting bebouwing, zou de lawaai-blootstelling niet toenemen. Dit effect zou louter te wijten zijn aan de stillere wegverharding (SMA-D) die zou worden toegepast.

Effect van SMA-D verdwijnt met de tijd naargelang het wegdek veroudert.

De geluidswaarden zijn uiteraard berekend in “standaardomstandigheden” (in casu in omstandigheden met zelfs iets te weinig wind). Dit houdt in dat de waarden in de werkelijkheid hoger liggen gezien de wind normaliter meer aanwezig is en gezien de zuid- zuidwestelijke ligging van de brug ten opzichte van de woningen in de Dam.

De aanplant van het bos op het perceel 2208C zal nauwelijks milderend zijn gezien het wegdek van de brug op ongeveer 11.5mTAW hoogte ligt, de hoogte van het stalen straatoppervlak tot 17mAW reikt en de geluidsgolven over de bomen heen zullen gaan gezien die geplant zijn op een akker met een hoogte van om en bij de 4.5mTAW. Het bos zal overigens maar in wadom zijn na meerdere jaren.

Er is geen aandacht gegeven aan de klogeluiden (aanzetten)

3.3.3 Bezwaarindieners wijst de **geluidsmeting** en de erbij horende **conclusies in termen van LAEQ** af. Er zijn meerdere parameters in het meetverslag opgenomen. Het akoestisch rekenmodel werkt echter met gemiddelden, waardoor we verplicht zijn verder te werken met LAeq. Bovendien is de meting uitgevoerd volgens de ISO-norm “ISO 1996-2:2017”. In Vlare II (Hoofdstuk 4.5. Beheersing van geluidshinder) en MER’s gebeurt de beoordeling eveneens op basis van LAeq. In het MER wordt finaal de nieuwe/toekomstige met de bestaande situatie vergeleken op basis van modellering (en LAeq) en op basis hiervan begroot wat de impact van het project is inzake het geluidsklimaat (verwaarloosbaar effect) en of en welke milderende maatregelen al dan niet noodzakelijk zijn.

3.3.4 Bezwaarindieners gelooft niet in de het aanwenden van **SMA-D** asfalt in dit project. De vermelde omzendbrief MOW-AWV-2021-4 was enkel geldig voor aanbestedingen en werken met SMA-D tijdens 2021. Indien het voor het aspect geluid noodzakelijk wordt geacht, blijft het mogelijk te kiezen voor een wegverharding in SMA-D of een minstens akoestisch evenwaardig alternatief. Vandaar dat dit ook als milderende maatregel in de akoestische studie werd geadviseerd en tevens in de voorwaarden voor de vergunning wordt opgenomen. In uitvoering zal dit dan ook zo voorzien worden of dient overgestapt te worden naar een akoestische minstens evenwaardig alternatief.

De as van de rijweg op de brug zelf schuift 20 m op, maar ter hoogte van de woning is deze asverschuiving beperkt. Het is net de rijweg het dichtst gelegen bij de woningen, die bepalend is voor het geluidsniveau ter hoogte van de woningen. Hier wordt verwezen naar p66 van het MER deel 2. De asverschuiving van de rijweg ter hoogte van Dam 12 bedraagt nog 4 m, deze ligt in de toekomst op 53 m ipv 57 m op vandaag. Ter hoogte van dam 8 ondergaat de rijweg geen asverschuiving meer. Er wordt tevens gerekend met een gemiddelde SMA-D (reeds verouderd en een onderschatting tov een recente heraanleg). Voor de oude/bestaande wegverhardingen geldt hetzelfde. De levensduur van een wegverharding in SMA-D wordt geschat op 10 à 12 jaar. Doordat er gerekend wordt met een gemiddelde reductie voor deze levensduur, zal de wegverharding in het begin dus stiller zijn dan de correctiefactor waarmee gerekend is in de akoestische studie.

3.3.5 Bezwaarindieners voert aan dat **de geluidswaarden zijn berekend in “standaardomstandigheden”** en dat hierdoor een onvoldoende realistische simulatie werd gehouden. (vb. effect van wind)

Tijdens de metingen lag de gemiddelde windsnelheid iets te laag, maar omdat het meetpunt dicht genoeg bij de bron lag, is voldaan aan de voorwaarden van gunstige meetomstandigheden volgens de meetnorm.

In de berekeningen wordt rekening gehouden met de standaardwaarden.

De akoestische berekeningen worden tevens uitgevoerd in gecontroleerde omstandigheden (rekenmodel) waarbij de wind steeds blaast van de weg (bron) naar de ontvanger (woning) toe. Dit is dus steeds de meest nadelige situatie of worst-case inschatting.

3.3.6 Bezwaarindieners voert aan dat de aanplant van **het bos op het perceel 2208C** geen **geluidsmildering** zal teweeg brengen.

Het rolgeluid ter hoogte van het contact tussen de wagen met de rijweg is bepalend bij een snelheidsregime van 70 km/u. De weg daalt ook terug richting de rotonde. Het is tevens de rijweg op de locatie waar die het dichtst bij de bewoner komt, die bepalend is voor de geluidsdruk en deze is heel wat lager gelegen en zal wel degelijk afgeschermd worden door een bos. De afscherming door vegetatie is voorts niet opgenomen in het akoestisch model en beïnvloedt de resultaten en bevindingen in deze studie of het MER dus niet. Er werd wel een inschatting gegeven van wat kan verwacht worden van deze vegetatie en hoe deze aldus ook zal bijdragen tot een op termijn verbeterd geluidsklimaat ten aanzien van de bewoners langs de Dam. Conclusie: Hoewel het bos wel degelijk een afschermende werking zal hebben, werd de aanplant van het bos niet meegenomen in de akoestische modellering, maar louter indicatief vermeld als bijkomende geluidsmilderende ingreep en heeft dit dus generlei impact op de bevindingen in het MER.

3.3.7 Volgens bezwaarindieners is er met bepaalde soorten geluiden geen rekening gehouden bij het onderzoek (klogeluiden, rolgeluiden, motorgeluiden, remgeluiden).

Zowel het motor- als het rolgeluid per type voertuig wordt in rekening gebracht in de rekenmethode. Ook de wegsegmenten buiten het projectgebied die een belangrijke invloed kunnen hebben op het geluidsklimaat ter hoogte van de woning langs de Dam werden in rekening gebracht. Er werden geen klogeluiden van de brugvoegen geregistreerd tijdens de metingen, de plaatsbezoeken, ... Klogeluiden kunnen voorts niet gesimuleerd worden in het akoestisch model. Bij het nieuwe kunstwerk zullen echter geluidarme voegen worden aangelegd en zorgt de nieuwe wegverharding ervoor dat er geen putten/oneffenheden in de rijweg meer aanwezig zijn, hier voorziet een aanbestedingsdossier tevens in strikte kwaliteitsvereisten en een a posteriori proevenprogramma conform het SB250 en SB260 om deze af te toetsen vooraleer over te gaan tot aanvaarding van de uitvoering of werken. Aldus wordt een belangrijke verbetering/afname beoogd in de nieuwe toestand.

	Geluid en trillingen hebben slechts 1 effect als gevolg voor de omgeving met name 'verstoring'. De verstoring manifesteert zich op een lokaal niveau, in die mate dat een zinvolle kwantificatie en beoordeling in het kader van een MER mogelijk is. De verstoring door geluid en trillingen heeft betrekking enerzijds op de mens en anderzijds op de fauna. Verstoring door trillingen kan ook optreden voor trillingsgevoelige gebouwen zoals monumenten. Een koppeling tussen de discipline geluid en trillingen enerzijds en de andere disciplines is dus nodig." (Uit MER – Richtlijnenboek – Geluid en trillingen – Hfdst 5: Effectgroep: Opdrachtgever: Vlaamse Overheid)	3.8 Bezaarindiener voert aan, met verwijzing naar de richtlijnenboeken, dat onvoldoende rekening werd gehouden met het effect van trillingen. Voor het aspect trillingen dienen de aanlegfase en de exploitatiefase in beschouwing genomen te worden: In de aanlegfase zijn trillingen ten gevolge van werfmachines, werkverkeer en andere werfactiviteiten een mogelijke bron van omgevingshinder. Dit wordt zo ook besproken in het MER (in disciplines mens en biodiversiteit). Het gaat om een tijdelijk verstorend effect, dat maximaal wordt gemilderd door trillingsarme opbraak van de weg te voorzien (opgenomen als milderende maatregel).
		In de exploitatiefase kunnen ook trillingen worden gegenereerd door het wegverkeer over de nieuwe infrastructuur. Oneffenheden in het wegdek genereren trillingen die zich voortplanten in alle richtingen. Deze trillingen kunnen zich ook verder zetten in de gebouwen langsheen deze wegen. De belangrijkste oorzaken voor het genereren van trillingen zijn het type wegdek en de wegdekoneffenheden. De oneffenheden van de weg zijn de primaire oorzaak van de trillingen. Er kan vanuit gegaan worden dat bij nieuwe en heraanlegde wegen het wegdek in goede staat is, en er geen generatie van bijkomende trillingen ontstaat. Dit allerminst in vergelijking met de referentiesituatie, zijnde een sterk verouderde brug met pijlers en wegdek in slechte staat. Het richtlijnenboek voor de discipline geluid en trillingen geeft omtrent project-MER's voor weginfrastructuur tevens aan dat bij trillings-hinder de aandacht naar de toestand van het wegdek primeert op de trillingseffecten van gewijzigde mobiliteitsgegevens (intensiteiten en/of snelheden). Er kan vanuit gegaan worden dat bij nieuwe wegen het wegdek in goede staat is, en dat er geen trillingshinder ten gevolge van het voorliggende project zal zijn. Bijkomend kan worden aangevuld dat overige geluidsverstoring vanuit de weg wel is bekeken in de exploitatiefase. In principe komt de weg amper dichterbij de woningen (zie p 66 MER deel 2 voor de cijfers), hieruit volgend is evenmin enige trillingstoename te verwachten. Voorts zal een volledig nieuwe weg(opbouw) resulteren in minder initiatie van trillingen (nieuw en vlak wegdek). Het aspect trillingen is bij dit project-MER in de exploitatiefase dus niet relevant als milieueffect. Dit project MER werd dan ook goedgekeurd en volledig verklaard door de bevoegde overheid (team Omgevingseffecten).
	* verlies van zonlicht	Aanplant alluviaal bos zal zonlicht wegnemen
* Passende beoordeling		4. Passende beoordeling
*berekening ingenomen zones in beide alternatieven	vragen rond berekening van de zones die tegen elkaar worden afgewogen. Er dient opgemerkt dat ook de oppervlaktes in de tabellen op geen enkele manier na te trekken zijn. Er is niet geweten waar die oppervlaktes zich precies situeren ten opzichte van de eigenlijke werken en er is niet geweten hoe men omgaat met de oppervlakte van het wegtalud van de gewestweg en de oppervlakte van het dijktaalud. Het is dus onmogelijk de oppervlaktes te controleren gezien er geen enkele relatie voorligt met de bouwplannen op kadastraal niveau. Het afbakenen van de projectcontour volstaat niet. We merken ook op dat in het scoping-advies een analoge opmerking is te lezen van GOP-Oost- Vlaanderen (pagina 7 van het scoping-advies): "Om beide scenario's te kunnen vergelijken is het aangewezen deze innames ook aan te geven op een kaart en niet louter in een tabel".	4.1 Bezaarindiener stelt vragen naar de berekening van de projectzones van de weerhouden alternatieven. In het MER dossier en meer bepaald de Passende beoordeling (tabellen 4-1 en 4-8) wordt de innamen van waardevolle of deels waardevolle vegetatie van de twee mogelijke projectalternatieven bepaald op basis van een GIS analyse van de Biologische Waarderingskaart (BWK). De Biologische Waarderingskaart (BWK) is een inventarisatie van het biologische milieu en de bodembedekking van Vlaanderen. Verschillende vegetaties (bos grasland, rietland, maar ook weginfrastructuur en dijken).. staan er als polygoon in ingetekend en worden op ecologische waarde gewaardeerd. Deze polygoon beschrijven het effectieve voorkomen van vegetaties en vallen dus niet samen met kadastrale percelen. Specifiek voor de projectzone is deze BWK actueel bevonden door een terreinbezoek in kader van het MER. Merk op dat deze kaart vlakdekkend is, en ook oppervlaktes karteert waar geen (waardevolle) vegetatie aanwezig is, zoals weginfrastructuur (eenheid: 'weg') wateroppervlak (eenheid: 'wat') of akker (eenheid: 'bu'). Ook de dijk van de durme is als eenheid aangeduid (kd). Voor beide alternatieven werd een projectcontour bepaald waarbinnen alle ingrepen plaatsvinden en waarbinnen er dus innamen van vegetaties optreedt. De vergelijkende tabellen lijsten de ingenomen vegetatietypes (conform BWK kartering) van beide projectcontouren op. In navolging van het advies van de GOP op het ontwerp MER zijn deze ingenomen BWK oppervlakken niet alleen in tabelvorm maar ook op kaart weergegeven; zie bijvoorbeeld figuur 3-3 uit de passende beoordeling en figuur 1-12 uit deel 2 van het MER. Voorliggende analyse op basis van de BWK kartering, geverifieerd middels terreinbezoek, is conform het richtlijnenboek MER biodiversiteit én de praktische wegwijzer ruimtebeslag voor Passende beoordelingen. Dit zijn de instrumenten waarmee milieueffectenrapportage werkt. ↳ https://www.natuurenbos.be/ruimtebeslag ↳ https://omgeving.vlaanderen.be/nl/richtlijnenboeken-handleidingen-en-codes-van-goede-praktijk Voor dit project werd de gehanteerde methode goedgekeurd door het Agentschap voor Natuur en Bos.
	naast de gewestweg zelf ligt nog berm met vangrails, verlichtingspalen, aangeplante essen, gras, wegtalud waar geen natuurwaarden voorkomen (grens openbare weg vs. grens rijbaan) (specifiek zone innamen werken) Inname langs die zijde gaat over stuk natuurreservaat dat geen grote biologische waarde want wordt reeds gebruikt als onverhard (fiets)pad (met veel afval) langs de weg.	Bij de beschrijving van ingenomen vegetaties wordt (zoals gangbaar in binnen een MER) de biologische waarderingskaart gehanteerd. Deze voegt de vegetatie op de berm van de weg toe aan de bosvegetatie in het gebied de Moerasput, de vangrails en eigenlijke weg kregen kartering 'weg'. Het feit dat deze berm niet uit een bos maar uit een grasberm met minder ecologische waarde en een bomenrij van es bestaat werd beschouwd en genuanceerd in het MER en de passende beoordeling. Er werd dus vermeld en met foto's geïllustreerd dat hier niet dezelfde natuurwaarden voorkomen als in de Moerasput zelf. Deze zone wordt verder in tevens in alle onderzochte alternatieven van de passende beoordeling/verscherpte natuurtoets ingenomen. Het is dus geen argument rond het optreden van meer of minder schade ten gevolge van de aanleg van het ene of het andere alternatief.
*	Moerasput/SBZ/VEN is beperkt tot de kadastrale percelen. Durmedijk, aanliggend schor en wegtalud maken geen deel uit van Moerasput. Ter hoogte van Moerasput is de kadastrale strook openbaar domein 20 meter breed.	De afbakening van het reservaat valt niet 100% overeen met de kadastrale percelen volgens de officiële afbakeningslagen op geopoint beschikbaar en toegepast in de gis oefening in het MER en de Passende beoordeling. Opnieuw, de afbakening van het reservaat is tevens niet relevant, het gaat om de schade aan natuur binnen VEN gebied (ikv verscherpte natuurtoets) en/of natuurwaarden en tot doel gestelde natuurwaarden binnen habitatrictlijngebied (ikv passende beoordeling), en om impact op natuurwaarden in brede zin (Discipline biodiversiteit in MER, los van bestemming). Ter volledigheid werd ook het ruimtebeslag binnen erkend natuurreservaat in het MER begroot binnen het dossier.

onbestaande natuurwaarde is gevolg van gebrek beheerder Vlaamse waterweg terwijl die conform artikel 7 Maatregelenbesluit verplichting heeft om de instandhouding te realiseren men roept zijn eigen tekortkomingen in om te kunnen zeggen dat de natuurwaarden op het perceel 2208C kleiner zijn.

Op het perceel 2208C zou er ook een NBP moeten aanwezig zijn: “Een administratieve overheid maakt voor de terreinen waarop zij zakelijke rechten of persoonlijke rechten heeft, en die een bijdrage kunnen leveren aan de realisatie van het instandhoudingsbeleid, een natuurbeheerplan op uiterlijk vier jaar na de inwerkingtreding van artikel 16bis tot en met 16duodicies van het decreet van 21 oktober 1997. Dit natuurbeheerplan geeft een maximale invulling aan de noden inzake het instandhoudingsbeleid. De uitvoering van het in het eerste lid vermelde natuurbeheerplan gebeurt binnen de beschikbare middelen”. Besluit Van De Vlaamse Regering van 16/06/2017 tot wijziging van diverse bepalingen van het instandhoudingsbesluit van 20 juni 2014 men roept zijn eigen tekortkomingen in om te kunnen zeggen dat de natuurwaarden op het perceel 2208C kleiner zijn.

* perceel 2208C is geen compensatie maar een inname van VEN dat daarna hersteld wordt

Op perceel 2208C worden invasieve werken uitgevoerd, daarna wordt er een aanplant gedaan. Aangezien deze percelen sowieso nodig zijn voor de uitvoering van het project, betreft dit een inname van VEN en geen compensatie.

"heldere aflijning project vs mitigatie vs compensatie

De initiatiefnemer moet er wel op letten dat het onderzoek helder blijft. Belangrijk is dat er een heldere effectbepaling is van het “kernproject”, nl. de kruising van de Durme waarna er een onderzoek volgt van mogelijke “mitigatie” en daarna (indien nodig) “compensatie”. Deze juridische cascade is onvoldoende scherp in beeld.” (opmerkingen ANB op scoping)

"passende beoordeling kan niet beperkt worden tot de meerimpact van de aanvraag

Vermits de oude Durmebrug dateert van ruimschoots voor de inwerkingtreding van de Europese regelgeving inzake natuurbescherming betekent dit dat de nieuwe Durmebrug wel degelijk een aantoonbaar en significant negatief effect met zich meebrengt volgens bovenstaande arrest. De impact van de nieuwe Durmebrug dient in dit geval immers afgetoetst te worden aan een situatie zonder brug.

Zie voorgaand antwoord. De invulling van de natuurwaarden werd uitvoerig bestudeerd en beoordeeld door experts in het project-m.e.r. en de bijhorende Passende beoordeling met verscherpte natuurtoets, toegevoegd aan onderhavige omgevingsvergunningsaanvraag. Deze experts-beoordeling wordt door de aanvrager van de vergunning hier niet ter discussie gesteld. De Moerasput werd hierbij eerder (eveneens door experts terzake) aangeduid als een natuurreservaat, terwijl het naastliggende perceel nr. 2208C hiervoor nooit in aanmerking is gekomen, doch -integendeel- de natuurwaarde van dit perceel eerder beperkt werd beoordeeld en het perceel weinig/quasi niets bijdraagt aan het algemene instandhoudingsbeleid in de Durmevallei. Voor alle duidelijkheid dient hierbij opgemerkt dat het betrokken perceel al van ruim vóór 1997 wordt bewerkt als landbouwgrond, en dat de invulling van dit perceel sinds jaar en dag nooit aan wijzigingen is onderhevig geweest. In het bezwaarschrift van dhr. Robbrecht wordt zelf trouwens de term ‘akker’ gehanteerd voor dit perceel. Mede daarom heeft DVW (en voorheen haar rechtsvoorgangers) het beheer van dit perceel de voorbije jaren ook niet uit handen gegeven, en het perceel tijdelijk laten onderhouden/beheren door derden, dit net omwille van het behoud van de huidige (landbouw)toestand in afwachting van een latere (nog te realiseren) meer volwaardige natuurinvulling. Het opmaken van een natuurbeheerplan voor het perceel nr. 2208c is dus actueel (nog) niet aan de orde, maar zal – mede met de geplande compensatiemaatregelen binnen het voorliggende dossier op dit perceel – uitgroeien naar een natuurlijke invulling die wel degelijk bijdraagt aan het algemene instandhoudingsbeleid in de Durmevallei, en die tevens past bij het nog te ontwikkelen inrichtingsplan van de Polder van Waasmunster n.a.v. geplande ontpollering. Dit alles zal echter -cfr. voorgaande- voorwerp uitmaken van afzonderlijke specifieke vergunningen procedures (GRUP, MER, OMG, etc...). De invulling van deze zone als compensatiemaatregel werd finaal goedgekeurd door het ANB en volstaat zo als compenserende maatregel ikv de ADC afwijkinsprocedure.

Het opstellen van natuurbeheerplannen is niet verplicht. De compensatie wordt niet gerealiseerd op een openbaar terrein beheerd ten behoeve van het natuurbehoud. Conform de kaartlaag goedgekeurde natuurbeheerplannen: <https://www.vlaanderen.be/datavindplaats/catalogus/natuurbeheerplannen> maakt perceel C2208 geen deel uit van een goedgekeurd natuurbeheerplan.

4.5 Bezwaarindiener voert aan dat perceel 2208C **eerst als werfzone zal gebruikt worden en daarna zal aangeplant worden als compenserende maatregel**. Dit klopt niet. Het deel van het perceel 2208C dat als compenserende maatregel zal dienen, zal worden aangeplant voordat de werken aanvangen. Enkel een ander beperkt deel van het perceel 2208C, dat niet wordt meegenomen als compenserende maatregel maar wel binnen de projectcontour ligt, wordt als werfzone gebruikt en na de werken aangeplant waar mogelijk.

4.6 Bezwaariindiener voert aan dat er geen helder onderscheid is in dit project tussen mitigatie en compensatie. De opmerking van ANB waarnaar men verwijst heeft betrekking op het ontwerp MER, het MER en de OVA werden hierop aangepast met een duidelijk onderscheid tussen de contour van het basisproject, de weg en fietsinfrastructuur en de contour van het gehele project inclusief compenserende maatregelen. Deze cascade is nu voldoende in beeld volgens het ANB, die het uiteindelijke definitieve MER gunstig adviseerde.

In dit definitieve MER wordt het onderscheid tussen mitigerende maatregel en maatregelen rond natuurherstel en natuurcompensatie in kader van de natuurwetgeving onder meer duidelijk samengevat in de synthese van het MER (Deel 2 § 4.4). In tabelvorm staan hier de milderende (‘mitigerende’) maatregelen en aanbevelingen opgelijst, afzonderlijk van de compenserende maatregelen ikv de impact op SBZ en VEN gebied.

4.7 Bezwaariindiener voert aan dat de **passende beoordeling niet beperkt kan worden tot de meerimpact van de aanvraag ten aanzien van de bestaande situatie**. Bezwaariindiener verwijst hierbij naar rechtspraak die betrekking heeft op de vergunning van een exploitatie. Bezwaariindiener verliest hierbij het onderscheid uit het oog tussen een goedkeuring tot het bouwen van een constructie, welke een verwezenlijking inhoudt van de risico's inzake verslechtering of verstoring louter door het optrekken van de constructie en de goedkering tot het verderzetten van een exploitatie, waarvan de risico's op verslechtering en verstoring kunnen weggenomen worden door geen verderzetting toe te laten. In het laatste geval (in het geval van een goedkeuring mbt het verderzetten van een exploitatie) kan men zich dus inderdaad niet beperken tot de meerimpact van bijvoorbeeld de uitbreiding van de exploitatie tav de bestaande activiteiten. Bij infrastructuurwerken is er sprake van een gebruik door voertuigen dat geen exploitatie uitmaakt en niet onderhevig is aan een goedkeuring. Er is hier dan ook geen sprake van een exploitatie in de zin van de door bezwaariindiener aangehaalde rechtspraak die in diens volledigheid zou moeten worden beoordeeld in het kader van de passende beoordeling.

arrest (22/6/2023) door de Raad voor Vergunningsbetwistingen van met nummer RvVb-A-2223-1006 -
In het hoger vermeldde arrest heeft de Raad echter geoordeeld dat je de vergelijking met de bestaande situatie niet zomaar mag maken indien de bestaande situatie feitelijk dateert van voor de inwerkingtreding van de Europese regelgeving inzake natuurbescherming. Je moet dus de impact op de natuur vergelijken in een situatie met brug of zonder brug.
Uit het voorgaande volgt dat het feit dat de uitbating reeds in 'gelijkaardige vorm' bestond, zoals de verwerende partij in de bestreden beslissing overweegt, dus niet betekent dat de 'bestaande effecten' op de SBZ, niet (meer) relevant zouden zijn in een passende beoordeling naar aanleiding van een 'hervergunning'.

HvJ, arrest van 14 januari 2016, nr. C-339/14, Grüne liga Sachsen
"Artikel 6, lid 2, van richtlijn 92/43/EEG van de Raad van 21 mei 1992 inzake de instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna moet aldus worden uitgelegd dat een plan of project dat niet direct verband houdt met of noodzakelijk is voor het beheer van een gebied en waarvoor na een onderzoek dat niet voldoet aan de vereisten van artikel 6, lid 3, van deze richtlijn een vergunning is verleend voordat het betrokken gebied in de lijst van de gebieden van communautair belang is opgenomen, door de bevoegde overheidsinstanties ex post moet worden beoordeeld op zijn gevolgen voor dat gebied indien die beoordeling de enige passende maatregel is om te voorkomen dat de uitvoering van dat plan of project resulteert in een verslechtering of in storende factoren die, rekening houdende met de doelstellingen van deze richtlijn, een significant effect kunnen hebben. Het staat aan de verwijzende rechter om na te gaan of aan die voorwaarden is voldaan.
62. (...) Bij een dergelijke beoordeling moet rekening worden gehouden met alle ten tijde van die opname (als SBZ-gebied) voorliggende gegevens en met alle gevolgen voor dat gebied die zich na dat tijdstip hebben voorgedaan of kunnen voordoen als gevolg van de gedeeltelijke of volledige uitvoering van dat plan of project."
70. Zoals de Commissie betoogt, moet bij een nieuwe beoordeling van de gevolgen voor het betrokken gebied van een reeds uitgevoerd plan of project rekening worden gehouden met het geval dat de risico's van verslechtering of van verstoringen die een significant effect in de zin van artikel 6, lid 2, van de habitatrichtlijn kunnen hebben, zich reeds hebben voorgedaan door de verwezenlijking van het bouwwerk in kwestie. Dat onderzoek moet het bovendien mogelijk maken vast te stellen of dergelijke risico's kunnen ontstaan bij een verdere exploitatie van het bouwwerk."

HvJ 10 november 2022, C-278/21
"43. Daarbij komt dat wanneer een lidstaat in een handeling van algemene strekking of in een handeling van individuele strekking heeft bepaald dat voor de voortzetting van een reeds vergunde activiteit een nieuwe vergunning vereist is, de bevoegde nationale autoriteit de afgifte van die nieuwe vergunning afhankelijk moet stellen van een nieuwe beoordeling die voldoet aan de vereisten van artikel 6, lid 3, eerste volzin, van richtlijn 92/43, indien voor die activiteit nog geen dergelijke beoordeling blijkt te zijn verricht. In dat geval zal die autoriteit alle feitelijke en juridische consequenties moeten trekken uit deze nieuwe beoordeling, die zij verricht in verband met het besluit dat zij dient te nemen over de eventuele afgifte van een nieuwe vergunning.
Al zeker kunnen de tussenkomende partijen, gelet op het voorgaande, niet worden bijgetreden waar ze stellen dat het feit dat de inrichting dateert van vóór de aanwijzing van de SBZ, betekent dat de bestaande inrichting "geen negatieve impact heeft". Het loutere feit dat het gaat om een 'sinds jaren bestaande horeca-inrichting' betekent niet zonder meer dat de (verdere) uitbating ervan geen betekenisvolle effecten teweegbrengt/kan teweegbrengen ten aanzien van de natuurlijke kenmerken van de SBZ, die mogelijks een hypotheek leggen op, of een belemmering vormen voor, de ontwikkeling van de voor dat gebied nagestreefde instandhoudingsdoelstellingen.

In voorliggend dossier geven de tussenkomende partijen zelf aan dat de inrichting reeds dateert van "vóór de inwerkingtreding van het gewestplan, de aanduiding als VEN-gebied of de aanduiding als speciale beschermingszone". Dit betekent dat de effecten van de bestaande horeca-inrichting naar alle waarschijnlijkheid nog niet aan enige passende beoordeling werden onderworpen. In voorliggend dossier is het dus geenszins uitgesloten dat de uitbating van de bestaande inrichting op termijn een verslechtering van de natuurkwaliteiten van het nabijgelegen SBZ-gebied oplevert, en dit nog los van eventuele bijkomende effecten die voorliggende aanvraag met zich meebrengt.

De verzoekende partij merkt in dit verband terecht op dat een vergunningverlenende overheid pas een project mag goedkeuren indien ze op basis van de conclusies van een passende beoordeling de zekerheid heeft verkregen dat er geen schadelijke gevolgen zijn voor de natuurlijke kenmerken van de speciale beschermingszone.

In de beslissing stelde men een onoverkomelijke legaliteitsbelemmering vast."

wanneer men de N446 veel aantrekkelijker maakt voor verkeer, er dus ook een significante stijging van stikstofemissie zal ontstaan. Er werd in de aanvraag rekening gehouden met de emissie van het werfverkeer maar er werd allerminst voldoende berekening gemaakt van het toekomstige stijging van het verkeer.

4.8 Bezwaariendier voert aan dat geen rekening werd gehouden met de stikstofimpact.

Aspect stikstofdepositie werd in tegenstelling tot wat wordt opgeworpen wel degelijk onderzocht, conform het stikstofdecreet. Dit wordt beschreven, besproken en beoordeeld in de Passende beoordeling (pagina's 61-67) en in het MER (deel 2, § 1.3.2.4). Hierbij werd eveneens conform het stikstofdecreet de impactscore van het project bepaald.

Hierbij wordt in hoofdzaak de aanlegfase van het project besproken. Dit omdat er geen bijkomende verkeersgeneratie is in exploitatiefase ten gevolge van het project, de wegcapaciteit wijzigt niet. Het is onjuist van de bezwaariendier om te stellen dat een nieuw wegdek zonder uitbreiding van capaciteit of uitbreiding van enig verkeer genererend programma als onderdeel van het project tot een aanzuigeffect en dus toename van verkeersemissies zal leiden. Voorliggend project heeft louter een vernieuwing van de infrastructuur en de aanleg van verkeersveilige fietsinfrastructuur tot doel.

Verder zijn de habitats in de onmiddellijke omgeving van het project weinig gevoelig voor stikstofdepositie, en wordt de zogenaamde 'kritische depositiewaarde', zijnde de hoeveelheid stikstof die vegetaties jaarlijks kunnen verdragen, voor de vegetaties net ter hoogte van de brug momenteel niet overschreden (zie p 62 Passende beoordeling). Dit is inclusief de huidige N446 met een wegcapaciteit die ongewijzigd blijft ten gevolge van dit project.
De conclusie uit het milieueffectenonderzoek is dan ook dat er geen betekenisvolle effecten zijn ten gevolge van stikstofdepositie, noch in de aanlegfase, noch in de exploitatiefase. Deze studies werden volledig bevonden en goedgekeurd door de bevoegde overheden, het ANB en team Omgevingseffecten.

*stikstof

"impact van lichtverstoring op SBZ onvoldoende onderzocht vb. vleermuizen

vernietigingsarrest RvvB-A-2425-0181

"Er is ook op basis van de effectenbeoordeling een negatief effect te verwachten indien de kunstmatige verlichting in deze belangrijke en kwetsbare gebieden wordt verwezenlijkt. Tevens wordt uitdrukkelijk erkend dat geen enkele vorm van kunstmatige nachtelijke verlichting kan gevonden worden waarvan zeker is dat er geen fysiologische en/of ecologische effecten worden veroorzaakt. Ook zogenaamde diervriendelijke verlichting geeft onvoldoende garanties dat er geen verstoring in de natuurreservaten zal optreden, evenals onvermijdbare schade in de gebieden van het VEN en een negatieve doorwerking naar de natuurlijke kenmerken van de SBZ"
"In casu zal het project vermijdbare schade aan de natuur aanrichten. De schade kan namelijk eenvoudig vermeden worden door gebruik te maken van reflecterende verf en door de burgers te sensibiliseren. Bovendien kan ook de vraag gesteld worden of er überhaupt wel behoefte is aan de verlichting van het bewuste fietspad"
"Lichtverstoring zal een onmiskenbaar nadelig effect teweegbrengen op de belangrijke aanwezige fauna en flora. Het toepassen van kunstlicht in dergelijke belangrijke natuurgebieden is een reëel probleem voor nachtactieve diersoorten, hierbij wordt ondermeer gedacht aan de verschillende soorten vleermuizen die in het gebied van het voorgenomen project werden waargenomen. Maar ook voor andere zoogdieren die 's nachts actief zijn zullen nadelige gevolgen optreden. Voorts zullen ook insecten zoals glimwormen en nachtvlinders nadelige effecten ondervinden. De aanwezigheid van glimwormen toont aan dat de huidige actuele situatie, namelijk zonder verlichting en met een natuurlijk dag-nacht ritme op vlak van licht, uiterst ideaal is voor de belangrijke natuurwaarden. Kunstmatige verlichting is immers een belangrijk oorzaak van het achteruitgaan van de glimworm als soort."
"De verwerende partij miskent dus haar zorgplicht en de bepalingen van artikel 26bis en artikel 36ter Natuurdecreet door een vergunning af te leveren voor werken in en nabij beschermde natuurzones zonder dat zij daarbij de zekerheid had dat die werken geen onvermijdbare en onherstelbare schade aan de in het VEN-gebied aanwezige natuur respectievelijk geen betekenisvolle aantasting aan de natuurlijke kenmerken van de speciale beschermingszone zouden veroorzaken."

* impact van geluidsverstoring op SBZ onvoldoende onderzocht vb. vleermuizen

perceel C2208c ligt tevens gedeeltelijk gelegen in VEN en ligt lager dan het verzande reservaat aan de overzijde. Er is hier dus meer potentieel om estuariene natuur te ontwikkelen dan aan de overzijde.

4.8 Bezwaarindiener stelt dat de lichtimpact onvoldoende werd onderzocht.

Bezwaarindiener ziet over het hoofd dat de verstoring wel degelijk werd onderzocht. Zowel het aspect licht als het aspect geluidsverstoring zijn in de project-MER, als de passende beoordeling en verscherpte natuurtoets onderzocht, maatregelen om deze effecten te minimaliseren werden tevens in het ontwerp opgenomen (geluidarm asfalt, aangepast - en dus minimaal- verlichtingsconcept op brugtaluds) dan wel opgelegd vanuit de passende beoordeling (afwezigheid verlichting op en onder de brug)

4.9 Bezwaarindiener stelt dat **geluidsimpact** onvoldoende werd onderzocht. Bezwaarindiener ziet over het hoofd dat de verstoring wel degelijk werd onderzocht. Zowel het aspect licht als het aspect geluidsverstoring zijn in de project-MER, als de passende beoordeling en verscherpte natuurtoets onderzocht, maatregelen om deze effecten te minimaliseren werden tevens in het ontwerp opgenomen (geluidarm asfalt, aangepast - en dus minimaal- verlichtingsconcept op brugtaluds) dan wel opgelegd vanuit de passende beoordeling (afwezigheid verlichting op en onder de brug)

Incorrect, in beide gevallen is er sprake van de doelstelling estuariene natuur tot ontwikkeling te brengen. Conform de SIHD voor het habitatrictlijngebied kan dit in de vorm van alluviaal loodbos (type 91E0). Het is logisch dat een bestaand reeds redelijk goed ontwikkeld bos met moerasnatuur (zijnde reservaat de moerasput) momenteel het meeste potentie heeft om snel tot habitatwaardige natuur te ontwikkelen. Het betreft immers reeds een boshabitat met deels habitattypische boomsoorten en wordt in die zin beheerd. Perceel C2208 betreft voor het grootste deel een akkerperceel en een soortenarm grasland, dat zich pas na uitvoering van de in dit project opgelegde compenserende natuurinrichting tot waardevolle natuur kan ontwikkelen.

	vogelwaarnemingen p8-11	
* Dwingende redenen van groot openbaar belang "er zijn minder schadelijke alternatieven "dwingende redenen van groot openbaar belang	zie eerdere argumenten inzake de alternatieven De motivering die onder deze passage wordt aangebracht is niets anders dan een vaststelling dat de N446 een functie heeft als lokale en interlokale verbindingsweg met als gevolg dat hij gekenmerkt is door personenverkeer, economisch verkeer en recreatief verkeer. Het komt er dus op neer dat men het algemeen belang, - dat bij elke weg aanwezig is -, niet kan onderscheiden van het "groot openbaar belang" en dan nog met een "dwingend karakter". de volgende "aspecten" (zie tekst) allemaal ingevoegd als redenen van dwingend en groot openbaar belang: onderdoorgang van fietsers, de inspectie van de landhoofden, een ecopassage voor de bever, het voorkomen van overstromingen. jaagpaden zijn niet openbaar en kunnen geen dwingende reden van groot openbaar belang zijn	
"compensatie niet mogelijk op perceel 2208C dat zelf SBZ en VEN (zie eerder)	De SBZ-toets en de VEN-toets leiden tot compensaties op het perceel 2208C. Evenwel die compensaties zijn gelegen in een gebied dat reeds SBZ en VEN is zodat die compensaties niet kunnen beschouwd worden als een compensatie. We verwijzen ook naar artikel 7 van het maatregelenbesluit. Bovendien is dat gebied voorbestemd als estuariene natuur (ontpoldering) wat onderscheiden is van een alluviaal bos. (zie eerder)	
"compensatie met uitheemse populier	waarom uitheemse cultuurpopulier (Canadapopulier) en geen bedreigde populul nigran populul tremula of populul canescens?	
"compensatie moet voorafgaandelijk	Verder valt het op dat in artikel 3 van het besluit gemeld wordt dat de compensaties zullen uitgevoerd worden "uiterlijk gelijktijdig of minstens kort volgend op de uitvoering van de werken", is niet correct want moet voorafgaand en niet conform het aanvraagdossier waarin dit wel wordt bepaald het zal 25 jaar duren voordat er sprake zal zijn van een bos	
* Verbindingswegen tussen de jaagpaden en de gewestweg	geen rooilijn	
* doorkruisen van buurtweg	onduidelijk welk administratief statuut, wie is de wegbeheerder gezien de gewestweg oostwaarts verschuift, is het evident dat hij de buurtweg in het zuidoostelijk kwadrant doorkruist. Er ligt geen besluit van de gemeenteraad voor. Zie ten andere ook het wijzigingsverzoek van de aanvraag uitgaande van GOP, zoals te lezen op het omgevingsloket.	

4.10 Bezwaarindiener stelt dat geen rekening werd met een aantal voorkomende **vogelsoorten**.

De opgelijste soorten betreffen, zoals bezwaarijndiener zelf aangeeft, zeer algemene broedvogels van struwalen en bos. Conform het soortenbesluit zijn deze allen beschermd. Deze werden niet alleen per soort besproken in de Passende beoordeling maar deze focus op die soorten die Europees beschermd zijn en waarvoor binnen het aanwezige habitatrichtlijngebied en vogelrichtlijngebied doelstellingen werden opgesteld. De bezwaarijndiener is daarentegen wel fout in de veronderstelling dat deze algemene broedvogels in de moerasput enkel zouden voorkomen in de zones die niet door variant 1 uit de passende beoordeling en verscherpte natuurtoezichten zouden worden gemaakt. De algemene broedvogels (meer, buizerd, vink, mezensoorten...) rekenen ondertegelijk ook de beboste zone grenzend aan de weg tot hun leefgebied.

5. Dwingende redenen van groot maatschappelijk belang

Zie eerdere weerlegging inzake de alternatieven.

5.1 Bezwaarindiener stelt de motivering dwingende redenen groot openbaar belang in vraag gelet op de **verschillende opgesomde belangen**.

Bewaringsindieners lijkt er vanuit te gaan dat er slechts 1 belang mag bestaan dat dermate groot en dwingend moet zijn dat een afwijking goedgekeurd zou zijn. Het is echter perfect mogelijk dat bij de beoordeling van het dwingend karakter en het groot opstaan belang verschillende belangen samen genomen worden, zolang als er als eindresultaat een afdoende en draagkrachtige onderbouwing bestaat voor de betrokken afwijking, wat in dit dossier het geval is. Er kan verwezen worden naar de uitgebreide motivering nota DRGOB. Het is uiteraard de Vlaamse Regering die, voorafgaand aan de vergunningverlening, zal moeten beslissen of die sprake kan zijn van een afwijking.

5.2 Bezwaaierindere voert aan dat de conflictiviteit afwikkeling met de fietsers op de jaagpaden geen deel kunnen uitmaken van de motivering van de dwingende redenen groot openbaar belang aangezien deze onder het beheer staan van de Vlaamse Waterweg en **niet openbaar zouden zijn**. De jaagpaden staan wel degelijk open voor openbaar gebruik en de nood naar een verbeterde veiligheid op/van deze jaagpaden als gevolg van dit openbaar gebruik, kan onmogelijk worden miskend en/of in twijfel worden getrokken. Voorts is de functie van de jaagpaden tevens 2-ledig en zijn deze paden tevens noodzakelijk voor inspectie, het beheer en onderhoud.

5.3 Bezuurdiener vraagt zich af waarom de compensatie gebeurde aan de hand van **aanplant van uitheemse cultuurpopulier (Canadapopulier)** en geen bedreigde popululus nigra popululus tremula of popululus canescens?
Er wordt verwezen naar bijlage 823 Ibv de boscompensatie. Hier worden inheemse soorten aangewend en komt de door de bezuurschrijver vermelde soort niet voor.

5.3 Bezwaarindiener voert aan dat **compensaties voorafgaandelijk** dienen uitgevoerd te worden.

Het klopt dat de compensaties voorafgaandelijk moeten uitgevoerd worden zodat de aanplant van heel deel compensatie van de akker dient te gebeuren voor de opstart van de werkzaamheden.

6. Gemeentewegendecreet

6.1 Bezwaarindiener voert aan dat er een gemeentelijke rooi(j)nplan dient te worden opgesteld voor de verbindingswegen tussen de jaagpaden en de gewestweg. Het gemeentewegendecreet is enkel van toepassing op wegen in beheer bij de gemeente en niet van toepassing voor de gewestwegen. De jaagpaden en aansluitings hiernaartoe zijn in het beheer van de Vlaamse Waterweg en aldus geen gemeentewegen. Bijgevolg is de verlichting tot het opmaken van een rooi(j)nplan niet van toepassing is.

6.2 Bezwaarindiener voert aan dat er **een buurtweg** het projectgebied doorkruist.

De GOP heeft enkel een verdere motivatie gevraagd waarom er geen buurtwegen worden geïmplementeerd. Deze motivering werd aangevuld in de verantwoordingsnota B26, waarna besloten werd dat er geen zaak over de wegen of gemeentelijke rooilijnenplannen van toepassing/nodig waren en het dossier bijgevolg volledig en ontvankelijk kon verklaard worden. Er wordt verwezen naar de betreffende passage op p20-21 van de verantwoordingsnota B26.

Bijkomend is volgens de Atlas der Buurtwegen het gedeelte van de wegen in het projectgebied geen gewone buurtweg maar een grote verkeersweg (Route de Waasmuster à Termonde) zoals beschreven in artikel 24 van de Wet op de buurtwegen van 10 april 1841. Deze grote verkeerswegen zijn later omgevormd tot Nationale wegen, de huidige gewestwegen.

Het klopt dat de gewestweg gedeeltelijk samenvalt met deze buurtweg, maar dit deel van de buurtweg wordt beschouwd als een gewestweg, bijgevolg worden ook hier geen gemeentelijke rooilijnen gewijzigd, noch afgeschaft en is er geen noodzaak tot een gemeenteraadsbesluit. Sinds de heraanleg van de weg en brug in de jaren '30 overlapt deze gewestweg over dezelfde zone met de buurtweg. Er ligt géén gemeentendeel onder de gewestweg. Op deze locatie is reeds meer dan 30 jaar voor 1 september 2019 een gewestweg/grote weg gelegen, deze zone is al ruim meer dan dertig jaar beheerd door het gewest, en maakt dus deel van de gewestweg.

* tabel met stedenbouwkundige handelingen	het realiseren van dijken op Sigmaprofiel met verhard fietspad wordt niet opgenomen in de tabel	8. Bezwaarindiener voert aan dat het aanpassing van de dijken niet vermeld wordt als specifieke stedenbouwkundige handeling waarvoor een afwijking wordt gevraagd in het kader van handelingen algemeen belang. Deze aparte vermelding is niet nodig want het aanpassen van de jaagpaden is onderdeel van de handeling 'nieuwbouw brug en verhardingen' en valt dus onder paragraaf 1 en 2 van het besluit VR, dit is ook zo in de B26 gemotiveerd. Om het ontwerp toekomstbestendig te maken worden de jaagpaden aangelegd op signahoogte. Dit is echter een ontwerpuitgangspunt en geen projectuitgangspunt. Het project gaat over het vernieuwen van de Durmebrug, het op signahoogte brengen van het jaagpad is een randvoorwaarde van De Vlaamse Waterweg. Deze stelling van de bezwaarschrijver klopt dus niet. Er worden geen nieuwe SIGMA dijken aangelegd. In voorliggende project wordt enkel een herstel van de aanwezige oevers als gevolg van de werken voor de nieuwe brug - en de afbraak van de oude brug - uitgevoerd, rekening houdende met het feit dat bestaande vegetatie terug kan ontwikkelen zoals op vandaag ook aanwezig (m.a.w. cfr. ook het voorstel compenserende maatregelen) en de jaagpaden heraangelegd/hersteld op de signahoogte. Dit betreft dus niet de aanleg van nieuwe SIGMA dijken, maar de instandhouding/het herstel van bestaande SIGMA-kering. De verdere realisatie van het Sigmaplan in de Durmevallei, zoals o.a. de ontpoldering van de polder van Waasmunster (cfr. supra), maakt geen deel uit van deze vergunningsaanvraag. Deze inrichtingswerken zullen het voorwerp uitmaken van latere afzonderlijke vergunningsaanvragen/projecten. De werken vallen bovendien niet onder paragraaf 3 omdat de werken aan de jaagpaden een kleinere/vergelijkbare impact hebben zoals opgesomd in paragraaf 2 van artikel 3, punt 4° handelingen met betrekking tot bestaande of geplande openbare waterwegen of waterlopen, met inbegrip van de bijbehorende infrastructuur, zoals : a) de aanleg van bufferbekkens met een oppervlakte kleiner dan 1 ha; b) de aanleg van overstromingsgebieden met een oppervlakte kleiner dan 5 ha; c) de aanleg van oeverzones; d) de herinrichting en hermeandering van waterlopen; e) het opheffen van vismigratieknelpunten, het aanleggen of herstellen van faunapassages; f) de handelingen met betrekking tot de berging of buffering voor rioleringsstelsels en regenwaterleidingen;
* soorten projecten en bv's	realiseren van waterkerende dijken onder de brug rooien van knotwilgenrij op perceel 2208C ontbreekt	8. Bezwaarindiener voert aan dat het rooien van knotwilgenrij op perceel 2208C ontbreekt Het rooien/vellen van alle geïmpacteerd bomen werd wel degelijk uitvoerig bestudeerd en besproken in de betrokken bijlagen aan de vergunningsaanvraag, zoals o.a. de Project-m.e.r. en de Passende beoordeling en verscherpte natuurtoets, evenals in de verantwoordingsnota B26, bv. onder punten 1.4.5 en 1.4.6. De door de bezwaarindiener vermelde knotwilgenrij wordt niet gerooid. Er is tevens geen sprake van vegetatiewijziging als er tot tegen deze bomenrij bebost zou worden. Bomenrijen, perceelsranden, greppels.. kunnen als landschapselement immers perfect deel uitmaken van een boslandschap (een bomenrij) is ook als bos te beschouwen onder bosdecreet indien deze hierin voorkomt Bij het vellen van hoogstammige bomen wordt er telkens alleen gesproken over de 20 essen langsheen de N446 en wat knotwilgen betreft wordt er in het administratief dossier enkel gesproken over rooien van knotwilgen in het bosje.
* handelingen van algemeen belang	Dat het om twee onderscheiden projecten gaat raakt ook nog andere wetgeving. In de aanvraag wordt immers gesteld dat het om een Vlaams project gaat, met name enkel ter zake 1° aanvragen door of in opdracht van de publiekrechtelijke rechtspersonen met betrekking tot autosnelwegen en gewestwegen, met inbegrip van bruggen over en tunnels onder die wegen, met uitzondering van: a) aanvragen die louter strekken tot het vellen van bomen langs die wegen; b) aanvragen die louter betrekking hebben op dienstzones langs autosnelwegen De noordelijke en de zuidelijke aanloopstrook vallen onder deze rubriek. Maar ook het volgende Vlaams project is van toepassing: 5° a) aanvragen met betrekking tot de natte en droge infrastructuur met openbaar karakter van: waterwegen en onbevaarbare waterlopen van de eerste categorie en aanvragen met betrekking tot bruggen over en tunnels onder die waterwegen en waterlopen, met uitzondering van aanvragen die louter een lozing, overstort of watercaptatiepunt in die waterwegen en waterlopen voorzien De realisatie van de brug en de verhoging van de dijken tot Sigmaprofiel vallen daaronder.	Het project valt inderdaad ook onder de rubriek zoals aangehaald door de bezwaarindiener. Dit heeft echter geen impact op de inhoud van het dossier, tevens wordt het dossier door de correcte vergunningsverlenende overheid behandeld, er wordt hier bijgevolg geen fout. Het hoofdontwerp van dit project, i.e. de gewestweg en zijn aanhorigheden valt onder de rubriek die aangevraagd werd in het loket.

	het realiseren van dijken op Sigma-profiel zijn waterkeringswerken aan beide oevers van de rivier Onder punt 2.4.2 wordt niet verwezen naar het feit dat de werken ook betrekking hebben op: "3" de openbare waterwegen en waterlopen, alsook de bouw van de dokken en de sluizen in de havens, de aanleg van openbare bufferbekkens en overstromingsgebieden, de hermeandering van waterlopen en de uitvoering van andere waterbeheersingswerken, met inbegrip van de bijbehorende infrastructuur, zoals dienstgebouwen en andere", vallen onder §3 zodat een projectvergadering noodzakelijk is	Zoals reeds aangehaald worden er voor alle duidelijkheid geen nieuwe SIGMA dijken aangelegd. In voorliggende project wordt enkel een herstel van de aanwezige oevers/SIGMA-kering als gevolg van de werken voor de nieuwe brug - en de afbraak van de oude brug - uitgevoerd, hierbij tevens rekening houdende met het feit dat bestaande vegetatie terug kan ontwikkelen zoals op vandaag ook aanwezig (m.a.w. cfr. ook het voorstel compenserende maatregelen). Er wordt verwezen naar antwoord "7. Bezwaarindieners voert aan dat de aanpassing van de dijken niet vermeld wordt als specifieke stedenbouwkundige handeling waarvoor een afwijking wordt gevraagd in het kader van handelingen algemeen belang. Deze aparte vermelding is niet nodig want het aanpassen van de jaagpaden is onderdeel van de handeling 'nieuwbouw brug en verhardingen' en valt dus onder paragraaf 1 en 2 van het besluit VR, dit is ook zo in de B26 gemotiveerd. Om het ontwerp toekomstbestendig te maken worden de jaagpaden aangelegd op sigmahoogte. Dit is echter een ontwerpuitgangspunt en geen projectuitgangspunt. Het project gaat over het vernieuwen van de Durmebrug, het op sigmahoogte brengen van het jaagpad is een randvoorwaarde van De Vlaamse Waterweg. Deze stelling van de bezwaarschrijver klopt dus niet. Er worden geen nieuwe SIGMA dijken aangelegd. In voorliggende project wordt enkel een herstel van de aanwezige oevers als gevolg van de werken voor de nieuwe brug - en de afbraak van de oude brug - uitgevoerd, rekening houdende met het feit dat bestaande vegetatie terug kan ontwikkelen zoals op vandaag ook aanwezig (m.a.w. cfr. ook het voorstel compenserende maatregelen) en de jaagpaden heraangelegd/hersteld op de sigmahoogte. Dit betreft dus niet de aanleg van nieuwe SIGMA-dijken, maar de instandhouding/het herstel van bestaande SIGMA-kering. De verdere realisatie van het Sigma-plan in de Durmevallei, zoals o.a. de ontpoldering van de polder van Waasmunster (cfr. supra), maakt geen deel uit van deze vergunningsaanvraag. Deze inrichtingswerken zullen het voorwerp uitmaken van latere afzonderlijke vergunningsaanvragen/projecten, De werken vallen bovendien niet onder paragraaf 3 omdat de werken aan de jaagpaden een kleinere/vergelijkbare impact hebben zoals opgesomd in paragraaf 2 van artikel 3, punt 4" handelingen met betrekking tot bestaande of geplande openbare waterwegen of waterlopen, met inbegrip van de bijbehorende infrastructuur, zoals : a) de aanleg van bufferbekkens met een oppervlakte kleiner dan 1 ha; b) de aanleg van overstromingsgebieden met een oppervlakte kleiner dan 5 ha; c) de aanleg van oeverzones; d) de herinrichting en hermeandering van waterlopen; e) het opheffen van vismigratieknelpunten, het aanleggen of herstellen van fauna passages; f) de handelingen met betrekking tot de berging of buffering voor rioleringsstelsels en regenwaterleidingen;"
*	aanleg van jaagpaden vallen niet onder aanleg van openbare fiets/wandelwegen en dus niet onder HAB §1, voldoen daarenboven niet aan de voorwaarde van algemeen belang om te kunnen afwijken van gewestplan via HAB	Zoals hiervoor reeds aangehaald kan het 'openbaar karakter' van jaagpaden, evenals de nood naar een verbeterde veiligheid op/van deze jaagpaden als gevolg van dit openbaar gebruik, hierbij onmogelijk worden miskend en/of in twijfel worden getrokken.
*	ruimtelijk beperkte impact wordt in vraag gesteld	De ruimtelijke beperkte impact van de handelingen werd uitvoerig in de verantwoordingsnota B26 gemotiveerd (zie hoofdstuk 2.4). Uit dit alles volgt dat het ontwerp een ruimtelijke beperkte impact in de zin van artikel 4.4.7 VCRO heeft. Er wordt integraal naar de motivering in dit dossierstuk verwezen, alsmede het advies en de opmerkingen hierop geformuleerd in het advies van de GOP.
	omvang project van 2,5 ha in ruimtelijk kwetsbaar gebied	Het volledige projectgebied moet niet worden beschouwd als impact op het kwetsbaar gebied. De impact moet handeling per handeling worden bekeken. Zo zit hierin ook de opbraak van de bestaande brug welke weliswaar een tijdelijke impact heeft op het kwetsbaar gebied. Dit wordt aldus opgenomen en gemotiveerd in de verantwoordingsnota.
	impact van het project op de bewoning: landschappelijke verandering waarbij de openheid van bewoning wordt opgeheven (ruimtebeslag weg + aanplant alluviaal bos), visuele impact, toenemende geluidshinder	Zie standpunt "3.6 Landschappelijke integratie brug": De landschappelijke integratie wordt beschouwd in de nevensdiscipline "Landschap en archeologie", zie p51-55 van MER deel 2 en vormt tevens een belangrijk onderdeel van de verantwoordingsnota. Concluderend is deze beoordeling gunstig. De bezwaarindieners zelf woont op circa dezelfde hoogte als het aan te planten bos. Tevens worden ook de taluds van de rijweg, jaagpaden en aansluiting naar deze jaagpaden allen voorzien van een "bosaanplant". Aldus zal de brug en ook de gewesteg in de toekomst aan het zicht vanuit deze woning onttrokken worden.
* Watertoets	Akker en weiland op perceel 2208C (noordoostelijk kwadrant) De akker heeft een waterbergende functie die noodzakelijk is gelet op de plaatselijke waterproblematiek. De nabijgelegen sluis langs de Durme werkt niet meer en in regenrijke periodes staan de zones tegen de Durmedijk (waar er zich een bosje heeft ontwikkeld, dan ook blank. Dit blijkt ook het laagst gelegen punt te zijn. Dit zal ingenomen worden door de verbinding tussen het jaagpad en de gewestweg. Bij langdurige regen is de grondwaterstand dermate verhoogd dat de grachten langs Dam volstaan en de gemeen,teweg bijna overstromd. De tuinen van aangelanden wateren ten gevolge hiervan nog moeilijk af.	Het spreekt voor zich dat de actuele toestand werd beschreven in de voorliggende documenten, en dat er dus wel degelijk sprake is van infiltratie. Immers het sluisje waarvan sprake dateert nog van de periode 1931 – 1935, m.n. ten tijde van de rechttrekking van de Durme, en is al meer dan 50 jaar (!) in onbruik als gevolg van de aanzandingen in de Durme. Dit sluisje heeft vandaag aldus geen enkele nuttige functie meer. Deze situatie van het terrein zal en kan (met of zonder aanwezigheid van dit sluisje) uiteraard op vandaag niet wijzigen. Kortom, er is om evidente redenen wel degelijk rekening gehouden met de actuele plaatselijke toestand, zoals deze zich actueel ook effectief voordoet. Bovendien omvatten de huidige omstandigheden net de ideale habitat voor de realisatie/aanplanting van een alluviaal bos ter compensatie, zoals dit heden ook in voorliggende opdracht werd voorzien, en wat maakt dat dit de situatie lokaal zal verbeteren. Het probleem wordt trouwens ook erger voorgesteld dan het in werkelijkheid is. De waterstagnering voor infiltratie situeert zich wel degelijk cfr. voorliggende kartering op het perceel 2208c, echter zonder enige gekende waterschade aan privédomeinen. Conclusie: Het project voorziet in een extra infiltratieveld aan de taludvoet, voorts wordt de akker aangeplant als alluviaal bos, dit vervult eenzelfde en zelfs grotere waterbergende functie. Dit betekent een verbetering ten opzichte van vandaag. Wij wateren voor onze weg af naar deze nieuwe alluviale zone die wij aanleggen ter hoogte van de akker. Voorts veroorzaken wij geen bijkomende impact op het bestaande afwateringssysteem.
* Punctuele weerlegging foutieve weergave elementen van he	hoogte vakwerk boven het wegdek	Er is sprake van incorrecte afmetingen/overdrijving binnen het bezwaarschrift: De totale constructiehoogte van de bruggen bedraagt voor de bestaand vakwerkbrug 3,65 m, voor de nieuwe is dit 6,72 m. Zoals in verantwoordingsnota B26 staat betref dit aldus wel degelijk een toename van circa 80%. De lengte gaat van 56 naar 95 m (niet 100 m), voorts resulteert deze grotere overspanning net in meer openheid langsheen de durme/durmebedding, daar de onderbouw (landhoofden, drukdalven) van de oude brug hier allen mee interfereren en deze bij de nieuwe brug verdwijnen en uit deze bedding worden gehaald. Door opnieuw te kiezen voor een vakwerkbrug met een tussenpijler wordt de huidige vormtentaal maximaal aangehouden en wordt de visuele impact tot een minimum beperkt. Dit heeft tevens een rol gespeeld in de type brug (zie addendum projectnota p17: "Afhankelijk van de overspanningslengte kan gekozen worden voor een vakwerkbrug, boogbrug of tuibrug. Om de landschappelijke impact en de wijziging hiervan door de nieuwe brug te beperken gaat de voorkeur uit naar een brug van hetzelfde type als de bestaande brug, namelijk een nieuwe vakwerkbrug. Hierbij is het ook mogelijk de constructiehoogte van de draagstructuur en dus de visuele impact/omvang van de nieuwe brug te beperken door opnieuw met een tussenpijler te werken. Zodoende kan de totale hoogte van een nieuwe brug beperkt worden tot 6,7 m in plaats van > 15-20 m in geval van boog- of tuibruggen (bij overspanningen 75 – 100 m)."

•	waarop slaat de uitstulping in de projectcontour stroomopwaarts en welke invloed heeft dit op berekening innames VEN	In de projectcontour werd rekening gehouden met een buffer westwaarts de bestaande brug o.a. ivdfe afbraak van de brug (principe worst-case). Dit heeft geen enkele invloed op de bevindingen binnen het onderhavig dossier.
•	Ons dossier stelt mbt het gewestplan: "Er dient wel de bemerking gemaakt te worden dat het juridisch plan in kwestie (het gewestplan) op deze locatie vrij verregaand afwijkt van de feitelijke toestand, onderstaande figuur geeft dit weer. Concreet ligt de waterloop in werkelijkheid een stuk (35-tal meter) ten westen van de gewestplanlocatie." De kaart die getoond wordt als bewijs voor een onduidelijk gewestplan is niet duidelijk. Wat is de bron van dat document? Bzwaarindieners vergelijkt kaart in Geopunt met origineel gewestplan en die kaarten komen overeen. Kaart waarnaar wordt verwezen komt hiermee niet overeen. Bezwaarindieners stelt zich de vraag ofdat dan wel met de juiste m² bestemmingen rekening is gehouden in de afweging tussen de alternatieven nu de bestemmingen daarin een cruciale rol spelen. Berekeningen op GIS-analyses zouden dus niet correct kunnen zijn? Moeten berekeningen dan niet worden nagekeken obv kadastrale impactplannen. Transparant maken van de ingenomen oppervlaktes per bestemmingzone ontbreekt in dossier terwijl wel substantieel is.	Onze bron WMS: https://www.mercator.vlaanderen.be/raadpleegdienstenmercatorpubliek/ows deze kaart werd ingeladen in het GIS portaal van het studie bureau. We trekken onze berekening niet in twijfel. We geven aan dat er een verschil zit tussen de juridische bestemmingskaart en de feitelijke toestand (*) waardoor je je vragen kan stellen over het juridische bestemmingsplan. Wij, als aanvrager, dienen namelijk te toetsen aan de juridische bestemmingsplannen en NIET aan de feitelijke toestand in dit onderdeel van de B26. (*) De Durme is in feitelijke toestand (luchtfoto 11.08.2022) veel smaller dan op het gewestplan staat aangeduid. De Durme is in het zuiden breder ingetekend op het gewestplan en dit stemt dan ook niet overeen met het winterbed. Het tracé van de Durme stemt niet overeen met het tracé op het gewestplan, zowel in het projectgebied als in de omgeving. De oppervlaktes per handeling per bestemming zijn weldegelijk bepaald en opgenomen in B26.
•	"De figuur hieronder toont de contour van het projectgebied (rode stippellijn) en de contouren van de stedenbouwkundige handelingen (blauwe stippellijnen) en hoe ze zich verhouden tot de gewestplanbestemmingen." Kaartje zou geen onderscheid weergeven tussen een rode en een blauwe stippellijn.	Terechte opmerking, de tekst stemt niet overeen met de kaart. De tekst moet zijn "De figuur hieronder toont de contour van het projectgebied (zwarte stippellijn) en de contouren van de stedenbouwkundige handelingen (grijze (stippellijnen) en hoe ze zich verhouden tot de gewestplanbestemmingen." Echter wat de kadastrale percelen betreft, er is geen verplichting dat er kadastrale percelen moeten worden getoond/berekend. In de B26 moet enkel de toetsing worden gemaakt aan de bestemmingsplannen. Met de oppervlaktes trachten we te duiden wat de impact is met het project per bestemmingszone en dat de impact met andere woorden beperkt blijft