

## Verantwoordingsnota Dwingende Redenen Groot Openbaar Belang (DRGOB)

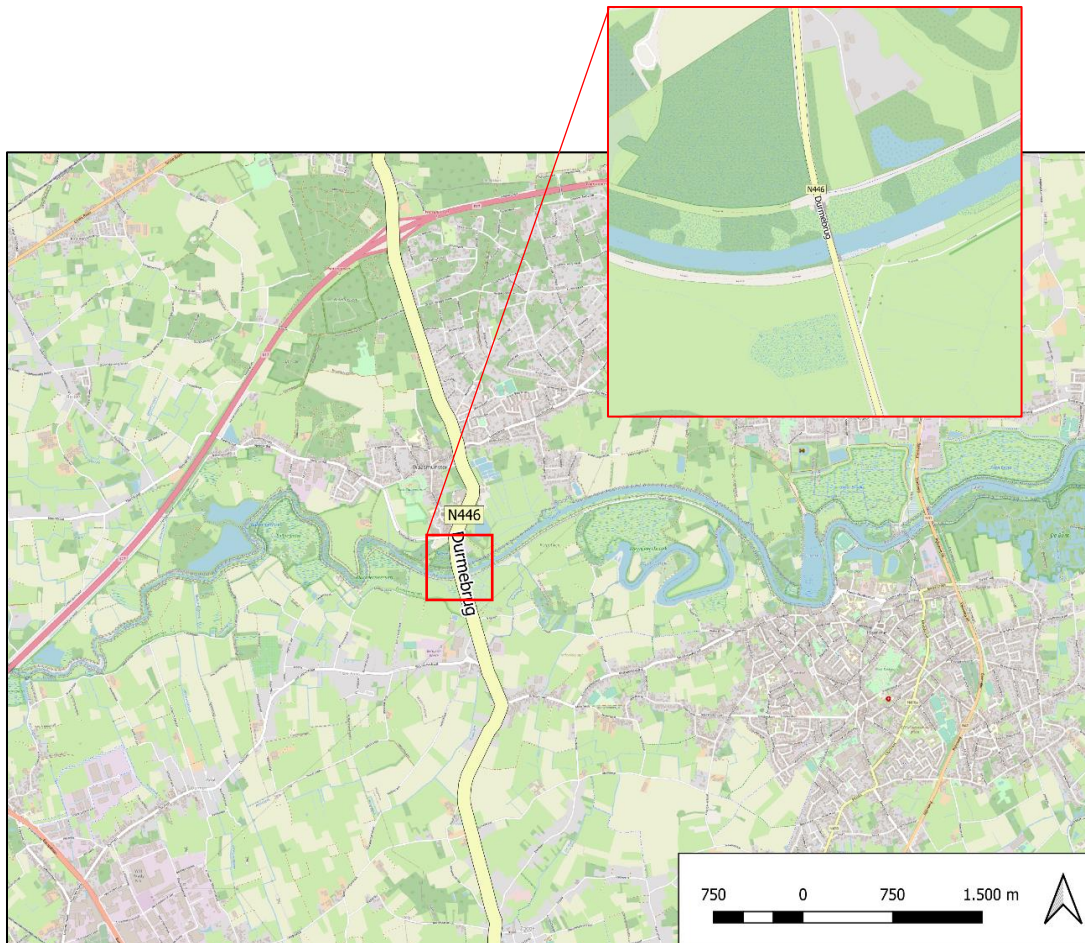
Verzoek afwijking obv artikel 26bis, §3 en artikel 36ter, §5 van het decreet van 21/10/1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu

### 1. Voorstelling van het Project

#### *Situering van het project*

De Waasmunsterbrug is de overbrugging van de Durme in de N446, Durmebrug, te Waasmunster. De landhoofden en middenpijler van de brug dateren van +/- 1931 (cfr plan van 8/11/1930), de bovenbouw is in 1950 opnieuw gebouwd nadat deze in mei 1940 door het terugtrekkende Belgisch leger was vernietigd. In de jaren '60 was er grote nood om met zware transporten (tot 360 ton) de brug over te kunnen (aanvoer naar Waaslandhaven en bouw kerncentrale Doel). Hiertoe werden er tussen de middenpijler in de Durme en de beide landhoofden bijkomende ondersteuning gebouwd, welke bestonden uit een draagbalk op 2 houten dukdalfen (stutten) en welke interfereren met de Durmebedding en de vaargeul. Ook de bestaande landhoofden bevinden zich in de bedding van de Durme. Gezien de slechte staat van de brug en de houten dukdalfen is de burgerlijke klasse van de brug op vandaag teruggeschoefd, de brug is nog geschikt om met transporten tot 60 ton over te rijden.

Het project beoogt de vernieuwing van de brug over de Durme in de N446 te Waasmunster. De kruising van de gewestweg met de Durmebedding bevindt zich tussen circa kilometerpunten 4.45 en 4.53 langs de N446. Het projectgebied omhelst de nieuwe overbrugging voor de N446 over de Durme, alsook de aanloophellingen voor de gewestweg langs weerszijden van de Durme naar deze nieuwe brug. Aldus omvat het project de missing-link in de herinrichting van de N446 tussen kilometerpunten 4.22 tot 4.85, voor de aanleg van een nieuwe brug en de aanloophellingen hiernaartoe. Langs weerszijden wordt aangesloten op de reeds heringerichte gewestweg.



### ***Probleemstelling***

De huidige stalen Waasmunsterbrug dient vernieuwd te worden. De huidige brug voldoet om verschillende redenen niet aan hedendaagse vereisten:

- De brug vertoont heel wat corrosieschade die de draagstructuur aantast. Ook het brugdek zelf is in slechte toestand waardoor de verharding aangetast wordt en de rijweg er in slechte staat bij ligt, zo ook de naastliggende fietspaden.
- Door de beperkte breedte is er geen scheiding mogelijk tussen het wegverkeer en het fiets- en voetgangersverkeer. Hierdoor komen de veiligheid en het comfort van deze actieve weggebruikers in het gedrang.
- De landhoofden van de huidige brug bestaan uit metselwerk met afwerking in blauwe hardsteen. Veel van deze hardstenen liggen los, het voegwerk in het metselwerk is vaak verdwenen en er lopen grote scheuren doorheen. De onderbouw van de brug benadert de theoretische einde levensduur van 100 jaar en de vastgestelde schade bevestigt dit.
- Omwille van deze slechte staat geldt er momenteel een tonnagebeperking (60 ton). De N446 wordt aanzien als een route voor zwaar uitzonderlijk vervoer. Constructies in de N446 moeten transport tot 360 ton, met assen 30 ton, aankunnen.
- De huidige brug voldoet niet aan de huidige ontwerpeisen inzake fietsinfrastructuur en vergevingsgezinde wegen. De huidige jaagpaden naast de Durme kruisen de N446 gelijkgronds, wat aanleiding geeft tot conflicten. Het fietsnetwerk vereist dat de fietspaden langs de N446 aansluiten op de fietsverbindingen langs de jaagpaden zonder dat de N446 gelijkgronds dient gedwarst te worden. Voorts is het bestaande profiel van de brug onvoldoende om aan de huidige eisen naar fietsveiligheid en fietscomfort te voldoen.

- De landhoofden interfereren verder met de bedding en het Sigmaprofiel van de Durme; ze staan in het oeverprofiel van de Durme als getijdenrivier, de bestaande brug inclusief de landhoofden vormen zo ook een ecologische barrière.
- De Waasmunsterbrug en aanloophelling hiernaartoe vormen op vandaag de missing-link in het project dat de N446 van Dendermonde over Hamme tot en met Waasmunster voorziet van veilige en comfortabele enkelrichtingsfietspaden.

Een renovatie of versterking van de bestaande brug is niet opportuun gezien:

- De ouderdom en slechte staat van de brug, zowel van de boven- als onderbouw.
- De beperkte breedte van het brugdek, welke onvoldoende breed is om veilige fietsinfrastructuur te voorzien
- Het beperkte draagvermogen van de brug en haar fundering, waardoor niet voldaan wordt aan de nieuwe ontwerpvereisten.
- Interferentie van de onderbouw met de Durme(bedding)

### ***Afbeeldingen bestaande toestand***

Zijaanzicht, o.a. met gelijkgrondse kruising en aantakking van de jaagpaden:



Bovenaanzicht, met aanliggende en onvoldoende brede fietspaden:

In afwachting van een heraanleg van de brug werden tijdelijke maatregelen genomen, i.e. :

- Het verbreden van de fietspaden en versmallen van de rijweg op de brug,
- Aanbrengen van een rode kleur/slemlaag voor de fietspaden op de brug,
- Het invoeren van een tijdelijke lokale snelheidsbeperking van 50 km/u ter hoogte van en in aanloop naar de brug





Vooraanzicht, met toeleidende weg in slechte staat en zonder conforme en veilige fietsinfrastructuur:



Afbeeldingen roestende, beschadigde brugonderdelen met ernstige corrosieschade:









Afbeeldingen rottende paaljukken:

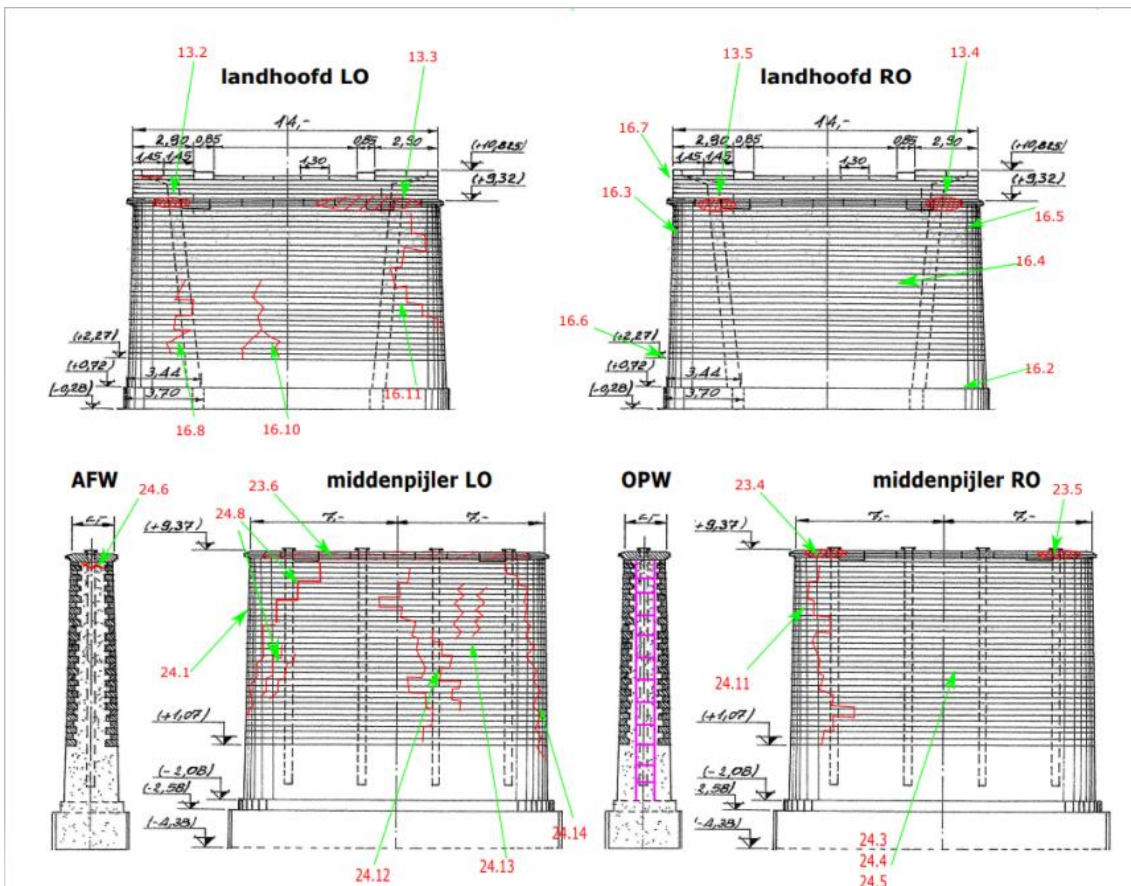




Afbeeldingen scheuren landhoofden en pijler:



Afbeelding locatie scheuren (obv A-inspectie Waasmunsterbrug):



### ***Doelstelling van het Project:***

Gelet op de staat van de brug, de omvang en het aantal gebreken, alsook de theoretische einde levensduur, is een renovatie van de brug niet verantwoordbaar. Een renovatie houdt hier een vervanging in van quasi alle onderdelen/de volledige brug. Dit gaat bovendien gepaard met heel wat bijkomende risico's en een beperkte levensduurverlenging. Daarenboven voldoet de brug niet meer aan de hedendaagse normen naar verkeersveiligheid, in het bijzonder voor de actieve

weggebruiker. Hierdoor, namelijk onder andere door de beperkte restlevensduur en de onaangepaste functionaliteit, zijn de kosten voor een renovatie niet te verantwoorden.

De bestaande brug dient bijgevolg volledig vervangen te worden door een nieuwe brug, die voldoet aan de huidige normen, burgerlijke klasse, de verkeerssituatie (in het bijzonder fietsvoorzieningen) en de waterweg.

De doelstellingen van het project zijn:

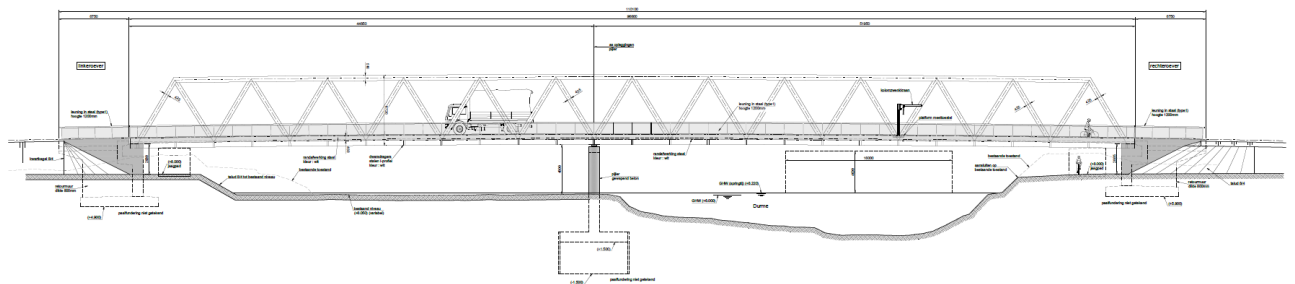
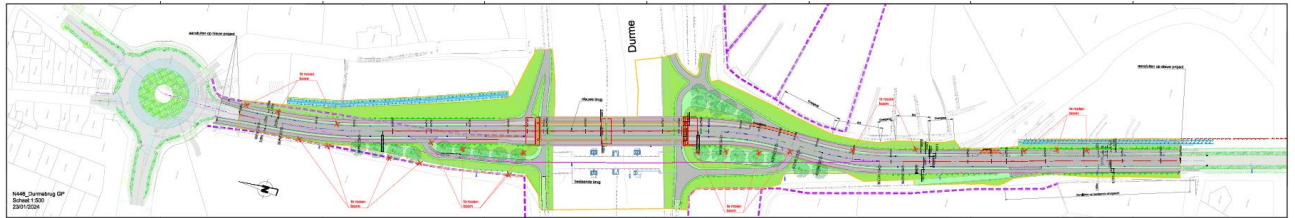
- Vernieuwing van de brug van de N446 over de Durme op basis van de hedendaagse inzichten en kwaliteitsvereisten en met oog op mogelijke toekomstperspectieven die anno 2024 aan dergelijk infrastructuur worden toegeschreven, m.a.w. "future-proof". Dit in lijn met de vooropgestelde ontwerplevensduur van 100 jaar. Hierbij gaat ook belangrijke aandacht uit naar de nood aan inspectie en onderhoud van de brugonderdelen gedurende de levensduur van de brug, essentieel om de levensduur en de veiligheid te garanderen. Dit aspect werd meegenomen in het ontwerp 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.
- De vervanging van de brug door een nieuwe vakwerkbrug. Deze vakwerkbrug sluit ontwerpmatig aan bij de inrichting van N446 langs weerszijden van dit project voor de brugvervanging, met:
  - o Een snelheidsregime van 70 km/u
  - o Mogelijkheid tot uitzonderlijk zwaar vervoer op aanvraag (transport tot 360 ton, met assen 30 ton).
- Verbeteren van de verkeersveiligheid ter hoogte van de brug, in het specifiek voor de actieve weggebruiker (voetgangers en fietsers), gericht op het heden maar ook op de toekomst:
  - o Aanleg van vrijliggende fietspaden langs de brug conform het Vademecum Fietsvoorzieningen en aansluitend op het wegprofiel langs weerszijden van de nieuwe brug.
  - o Een eenduidig wegprofiel volgens het wegontwerp langs de N446.
  - o Veilige ongelijkgrondse kruisingen van de fietspaden/jaagpaden langs beide oevers onder de brug, met aansluiting van de jaagpaden op het vrijliggend fietspad langs de nieuwe brug. Deze aansluitingen zijn voorts noodzakelijk voor de inspectie, het beheer en het onderhoud van de nieuwe brug (ontwerplevensduur 100 jaar) en de jaagpaden.
- Het sigmaplan/-profiel van de Durme vrijwaren met dijken van 8 m TAW geschikt voor een jaagpad/fietspad, alsook het vaarventer voor de Durme. Om wateroverlast en overstromingen te vermijden dient de doorstroomsectie/doorstromingsgabarit van de Durme gevrijwaard te worden. De landhoofden dienen uit de winterbedding van de Durme gehaald te worden. Op vandaag creëren deze een bottleneck ter hoogte van de brug.
- Ontsnippering door middel van een ecopassage onder de brug langsheen de oever van de Durme.

### *Oplissing*

In het project wordt een nieuwe brug voorzien afwaarts van de bestaande brug. De landhoofden van de nieuwe brug worden buiten de bedding van de waterloop voorzien, zodat het sigmaprofiel van de Durme gevrijwaard wordt. De jaagpaden op de dijk van +8 mTAW lopen onder de brug door en sluiten door middel van lussen aan op de fietspaden langs de gewestweg. De bestaande landhoofden en pijlers worden afgebroken, waardoor onder de nieuwe brug langs de oeverzijde ruimte is voor een natuurlijke oever/ecopassage langs het fietspad. Om deze brug te realiseren



worden de aanloophellingen naar de brug net ten oosten van het bestaande tracé van de N446 voorzien. In onderstaande figuren: het grondplan voor de nieuwe brug en zijn aanloophellingen (figuur boven) en een zijaanzicht van de nieuwe vakwerkbrug vanuit het westen naar de nieuwe brug gekeken (figuur onder).



Het veilig en conflictvrij afwikkelen van de actieve weggebruiker ter hoogte van de brug is in functie van de verkeersveiligheid een belangrijke projectdoelstelling. Uit de noodzaak tot vervanging van de bestaande onderbouw (zie alternatievenonderzoek) ontstaat hier ook spontaan deze mogelijkheid tot de ongelijkgrondse kruising voor zachte weggebruikers onder de brug door ter hoogte van de bestaande dijken en landhoofden. Naast de fietsonderdoorgangen biedt dit op beide oevers ook de opportuniteit een vrije onverharde oever langs de Durme te realiseren en zo het barrière-effect dat op vandaag bestaat te verhelpen.

## 2. Probleemstelling inzake de vergunbaarheid van het Project

### *Relatie projectgebied met SBZ en VEN*

Hier wordt een samenvattende oplijsting van de SBZ- en VEN-gebieden in en nabij het projectgebied gegeven. Voor de globale beschrijving van de SBZ- en VEN-gebieden (de habitats, leefgebieden, soorten, natuurwaarden...) en het bijhorende kaartmateriaal wordt verwezen naar de Passende beoordeling en Verscherpte natuurtoets.

Het projectgebied overlapt met Habitat- en Vogelrichtlijngebied, VEN-gebied en erkend natuurreserveaat, welke ook onderling overlappen:

- Het Habitatrictlijngebied 'Schelde- en Durme-estuarium van de Nederlandse grens tot Gent' (BE2300006) wordt doorsneden door de N446.
- Het projectgebied bevindt zich daarnaast in Vogelrichtlijngebied. Het betreft het gebied 'Durme en de middenloop van de Schelde' (BE2301235).
- Ten noorden van de Durme is aan beide zijden van de N446 VEN-gebied gesitueerd, meer bepaald het GEN-gebied (Grote Eenheid Natuur) 209 van 'De Vallei van de Durme'. In

tegenstelling tot het Habitat- en Vogelrichtlijngebied, situeert het VEN-gebied zich ook ten zuiden van de Durme, meerbepaald direct stroomopwaarts van de Durmebrug.

- Ten westen van de weg Durmebrug zijn percelen van het erkend natuurreservaat 'Durmemeersen' (E-137) gelegen. Op de linkeroever betreft het de zone Moerasput, die ter hoogte van het projectgebied in grote mate overlapt met eerder genoemde beschermde gebieden. Op de rechter Durmeoever gaat het om een weiland dat deel uitmaakt van het reservaat.

### **Conclusies ten aanzien van SBZ**

Uit de **passende beoordeling** (als zijnde een onderdeel van het project-MER) blijkt dat ten gevolge van het project een betekenisvolle aantasting van de natuurlijke kenmerken van een speciale beschermingszone, in de zin van artikel 2, 43° Natuurdecreet<sup>1</sup>, te verwachten is:

- Betekenisvolle aantasting van **Habitatrichtlijngebied BE2300006 Schelde- en Durme estuarium van de Nederlandse grens tot Gent'** in de vorm van
  - Inname van een zoekzone voor habitat 91E0, evenwel zonder inname van actuele vegetatie, de overlap betreft talud en wegdek bestaande brug;
  - Inname van 4300 m<sup>2</sup> van een zoekzone voor habitat 1130 'estuarium' (momenteel niet habitatwaardig als akker en waardevol jong loofbos)
  - (minstens tijdelijke) inname van ca. 500 m<sup>2</sup> aan rietland op de oevers,
  - Maximum 110 m<sup>2</sup> inname van bedding Durme door pijler (permanent) en tijdelijke funderingspalen, habitatype 1130 estuaria. Een gelijkaardige oppervlakte komt vrij door de afbraak van de pijlers van de bestaande brug.

Dit betekent dat de omgevingsvergunning slechts kan verleend worden met toepassing van de afwijkingsprocedure van art. 36ter, §5 van het Natuurdecreet, en meer bepaald onder de volgende cumulatieve voorwaarden:

1. Er is gebleken dat er voor de natuurlijke kenmerken van de SBZ geen minder schadelijke alternatieve oplossingen zijn.
2. Er zijn dwingende redenen van groot openbaar belang met inbegrip van redenen van sociale of economische aard. Wanneer de betrokken SBZ of een deelgebied ervan een gebied met een prioritair type natuurlijk habitat of een prioritaire soort is, komen alleen argumenten die verband houden met de menselijke gezondheid, de openbare veiligheid of met het voor het milieu wezenlijk gunstige effecten dan wel, na advies van de Europese Commissie, andere dwingende redenen van groot openbaar belang, in aanmerking. Bovendien moet de dwingende reden van groot openbaar belang prevaleren op de concrete aantasting van de natuurwaarden.
3. De afwijking kan slechts worden toegestaan nadat daarvoor de nodige compenserende maatregelen genomen zijn. De compenserende maatregelen moeten van die aard zijn dat een evenwaardige habitat of het natuurlijk milieu ervan, van minstens gelijkaardige oppervlakte in principe actief ontwikkeld is.
4. De afwijking kan slechts worden toegestaan nadat daarvoor de nodige actieve instandhoudingsmaatregelen genomen zijn of worden genomen, die waarborgen dat de algehele samenhang van de speciale beschermingszone en -zones bewaard blijft.

Volgens art. 36ter, §5, voorlaatste lid Natuurdecreet oordeelt de Vlaamse regering over het bestaan van een dwingende reden van groot openbaar belang (tweede voorwaarde). Krachtens het laatste

---

<sup>1</sup> Decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu



lid van art. 36ter, §5, moet deze beslissing, net als elke andere beslissing in uitvoering van de afwijkingsprocedure van art. 36ter, §5, met redenen omkleed zijn.

### **Conclusies ten aanzien van VEN:**

Uit de **verscherpte natuurtoets** (als zijnde een onderdeel van het project-MER) blijkt dat ten gevolge van het project dat er onvermijdbare en onherstelbare schade aan VEN-gebied te verwachten is.

- Onvermijdbare en onherstelbare schade aan **VEN gebied GEN 209 'De Vallei van de Durme'** in de vorm van:
  - Inname en ontbossing van ca 1200 m<sup>2</sup> bos ten oosten van de brug, hierbij treedt er geen effectieve ontbossing binnen het VEN en het erkend natuurreserveaat ten westen van de brug op linkeroever op
  - Inname van maximaal 900 m<sup>2</sup> aan ruigte en grasbermen langs de bestaande brug en dijken (binnen VEN gebied) en ca. 500 m<sup>2</sup> aan rietland op de oevers. Deze inname is minstens tijdelijk in die zin dat dit vegetaties betreffen in de bermen/oevers van de te wijzigen infrastructuur, en er langs de nieuwe infrastructuur gelijkaardige vegetatie wordt heringericht ter herstel.

Dit betekent dat de omgevingsvergunning slechts kan verleend worden met toepassing van de afwijkingsprocedure van art. 26bis, §3 Natuurdecreet en meer bepaald onder de volgende cumulatieve voorwaarden:

1. Er is gebleken dat er voor de natuur in het VEN geen minder schadelijke alternatieve oplossingen zijn.
2. Er zijn dwingende redenen van groot openbaar belang met inbegrip van redenen van sociale of economische aard.
3. De afwijking kan slechts worden toegestaan indien de nodige schadebeperkende maatregelen genomen worden.
4. De afwijking kan slechts worden toegestaan indien de nodige compenserende maatregelen genomen worden.

Volgens art. 26bis, §3, laatste lid Natuurdecreet oordeelt de Vlaamse regering over het bestaan van een dwingende reden van groot openbaar belang (tweede voorwaarde).

### **3. Geen minder schadelijke alternatieven**

Uit de ecologische beoordeling van de geschikte alternatieven blijkt dat de variant die het voorwerp uitmaakt van de onderliggende omgevingsvergunningsaanvraag de minst betekenisvolle effecten voor de betrokken SBZ's zal voortbrengen en de minst schadelijke effecten zal hebben op de betrokken VEN-gebieden.

### **Alternatievenonderzoek:**

Voor het alternatievenonderzoek en de afweging tot de weerhouden redelijke oplossingsrichtingen en de finale voorkeursoplossing wordt verwezen naar Hoofdstuk 4 "Afweging oplossingsrichtingen/-alternatieven voor de nieuwe brug" in de addendum projectnota en Hoofdstuk 5 "Alternatievenonderzoek" in het Project-MER.

Uit dit alternatievenonderzoek komen twee redelijke alternatieven naar voor voor de nieuwe brug. Bij beide alternatieven worden de bestaande landhoofden afgebroken en worden nieuwe landhoofden landinwaarts voorzien, zo ontstaat ook onmiddellijk de mogelijkheid tot de ongelijkgrondse kruising voor zachte weggebruikers onder de brug door ter hoogte van de bestaande dijken en landhoofden, als eveneens de mogelijkheid tot ontsnippering door middel van een ecopassage langs de oever.

Onderscheid tussen deze varianten betreft de precieze locatie van de vernieuwde brug:

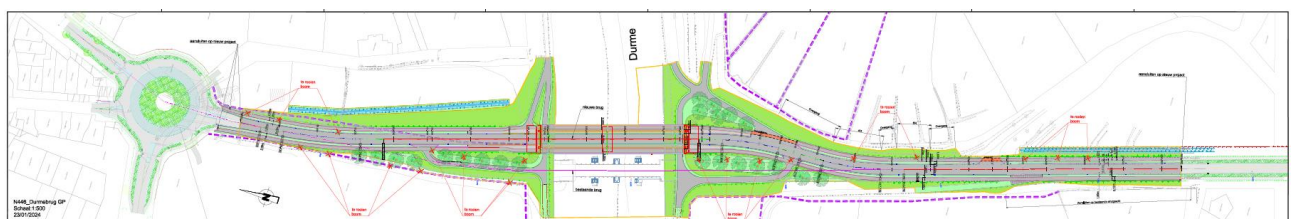
- **Variante 1: Brug op dezelfde plaats**

Dit alternatief behelst het vernieuwen van de bestaande brug op dezelfde plaats. In dit scenario is er een tijdelijke brug voor fietsers en voetgangers stroomafwaarts van de bestaande brug voorzien. De locatie is dan tijdelijk (tijdens de werken) ontoegankelijk voor gemotoriseerd verkeer. De ongelijkgrondse kruisingen voor fietsers sluiten via lussen aan op de fietspaden op de brug.



- **Variante 2: Brug verschoven stroomafwaarts/oostwaarts**

Voor deze variant wordt stroomafwaarts van de bestaande brug een nieuwe brug voorzien. De ongelijkgrondse kruisingen voor fietsers sluiten via lussen aan op de fietspaden op de brug. De bestaande brug kan tijdens de werken door alle vervoersmodi minstens gedeeltelijk blijven gebruikt worden tot de nieuwe brug in gebruik kan genomen worden.



***Minst schadelijke variant:***

In de verscherpte natuurtoets en passende beoordeling werden beide weerhouden varianten onderzocht op de impact op SBZ- en VEN-gebieden. Het resultaat van deze studies was dat bij de realisatie van elk van deze twee varianten van het project “onvermijdbare” en “onherstelbare” schade aan VEN en betekenisvolle aantasting van SBZ gebied in de strikte interpretatie van het Natuurdecreet niet uit te sluiten valt. Per variant wordt dit in de Passende beoordeling en Verscherpte Natuurtoets als volgt samengevat:

**Variante 1, Brug op dezelfde plaats:**

Vermijdbare en onherstelbare schade aan **VEN gebied GEN 209 ‘De Vallei van de Durme’** in de vorm van:

- Inname en ontbossing van ca 2850 m<sup>2</sup> bos, waarvan minstens 2139 m<sup>2</sup> permanente inname van wilgenstruweel binnen VEN en erkend natuurreserveaat.



- Inname van maximaal 2000 m<sup>2</sup> aan ruigte en grasbermen langs de bestaande brug en dijken (binnen VEN gebied) en ca. 500 m<sup>2</sup> aan rietland op de oevers. Deze inname is minstens tijdelijk in die zin dat dit vegetaties betreffen in de bermen/oevers van de te wijzigen infrastructuur, en er langs de nieuwe infrastructuur gelijkaardige vegetatie wordt heringericht.

Betekenisvolle aantasting van **Habitatrichtlijngebied BE2300006 Schelde- en Durme estuarium van de Nederlandse grens tot Gent'** in de vorm van

- Inname van een zoekzone voor habitat 91E0, met maximaal 2139 m<sup>2</sup> aan actueel jong loofbos met wilgen (nog niet habitatwaardig)
- Inname van 2750 m<sup>2</sup> van een zoekzone voor habitat 1130 'estuarium' (momenteel niet habitatwaardig als akker en waardevol jong loofbos)
- (minstens tijdelijke) inname van ca. 500 m<sup>2</sup> aan rietland op de oevers
- Maximum 110m<sup>2</sup> inname van bedding Durme door pijler (permanent) en tijdelijke funderingspalen, habitatype 1130 estuaria. Een gelijkaardige oppervlakte komt vrij door de afbraak van de pijlers van de bestaande brug.

Voor wat betreft SBZ-V BE2301235 Durme en de middenloop van de Schelde is er geen sprake van betekenisvolle effecten.

#### **Variante 2. Brug verschoven stroomafwaarts/oostwaarts:**

Onvermijdbare en onherstelbare schade aan **VEN gebied GEN 209 'De Vallei van de Durme'** in de vorm van:

- Inname en ontbossing van ca 1200 m<sup>2</sup> bos ten oosten van de brug, hierbij treedt er geen effectieve ontbossing binnen het VEN en het erkend natuurreserveaat ten westen van de brug op linkeroever op
- Inname van maximaal 900 m<sup>2</sup> aan ruigte en grasbermen langs de bestaande brug en dijken (binnen VEN gebied) en ca. 500 m<sup>2</sup> aan rietland op de oevers. Deze inname is minstens tijdelijk in die zin dat dit vegetaties betreffen in de bermen/oevers van de te wijzigen infrastructuur, en er langs de nieuwe infrastructuur gelijkaardige vegetatie wordt heringericht ter herstel.

Betekenisvolle aantasting van **Habitatrichtlijngebied BE2300006 Schelde- en Durme estuarium van de Nederlandse grens tot Gent'** in de vorm van

- Inname van een zoekzone voor habitat 91E0, evenwel zonder inname van actuele vegetatie, de overlap betreft talud en wegdek bestaande brug;
- Inname van 4300 m<sup>2</sup> van een zoekzone voor habitat 1130 'estuarium' (momenteel niet habitatwaardig als akker en waardevol jong loofbos)
- (minstens tijdelijke) inname van ca. 500 m<sup>2</sup> aan rietland op de oevers,
- Maximum 110 m<sup>2</sup> inname van bedding Durme door pijler (permanent) en tijdelijke funderingspalen, habitatype 1130 estuaria. Een gelijkaardige oppervlakte komt vrij door de afbraak van de pijlers van de bestaande brug.

Voor wat betreft SBZ-V BE2301235 Durme en de middenloop van de Schelde is er geen sprake van betekenisvolle effecten.

In de passende beoordeling en verscherpte natuurtoets wordt finaal geconcludeerd dat variant 2, het alternatief waarbij een nieuwe brug stroomafwaarts wordt gerealiseerd, het minst schadelijke alternatief is. Variant 1, met de nieuwe brug ter hoogte van de bestaande brug, kent namelijk een grotere inname van actueel waardevolle vegetatie binnen VEN en SBZ, met inbegrip van inname

van actueel waardevolle vegetatie (jong loofbos met wilgen) binnen erkend reservaat 'De Moerasput'. Variant 1 kan dus op basis van de afwijkmogelijkheden niet worden weerhouden aangezien er een alternatief bestaat dat minder schadelijk is.

Met in acht name van de projectdoelstellingen werd geconcludeerd dat er geen andere redelijke alternatieven denkbaar zijn die minder schadelijk zijn dan de stroomafwaarts verschoven nieuwe brug. Deze minst schadelijke oplossing werd aldus weerhouden als voorkeursoplossing voor het project.

## 4. Dwingende redenen van groot openbaar belang

### Het begrip "dwingende redenen van groot openbaar belang"

Voor de uitleg van het begrip 'dwingende redenen van groot openbaar belang' wordt verwezen naar de interpretatiegids van de Europese Commissie voor artikel 6 van de Habitatrichtlijn <sup>2</sup>. Daarnaast heeft de Europese Commissie in 2007 richtsnoeren opgesteld waarin uitleg wordt gegeven aan o.a. de invulling van 'dwingende redenen van groot openbaar belang' <sup>3</sup>

De Commissie stelt samenvattend, zowel in haar interpretatiegids over artikel 6 van de Habitatrichtlijn als in haar richtsnoeren van 2007:

"a) Het openbaar belang moet dwingend zijn: dit betekent dat niet om het even welk openbaar belang van sociale of economische aard een afdoende rechtvaardiging biedt, met name niet in het licht van de zeer grote belangen die door de Richtlijn worden beschermd (zie in dit verband bijvoorbeeld de vierde overweging, die verwijst naar „het natuurlijk erfgoed van de Gemeenschap") (zie bijlage I, punt 10).

b) In dit verband mag redelijkerwijs worden gesteld dat alleen op lange termijn persistente openbare belangen dwingend kunnen zijn. Economische belangen op korte termijn en andere belangen die voor de samenleving alleen voordelen op korte termijn opleveren, lijken prima facie niet te kunnen opwegen tegen het behoud op lange termijn van de natuurwaarden die door de richtlijn worden beschermd."

Men mag redelijkerwijs aannemen dat de „dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard" betrekking hebben op situaties waarin de voorgenomen plannen of projecten aantoonbaar onontbeerlijk zijn:

- in het kader van maatregelen of beleidsopties die gericht zijn op de bescherming van voor het leven van de burger fundamentele waarden (gezondheid, veiligheid, milieu);
- in het kader van fundamentele beleidsmaatregelen voor de staat en de samenleving;
- in het kader van de uitvoering van economische of maatschappelijke activiteiten waardoor specifieke openbare dienstverplichtingen worden nagekomen."

Concrete voorbeelden:

- De (uitzonderlijk) hoge werkloosheid in een gebied kan als dwingende reden dienen <sup>4</sup>;
- De activiteiten in het gebied vormen één van de hoekstenen van de economie van de lidstaat<sup>5</sup>;

---

<sup>2</sup> Europese Commissie, *Beheer van Natura-2000-gebieden. De bepalingen van artikel 6 van de habitatrichtlijn (92/43/EEG)*, 25 januari 2019, Pb EU 2019/C 33/01

<sup>3</sup> Europese Commissie, *Richtsnoeren voor de toepassing van artikel 6, lid 4, van de Habitatrichtlijn (Richtlijn 92/43/EEG)*, januari 2007

<sup>4</sup> Advies van de Commissie van 18 december 1995 over de aanleg van de geplande autosnelweg A 20 (Bondsrepubliek Duitsland) door het Dal van de Peene, PB L 006, 9/1/1996, p. 14-18).

<sup>5</sup> Project Mainport Ontwikkeling Rotterdam. De haven is een essentieel multimodaal kruispunt in het TENT-netwerk en bijgevolg van communautair belang. Het project zorgt voor het behoud van de concurrentiepositie. De voordelen (te



- Er kan ook sprake zijn van een dwingende reden van groot openbaar belang als het belang voor de regio en de Europese (luchtvaart)industrie groot is <sup>6</sup>;
- Als het project door de Europese Raad is verkozen tot prioritair (infrastructuur)project, kan van een dwingende reden sprake zijn <sup>7</sup>;
- Het open houden van een bedrijf (in casu een kolenmijn) kan een dwingende reden van groot openbaar belang vormen vanwege het belang van een continue energievoorziening, het behoud van de leidende positie van de Europese energietechnologie en de economische en sociale gevolgen voor de regio (banenverlies) <sup>8</sup>;
- Het leveren van voldoende water voor menselijk verbruik, industrieel gebruik en de landbouw kan een dwingende reden van groot openbaar belang zijn <sup>9</sup>.

De specifieke omstandigheden van het geval spelen steeds een belangrijke rol bij de beoordeling. Niet elk openbaar belang kan dienen. Het belang moet zowel “openbaar” als “groot” zijn en uitstijgen boven de in het geding zijnde natuurbelangen, waaraan op zich reeds een zeer groot gewicht toegekend wordt.

---

weten minder uitstoot broeikasgassen, minder luchtvervuiling en minder verkeersdrukten) moeten bij de beoordeling van onderwerpen van openbaar belang in aanmerking worden genomen. Zie ook: schriftelijke vraag E-1670/03 van María Sornosa Martínez (PSE) aan de Commissie. Toestemming van de Europese Commissie voor projecten die schadelijk zijn voor Netwerk Natura 2000 (PB C 78E van 27/03/2004, p. 41–42).

<sup>6</sup> projecten Daimler Chrysler Aerospace Airbus in Duitsland. Hierbij was van belang dat niet alleen de economische en sociale situatie in de aangrenzende gebieden, maar ook het concurrentievermogen van de Europese (luchtvaart)industrie er baat bij zou hebben. Het grote aantal nieuwe, hooggekwalificeerde banen zou een tegengewicht vormen voor de aanzienlijke werkgelegenheidsdaling in de plaatselijke industrie.

<sup>7</sup> Bij het project TGV-Est in Frankrijk was relevant dat het project positief was ontvangen tijdens de Raad van ministers van de Europese Gemeenschap in 1990 en in 1994 door de Europese Raad werd verkozen tot prioritair project, mede dankzij de beslissingen van de EU inzake de prioriteit van uit te voeren infrastructuurprojecten.

<sup>8</sup> De uitbreiding van het algemene operationele plan ('Rahmenbetriebsplan') van de Prosper Haniel-kolenmijn in Duitsland vormde een dwingende reden van groot openbaar belang. De voortzetting van de activiteiten met haar typische kenmerken op het gebied van geologie en infrastructuur, draagt bij tot de verwezenlijking van de algemene doelstellingen van het Duitse langetermijnbeleid inzake energie op federaal en nationaal niveau, met name wanneer het gaat om de continue energievoorziening en het behoud van de leidende positie van de Europese energietechnologie op het gebied van mijn- en kolenindustrie. De sluiting van deze mijn zou onaanvaardbare rechtstreekse en onrechtstreekse economische en sociale gevolgen hebben voor de regio, zoals onmiddellijk banenverlies in de mijnsector, de toeleverende industriële bedrijven en de dienstleveringsondernemingen verderop in de keten.

<sup>9</sup> Het doel van het project voor het La Breña II-reservoir in Spanje was voldoende water te leveren voor menselijk verbruik, industrieel gebruik en de landbouw. Het Guadalquivirbekken kan in de huidige toestand niet in deze behoeften voorzien.

## Dwingende reden van groot openbaar belang in het kader van het Project

De aanleg van het Project dient beschouwd te worden als een dwingende beleidsmaatregel van groot openbaar belang aangezien:

De N446 is, in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen 1997, ter hoogte van het projectgebied gecategoriseerd als lokale verbindingsweg tussen de 3 kernen Waasmunster, Hamme en Dendermonde. In het regionaal mobiliteitsplan (RMP)<sup>10</sup> wordt de N446, ten zuiden van de E17 (richting Hamme) als Interlokale weg geselecteerd. Deze maakt daarmee deel uit van het dragend netwerk. De interlokale wegen (IW) verbinden niet-aanpalende gemeenten met elkaar (Waasmunster, Hamme en Dendermonde), met de stedelijke gebieden (Dendermonde) en met het hoofdwegennet (E17). Ze ontsluiten hierbij belangrijke recreatieve en economische attractiepolen.

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

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

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

De N446 vormt dus een cruciale schakel binnen het strategisch dragend wegennetwerk (RMP) in de omgeving. En is zowel voor het gemotoriseerd verkeer (Interlokale weg), fietsverkeer (BFF) als het openbaar vervoer (route netplan de Lijn) een belangrijke schakel in het netwerk. De Waasmunsterbrug over de Durme is bovendien de enige oeververbinding over de Durme binnen de gemeente Waasmunster voor het gemotoriseerd verkeer. Voor het fietsverkeer is er nog de Mirabrug, maar die is helemaal in het oosten van de gemeente gelegen op meer dan 5 km van de Waasmunsterbrug. Iets verder stroomopwaarts van de Mirabrug is er de N41, op grondgebied Temse, die een kruising voor zowel fiets- als gemotoriseerd verkeer voorziet. Langs de westzijde, stroomopwaarts is de eerstvolgende oeververbinding gelegen te Lokeren. Dat is de Oeverstraat op 7 km voor fietsers, en de Oude-Bruglaan voor het gemotoriseerd verkeer op 7,2 km. Daarnaast is er de kruising van de Durme door de brug in de E17, maar die is niet als lokale verbinding geschikt.

---

<sup>10</sup>Het regionaal mobiliteitsplan is een strategische visie op de gewenste mobiliteitsontwikkeling, aangevuld met operationele beleidsdoelstellingen op de korte termijn en een (realisatiegericht) actieplan (Decreet BBH art 11), uitgewerkt voor/door op regionaal niveau, bekrachtigd op Vlaams niveau. Op 6 februari 2024 heeft de Vlaamse Minister van Mobiliteit en Openbare Werken, Lydia Peeters het Regionaal Mobiliteitsplan voor de vervoerregio Waasland officieel goedgekeurd, nadat de Vervoerregioraad het plan op 25 januari 2024 definitief heeft vastgesteld.



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

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

- Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040, waarbij het project invulling geeft aan de duurzame en veilige verbinding en bereikbaarheid langs de N446 over de Durme en maximaal inzet op verkeersveiligheid voor de actieve weggebruiker met het oog op geen zware verkeersslachtoffers tegen 2050
- Regeerakkoord van de Vlaamse Regering 2019 – 2024 en de Beleidsnota 2019-2024 Mobiliteit en Openbare werken, meer bepaald:
  - o SD 2: Inzetten op combimobiliteit en basisbereikbaarheid voor personenvervoer
    - OD 2.1. Investeren in een verkeersveilig, kwalitatief en aantrekkelijk fietsnetwerk
  - o SD 4: Naar een slachtoffervrij vervoerssysteem
    - OD 4.2. Verminderen van de conflictzones, in het bijzonder voor de kwetsbare weggebruiker
  - o SD 5: Motiveren en prikkelen tot gedragsverandering en een nieuwe mobiliteits- en logistieke cultuur
    - Door middel van een aantrekkelijk fietsnetwerk motiveren en faciliteren van de modal shift.

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

- Aspect openbare veiligheid en gezondheid:
  - o De bestaande brug en landhoofden verkeren in slechte staat (cfr. 3-jaarlijkse A-inspecties van de Waasmunsterbrug, jongstleden op 24/11/2023). De brug is einde levensduur en voldoet niet aan de op vandaag gestelde veiligheidsvereisten. Deze dient dringend vervangen te worden in functie van de instandhouding van de N446, alsmede de verbetering van de verkeersveiligheid ter hoogte van het projectgebied.
  - o Verbeteren van de verkeersveiligheid ter hoogte van de brug. Al deze ingrepen in het kader van het verbeteren van de veiligheid kaderen eveneens in de doelstelling

van de Vlaamse Overheid om tegen 2050 (conform Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040<sup>11</sup>) geen zware verkeersslachtoffers meer te hebben in Vlaanderen (Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025):

- het dwarsprofiel van de N446 op de aanloophellingen en op de brug moet verbeterd worden om een veilige en comfortabele deelname in het verkeer mogelijk te maken voor zowel de actieve weggebruikers als het gemotoriseerd verkeer. Dit door de aanleg van vrijliggende fietspaden langs de brug conform het Vademecum Fietsvoorzieningen en aansluitend op het wegprofiel langs weerszijden van de nieuwe brug in functie van een duidelijk en ondubbelzinnig wegprofiel en verkeerssituatie langs de N446.
  - de fietsverbindingen van de jaagpaden naar de fietspaden langsheen de N446 moet conflictvrij kunnen gebeuren op beide oevers. Het kruisen van de N446 om het jaagpad te kunnen bereiken, zoals het vandaag gebeurt, dient hiertoe aangepast te worden naar ongelijkgrondse kruisingen om conflicten tussen zwakke weggebruiker en gemotoriseerd verkeer te vermijden. Er wordt voorzien in verbinding met de fietsroutes langs de Durme waarbij de dwarsingen en aansluitingen op de N446 volledig conflictvrij kunnen verlopen.
  - De aansluitingen van en naar de jaagpaden zijn voorts noodzakelijk voor de inspectie, het beheer en het onderhoud van de nieuwe brug (ontwerplevensduur 100 jaar) en de jaagpaden. Veilige en bereikbare toegangen in functie van inspectie en onderhoud op structuren van de brug zoals de landhoofden, oplegtoestellen, brugvoegen, liggers, afwateringen, leidingen enz... die zich onder de brugstructuren situeren - evenals de bijhorende naastliggende taluds - zijn essentieel om de levensduur en veiligheid van de brug over deze duur te garanderen.
- Aspect gunstige effecten voor het milieu:
    - Wegwerken van de ecologische barrière veroorzaakt door de bestaande brug en landhoofden door middel van ontsnippering via een ecopassage onder de brug door langs de Durmeoever.
    - Het sigmaplan/-profiel van de Durme realiseren en vrijwaren. Om wateroverlast en overstromingen te vermijden dient de doorstroomsectie/doorstromingsgabarit van de Durme gevrijwaard te worden en de dijken gerealiseerd te worden. De landhoofden dienen uit de winterbedding van de Durme gehaald te worden. Op vandaag creëren deze een bottleneck ter hoogte van de brug.
  - Uitzonderlijk vervoer is zonder meer een belangrijke economische activiteit die de bouw, energietransitie, industrie, ... ondersteunt. Het vervangen van de brug zorgt ervoor dat de tijdelijke voorzorgsmaatregel, bestaande uit een tonnagebeperking 60 ton over de brug, terug kan worden opgeheven. De N446 kan dan opnieuw gebruikt worden als route voor uitzonderlijk vervoer. Momenteel is er in Oost-Vlaanderen geen noord-zuid route voor transporten van 120T of meer. Deze transporten moeten ofwel omrijden via de N32 in West-Vlaanderen (Brugge, Roeselare) of via Turnhout, Geel, Diest, Tienen in de provincies Antwerpen en Vlaams-Brabant. Afhankelijk van de hoogte van het transport is in specifiek gevallen een route via Dendermonde en Asse mogelijk. Een brug over de Durme die opnieuw uitzonderlijk vervoer 3600/300 kan ontvangen, zal hier oplossingen bieden, in de eerste plaats voor transporten die met een lokale bestemming in de zone tussen E19-Durme en Schelde.

---

<sup>11</sup> <https://www.vlaanderen.be/mobiliteit-en-openbare-werken/duurzame-mobiliteit/vlaamse-mobiliteitsvisie-2040>

Er wordt besloten dat voorliggend project voor de vervanging van de Waasmunsterbrug te aanzien is als een project van **dwingende reden van groot openbaar belang**, dit zowel omwille van sociale en economische redenen, maar evenzeer vanuit milieu- en veiligheidsaspecten.

Verder kan worden vastgesteld dat het dwingend en groot openbaar belang van het project, zoals hierboven toegelicht, uitstijgt boven de concrete natuurbelangen die hier in het geding zijn.



## Afweging dwingende reden van groot openbaar belang tegenover de natuurbelangen

In onderstaande paragrafen wordt de impact van het project op de natuurbelangen, i.e. betekenisvolle schade aan SBZ-gebieden en schade aan VEN, samengevat. Voor de volledige uitwerking/analyse wordt verwezen naar de opgemaakte passende beoordeling en verscherpte natuurtoets.

Het project geeft aanleiding tot:

- Onvermijdbare en onherstelbare schade aan **VEN gebied GEN 209 'De Vallei van de Durme'** in de vorm van:
  - Inname en ontbossing van ca 1200 m<sup>2</sup> bos ten oosten van de brug, hierbij treedt er geen effectieve ontbossing binnen het VEN en het erkend natuurreservaat ten westen van de brug op linkeroever op
  - Inname van maximaal 900 m<sup>2</sup> aan ruigte en grasbermen langs de bestaande brug en dijken (binnen VEN gebied) en ca. 500 m<sup>2</sup> aan rietland op de oevers. Deze inname is minstens tijdelijk in die zin dat dit vegetaties betreffen in de bermen/oevers van de te wijzigen infrastructuur, en er langs de nieuwe infrastructuur gelijkaardige vegetatie wordt heringericht ter herstel.
- Betekenisvolle aantasting van **Habitatrichtlijngebied BE2300006 Schelde- en Durme estuarium van de Nederlandse grens tot Gent'** in de vorm van
  - Inname van een zoekzone voor habitat 91E0, evenwel zonder inname van actuele vegetatie, de overlap betreft talud en wegdek bestaande brug;
  - Inname van 4300 m<sup>2</sup> van een zoekzone voor habitat 1130 'estuarium' (momenteel niet habitatwaardig als akker en waardevol jong loofbos)
  - (minstens tijdelijke) inname van ca. 500 m<sup>2</sup> aan rietland op de oevers,
  - Maximum 110 m<sup>2</sup> inname van bedding Durme door pijler (permanent) en tijdelijke funderingspalen, habitattypen 1130 estuaria. Een gelijkaardige oppervlakte komt vrij door de afbraak van de pijlers van de bestaande brug.
- Voor wat betreft SBZ-V BE2301235 Durme en de middenloop van de Schelde is er geen sprake van betekenisvolle effecten.

De impact van het project gaat in hoofdzaak dus om de inname van zoekzones voor Natura 2000 habitat binnen een Speciale beschermingszone en schade door inname van waardevolle (oever)vegetatie en nat (wilgen)bos binnen VEN-gebied bij de werken en voor de nieuwe brug.

Het project voorziet echter ook in projecteigen maatregelen om de impact te beperken:

- Met het oog het vrijwaren van de Durme en haar oevers als duistere corridor voor nachtactieve fauna, in het bijzonder de aangemelde vleermuizen, worden de rijweg en het fietspad op de brug niet verlicht. De fietsonderdoorgangen, de jaagpaden en de aansluitingen van en naar de jaagpaden worden om diezelfde reden evenmin verlicht.

Vanuit (sociale) veiligheidsoverwegingen worden (enkel) de vrijliggende fietspaden langs de N446 op de aanloophellingen naar de brug wel verlicht. Gezien de kwetsbare natuur in de onmiddellijke omgeving en het belang van deze natuur voor vleermuizen voorziet het project hier in vleermuisvriendelijke verlichting in de vorm van:

- Palen van maximaal 4 meter hoogte met:
  - Lichtniveau op het fietspad op een gemiddelde luminantie bij 100% lichtstroom van 5 lx.
  - Volgend lichtregime wordt gehanteerd:

- van zonsondergang tot 20u aan 100% lichtstroom (klasse P4)
- van 20u tot 23 u aan 50-60% lichtstroom (klasse P5)
- van 23u tot 5u : geen verlichting
- van 5u tot 6u30 aan 50-60% lichtstroom (klasse P5)
- van 6u30 tot zonsopgang aan 100% lichtstroom (klasse P4)
- Om het opwaartse licht te beperken wordt een ULOR (upwards light output ratio) van 0 voorzien.
- Voorzien van backlight cut op de armatuur

Dit resulteert in een reductie van de lichtverstoring ten opzichte van de bestaande toestand, daar op vandaag de N446, zowel de rijweg en fietspaden t.h.v. het projectgebied verlicht wordt in de aanloop naar de brug.

- Bemaling is niet noodzakelijk voor de realisatie van het project. De nieuwe landhoofden worden buiten de bedding van de waterloop voorzien en de funderingstechnieken zijn zodanig gekozen dat geen grote bouwkuipen met bemalingen nodig zijn. Dusdanig kunnen bemalingseffecten naar de omgeving vermeden worden.

De impact van het project op de overige aspecten inzake natuur en biodiversiteit is dan ook verwaarloosbaar of eerder positief:

- er is geen toename van verstoring of verontreiniging te verwachten daar er geen wijzigingen zijn in de verkeersintensiteiten
- er is geen wijziging van de hydrologie met eventuele navenante ecotoopwijziging
- er is een positief effect inzake de ruimtelijke samenhang van het gebied, versnippering en barrièrewerking
  - Het project voorziet in de realisatie van een ecopassage langs beide oevers onder de brug door. Doordat het jaagpad ongelijkgronds langs de Durmeoever de N446 kruist, de aansluitende oevers onverhard en onverlicht worden voorzien en de uitstekende landhoofden van de oude brug worden afgebroken, ontstaat een faunapassage vrij van gemotoriseerd verkeer langs de Durme, dit is een positief effect van dit project daar het actuele versnipperende effect van de bestaande brug van de N446 en in het bijzonder de bestaande landhoofden, er grotendeels mee wordt opgeheven.
  - De nieuwe (fiets)infrastructuur langs en over de Durme, i.e. de jaagpaden, de fietspaden op de brug en de aansluitingen naar de jaagpaden, wordt niet verlicht om effecten op nachttactieve fauna (onder meer de vleermuizen en de otter) te minimaliseren.

Op basis van bovenstaande omschrijving wordt besloten dat de aantasting van de natuurbelangen n.a.v. het project, i.e. betekenisvolle schade aan SBZ en schade aan VEN, eerder beperkt zijn en de geformuleerde DRGOB deze overstijgt. De impact van het project gaat om de inname van zoekzones voor Natura 2000 habitat binnen een Speciale beschermingszone zonder actueel waardevolle vegetatie en schade door inname van waardevolle (oever)vegetatie en nat (wilgen)bos binnen VEN-gebied bij de werken en voor de nieuwe brug. Hoewel dit betekenisvolle effecten/schade n.a.v. het project betreft, zijn deze slechts beperkt in omvang (i.e. inname van een beperkt aandeel van het te beschermen gebied) en kan op termijn door middel van compensatie integraal dezelfde kwaliteit aan natuurwaarden gerealiseerd worden in de directe omgeving van het projectgebied (zie compenserende maatregelen).

Daarnaast zijn er projecteigen maatregelen die ervoor zorgen dat verdere impact vermeden wordt en er zelfs positieve effecten/verbeteringen optreden t.a.v. de bestaande, voorafgaand aan het

betrokken infrastructuurproject, betekenisvolle effecten of problematieken inzake natuur en biodiversiteit (i.e. de barrièrewerking door de bestaande brug en lichtverstrooiing langs de aanloophellingen naar de brug). Deze projecteigen maatregelen maken dat er voor deze natuurbelangen een verbetering optreedt t.a.v. de bestaande situatie.

In het licht van hoger omschreven vaststellingen kan worden geconcludeerd dat het dwingend en groot openbaar belang voor de realisatie van project voor de vervanging van de Waasmunsterbrug en de aanloophellingen hiernaartoe, primeert op het verlies van de concrete natuurbelangen die hier in het geding zijn, mits een adequate compensatie voor de (deels verloren gegane) ecologische waarde.

## 5. Compenserende maatregelen

Het project voorziet in een gepaste en evenwaardige natuurcompensatie voor de betekenisvolle aantasting van de natuurlijke kenmerken van de betrokken SBZ's en voor de onvermijdbare en onherstelbare schade aan de betrokken VEN-gebieden, zoals werd vastgesteld in de passende beoordeling en verscherpte natuurtoets voor het project.

De vereiste natuurcompensatie wordt gerealiseerd op gronden die in eigendom zijn van de overheid waardoor de mogelijkheid tot realisatie gewaarborgd is.

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

Het compensatievoorstel, vanuit de Passende beoordeling en Verscherpte natuurtoets, omvat samengevat het volgende:

- Compensatie van ingenomen zoekzones voor 91E0 en estuaria door de ontwikkeling van alluviaal bos op aanpalende percelen 2208 B en C, onderdeel van de zoekzone voor estuaria en momenteel geen geschikt habitat (akker). Dit resulteert in de inrichting van bos dewelke minstens kan evolueren tot het type 91E0. De te voorziene boscompensatie conform het bosdecreet zit hierin vervat. Dit totaliseert in de inrichting van **6000 m<sup>2</sup>** bos in alluviale context binnen SBZ-H en VEN.
- Herstel van de durmeoevers met oevervegetatie (riet, verbond harig wilgenroosje, wilgenstruweel). Dit ter hoogte van de voormalige landhoofden (worden afgebroken) en door herstel en rietaanplant van de oeverzone op de zuidoostelijke oever. De totale aanplant/aanleg van rietoever bedraagt circa 1250 m<sup>2</sup>, waarvan circa 750 m<sup>2</sup> ter hoogte van de voormalige landhoofden.

Deze compenserende maatregelen vinden plaats in de onmiddellijke nabijheid van de schade. Voor de volledige uitwerking worden verwezen naar het betreffende hoofdstuk in de Passende beoordeling en verscherpte natuurtoets.

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



## 6. Actieve instandhoudingsmaatregelen

Voor het habitatrictlijngebied “Schelde- en Durmeestuarium van de Nederlandse grens tot Gent” (BE2300006) en het vogelrichtlijngebied “Durme en de middenloop van de Schelde” (BE2301235) is een traject uitgestippeld met instandhoudingsmaatregelen tot het bekomen van de goede staat van instandhouding. Het Sigmaplan dat hiervoor zorgt is in uitvoering. De voortgangsdOCUMENTEN zijn te vinden op : <https://voortgangsdOCUMENTEN.natuurenbos.be/zeeschelde-sigma>. De Vlaamse Waterweg en het Agentschap voor Natuur en Bos staan hiervoor in.

De compensatie die is vastgelegd voor de schade veroorzaakt door het project voor de realisatie van de weg en brug is complementair aan de instandhoudingsmaatregelen.

## 7. Schadebeperkende maatregelen

De volgende schadebeperkende maatregelen worden genomen om de schade aan het VEN-gebied te beperken:

Het project voorziet in volgende projecteigen maatregelen om de impact te beperken:

- Met het oog het vrijwaren van de Durme en haar oevers als duistere corridor voor nachtactieve fauna, in het bijzonder de aangemelde vleermuizen, worden de rijweg en het fietspad op de brug niet verlicht. De fietsonderdoorgangen, de jaagpaden en de aansluitingen van en naar de jaagpaden worden om diezelfde reden evenmin verlicht.

Vanuit (sociale) veiligheidsoverwegingen worden (enkel) de vrijliggende fietspaden langs de N446 op de aanloophellingen naar de brug wel verlicht. Gezien de kwetsbare natuur in de onmiddellijke omgeving en het belang van deze natuur voor vleermuizen voorziet het project hier in vleermuisvriendelijke verlichting in de vorm van:

- Palen van maximaal 4 meter hoogte met:
  - Lichtniveau op het fietspad op een gemiddelde luminantie bij 100% lichtstroom van 5 lx.
  - Volgend lichtregime wordt gehanteerd:
    - van zonsondergang tot 20u aan 100% lichtstroom (klasse P4)
    - van 20u tot 23 u aan 50-60% lichtstroom (klasse P5)
    - van 23u tot 5u : geen verlichting
    - van 5u tot 6u30 aan 50-60% lichtstroom (klasse P5)
    - van 6u30 tot zonsopgang aan 100% lichtstroom (klasse P4)
  - Om het opwaartse licht te beperken wordt een ULOR (upwards light output ratio) van 0 voorzien.
  - Voorzien van backlight cut op de armatuur

Dit resulteert in een reductie van de lichtverstoring ten opzichte van de bestaande toestand, daar op vandaag de N446, zowel de rijweg en fietspaden t.h.v. het projectgebied verlicht wordt in de aanloop naar de brug.

- Bemaling is niet noodzakelijk voor de realisatie van het project. De nieuwe landhoofden worden buiten de bedding van de waterloop voorzien en de funderingstechnieken zijn zodanig gekozen dat geen grote bouwkuipen met bemalingen nodig zijn. Dusdanig kunnen bemalingseffecten naar de omgeving vermeden worden.

- Wegwerken van de ecologische barrière veroorzaakt door de bestaande brug en landhoofden door middel van ontsnippering via een ecopassage onder de brug door langs de Durmeoever: Het project voorziet in de realisatie van een ecopassage langs beide oevers onder de brug door. Doordat het jaagpad ongelijkgronds langs de Durmeoever de N446 kruist, de aansluitende oevers onverhard en onverlicht worden voorzien en de uitstekende landhoofden van de oude brug worden afgebroken, ontstaat een faunapassage vrij van gemotoriseerd verkeer langs de Durme, dit is een positief effect van dit project daar het actuele versnipperende effect van de bestaande brug van de N446 en in het bijzonder de bestaande landhoofden, er grotendeels mee wordt opgeheven.
- Het uitvoeringsconcept is dusdanig uitgewerkt dat ook in uitvoeringsfase de projectcontour niet wordt overschreden. Op deze manier wordt niet enkel na uitvoering alle vermijdbare schade vermeden (minst schadelijke oplossing en projectcontour), maar wordt uit tijdens uitvoering de tijdelijke impact maximaal beperkt.

In het project-MER worden finaal nog volgende milderende maatregelen geformuleerd met betrekking tot minimaliseren van verstoring tijdens de aanlegfase:

- Alle kappingen of rooien van oevervegetatie dienen plaats te vinden buiten het broedseizoen
- Versturende infrastructuurwerken dienen plaats te vinden buiten het broedseizoen
- Voor afbraak van het bestaande wegdek kan geluidsarme/trillingsarme opbraak voorzien worden (bv RMI)

## BIJLAGEN

- 1) Liggingsplan
- 2) Inplantingsplan
- 3) Foto's plaats geplande activiteit
- 4) Weigering voor een activiteit die onvermijdbare en onherstelbare schade aan de natuur in het VEN kan veroorzaken d.d. 06/12/2022
- 5) Passende beoordeling en Verscherpte natuurtoets met inbegrip van een uitgewerkt voorstel van de schadebeperkende en compenserende maatregelen die kunnen of moeten genomen worden inzake de onvermijdbare en onherstelbare schade aan de natuur in het VEN opgemaakt in kader van het project
- 6) Project-MER opgemaakt in kader van het project

Opgemaakt en ondertekend te Gent op 8/07/2024,

Laurent Van Butsele, Projectmanager AWW, in naam van het Agentschap Wegen en Verkeer,  
Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen

Voor Tim Lonneux, afwezig Afdelingshoofd WOV  
Yanick Lathuy, Directeur Verkeersveiligheid en Weguitrusting WOV