STAATSCOURANT
Officiële uitgave van het Koninkrijk der Nederlanden sinds 1814.
Nr. 39132
3 november 2026

Ontwerp Projectbesluit Brug Oirschot

Besluit:

Artikel 1

Het projectbesluit vast te stellen, zoals deze in Bijlage 1 bij dit besluit is opgenomen. Op grond van artikel 5.44, eerste lid, van de Omgevingswet wordt het Projectbesluit Brug Oirschot vastgesteld, zoals deze in Bijlage 1 is opgenomen inclusief de daarbij behorende bijlagen.

Artikel 2

Het Projectbesluit treedt 4 weken na bekendmaking in werking.
Aldus besloten op ..... ,

Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Namens deze de hoofdingenieur-driecteur Rijkswaterstaat Zuid-Nederland, de heer W. Fabries

Dit document is een ontwerpbesluit.

Bijlage 1 Artikel 1

Ontwerp Projectbesluit Brug Oirschot

1 Projectbeschrijving

1.1 Aanleiding en doel van het project

De bestaande brug in de A58 over het Wilhelminakanaal bij Oirschot voldoet niet meer aantoonbaar aan het vereiste niveau van constructieve veiligheid. Rijkswaterstaat heeft daarom besloten de brug uiterlijk in 2030 te vervangen.

Het project heeft tot doel het veilig, betrouwbaar en beschikbaar functioneren van de brug over het Wilhelminakanaal als onderdeel van de A58 te borgen. De vervanging vindt plaats binnen de bestaande verkeersfunctie en capaciteit van de A58. De nieuwe brug wordt adaptief ontworpen, zodat mogelijke toekomstige ontwikkelingen aan de A58 niet onnodig worden belemmerd.

1.2 Beschrijving permanente maatregelen

Het project omvat de volgende permanente maatregelen en voorzieningen:

a. het slopen en verwijderen van de bestaande brug met 2x2 rijstroken;

b. het realiseren van een nieuwe brug met 2x2 rijstroken en een doorvaarthoogte van 5,75 meter, met bijbehorende landhoofden, pijlers en funderingen;

c. het aanpassen en ophogen van het weglichaam en de taluds ter plaatse van de brug en op de hoofdrijbaan tussen km 19,80 en km 21,99.

1.3 Projectgebied en maatvoering

Het project wordt gerealiseerd binnen de geometrische begrenzing van het projectgebied. Bijlage I bevat de geometrische informatie van het projectgebied waarop dit projectbesluit betrekking heeft.

In bijlage III zijn de ontwerptekening en dwarsdoorsnede van de eindsituatie opgenomen, inclusief de maatvoering van de permanente maatregelen en voorzieningen. Het slopen en verwijderen van de bestaande brug met 2x2 rijstroken en het realiseren van een nieuwe brug met 2x2 rijstroken en een doorvaarthoogte van 5,75 meter, met bijbehorende landhoofden, pijlers en funderingen wordt uitgevoerd in maatregelvlak verkeersdoeleinden, zone kunstwerk. Het aanpassen en ophogen van het weglichaam en de taluds ter plaatse van de brug en op de hoofdrijbaan tussen km 19,80 en km 21,99 wordt uitgevoerd in maatregelvlakken verkeersdoeleinden & verkeersdoeleinden, zone wegverharding.

De afmetingen en maatvoering van de permanente maatregelen in de eindsituatie zijn zorgvuldig bepaald en vastgelegd in de ontwerptekeningen en dwarsdoorsneden op basis waarvan het project wordt uitgevoerd. Desondanks is niet uit te sluiten dat tijdens de verdere uitwerking van het wegontwerp kleine afwijkingen kunnen ontstaan van de maatvoering zoals opgenomen in de bijlagen. Dit is toegestaan voor de maatregelvlakken ‘verkeersdoeleinden, zone wegverharding’ en ‘verkeersdoeleinden, zone kunstwerk’ binnen het maatregelvlak ‘verkeersdoeleinden’ onder voorwaarde dat de op de ontwerptekening weergegeven grens van het projectgebied niet wordt overschreden, de geluidproductieplafonds niet worden overschreden en geen negatieve gevolgen voor de fysieke leefomgeving dan de gevolgen die aan dit projectbesluit ten grondslag liggen, ontstaan. Indien wordt afgeweken van de in de ontwerptekeningen opgenomen hoogte, bedraagt de maximaal toegestane afwijking 0,5 meter, naar boven of naar beneden. Indien in horizontale zin wordt afgeweken van de ontwerptekeningen, bedraagt de maximale toegestane afwijking 2 meter naar links of naar rechts.

2 Maatregelen ter voorkoming, beperking of compensatie van nadelige gevolgen fysieke leefomgeving

Ter voorkoming, beperking of compensatie van nadelige gevolgen van het project voor de fysieke leefomgeving worden de in dit hoofdstuk beschreven maatregelen getroffen.

2.1 Geluid

Om na realisatie van het project te voldoen aan de geldende geluidproductieplafonds en ter beperking van nadelige gevolgen voor de fysieke leefomgeving wordt tweelaags ZOAB-fijn toegepast:

a. op de hoofdrijbaan rechts tussen km 19,80 en km 21,99; en

b. op de hoofdrijbaan links tussen km 19,83 en km 21,99.

In afwijking van bovenstaande wordt op de brug zelf tweelaags ZOAB toegepast in plaats van tweelaags ZOAB-fijn.

In plaats van tweelaags ZOAB-fijn kan een ander wegdektype worden toegepast met ten minste dezelfde geluidreducerende eigenschappen. Dit geldt eveneens voor het tweelaags ZOAB dat op de brug zelf wordt toegepast.

De waarden van de geldende geluidproductieplafonds worden met dit projectbesluit niet gewijzigd.

2.2 Waterhuishouding

Ter voorkoming, beperking en compensatie van nadelige gevolgen van het project voor het watersysteem worden de volgende maatregelen getroffen:

a. Tijdelijke waterhuishouding: ter compensatie van de tijdelijke demping van de watergangen OWL10164_HO1 en OWL10060_HO1 en ter voorkoming van wateroverlast als gevolg van de tijdelijke toename van het verharde oppervlak worden tijdelijke waterbergings- en afwatervoorzieningen gerealiseerd. De maatregelen kunnen bestaan uit het verbreden van bestaande watergangen of het toepassen van tijdelijke sloten of drainage, waar nodig in combinatie met een pomp. De nadere uitwerking vindt plaats overeenkomstig artikel 4.2 van deze regeling;

b. Permanente watercompensatie: ter compensatie van het permanent te dempen gedeelte van watergang OWL10164_HO1 wordt watergang OWL10178_HO1 verbreed. Het overige gedeelte van watergang OWL10164_HO1 wordt teruggebracht en waar nodig aangesloten door middel van een duiker of voorde. Na verwijdering van de tijdelijke bypass wordt watergang OWL10060_HO1 hersteld. Hiermee blijft het totale oppervlak aan open water in de permanente situatie per saldo gelijk;

c. Behoud afvoerfunctie watergangen: ter voorkoming van wateroverlast blijft de afvoerende functie van de bestaande watergangen behouden. In het bijzonder blijft watergang BS50.1_HO1 gedurende de tijdelijke werkzaamheden en in de permanente situatie functioneren ten behoeve van de daarop aangesloten gemeentelijke riooloverstort. De ter plaatse aan te brengen duiker wordt zodanig gedimensioneerd dat de afvoercapaciteit van de watergang behouden blijft;

d. Afwatering aangrenzende gronden: ter voorkoming van wateroverlast op aangrenzende gronden wordt de tijdelijke en permanente inrichting zodanig uitgevoerd dat de bestaande afwateringsfunctie behouden blijft. Waar nodig worden hiervoor aanvullende afwateringsvoorzieningen gerealiseerd, in het bijzonder ter plaatse van de tijdelijke grondkerende constructies en taluds;

e. Beheer en onderhoud: ter voorkoming van nadelige gevolgen voor het functioneren van het watersysteem blijft de noodzakelijke bereikbaarheid van watergangen voor beheer en onderhoud behouden. Dit geldt in het bijzonder voor de onderhoudsstroken langs watergang BS50.1_HO1.

2.3 Trillingen

Ter voorkoming en beperking van nadelige gevolgen voor de fysieke leefomgeving worden werkzaamheden die relevante trillingen kunnen veroorzaken bij omliggende bebouwing uitgevoerd met inachtneming van SBR-richtlijn A (Schade aan bouwwerken) en SBR-richtlijn B (Hinder voor personen in gebouwen). Indien noodzakelijk worden maatregelen getroffen om trillingshinder en schade te voorkomen of te beperken, waaronder het aanpassen van uitvoeringsmethoden, het uitvoeren van trillingsmetingen en het verrichten van bouwkundige vooropnamen.

In de permanente situatie worden bij de nieuwe brug stille voegovergangen toegepast ter beperking van trillingen als gevolg van het wegverkeer.

2.4 Natuur

Ter voorkoming en beperking van nadelige gevolgen van het project voor beschermde soorten en hun leefgebieden worden de volgende maatregelen getroffen:

a. Vleermuizen: ter voorkoming van verstoring van de aanwezige vliegroute van vleermuizen langs het Wilhelminakanaal blijft de functionaliteit van deze vliegroute gedurende de tijdelijke werkzaamheden en

in de permanente situatie behouden. Voorafgaand aan de uitvoering wordt de bestaande lichtsituatie onderzocht en worden de noodzakelijke maatregelen ter beperking van verstoring door tijdelijke en permanente verlichting bepaald. Deze maatregelen worden verwerkt in het verlichtingsontwerp en uitgevoerd voordat de betreffende verlichting in gebruik wordt genomen;

b. Voor zover voor de uitvoering van werkzaamheden een omgevingsvergunning voor een flora- en fauna-activiteit is vereist, worden deze werkzaamheden niet uitgevoerd voordat de benodigde vergunning is verkregen. De uit die vergunning voortvloeiende maatregelen en voorschriften worden bij de uitvoering in acht genomen.

2.5 Houtopstanden

Ter compensatie van de houtopstanden die verloren gaan als gevolg van de uitvoering van dit projectbesluit vindt herplant van houtopstanden plaats, overeenkomstig afdeling 11.3 van het Besluit activiteiten leefomgeving en de Ontheffing houtopstanden Rijkswaterstaat.

2.6 Verkeer en bereikbaarheid

Ter beperking en voorkoming van negatieve gevolgen is voorafgaand aan de uitvoering van het project door Rijkswaterstaat een bereikbaarheidsplan opgesteld. Hierin worden de maatregelen beschreven die gericht zijn op het beperken van verkeershinder en het waarborgen van de bereikbaarheid tijdens de werkzaamheden, waaronder maatregelen gericht op slim reizen en verkeersmanagement.

Het bereikbaarheidsplan is gericht op:

a. het zoveel mogelijk waarborgen van de bereikbaarheid;

b. het waarborgen van de verkeersveiligheid;

c. het zoveel mogelijk in stand houden van de doorstroming; en

d. het beperken van verkeershinder tijdens de uitvoering, waaronder noodzakelijke afsluitingen van de A58 en lokale onderdoorgangen.

De tijdelijke stremmingen van het Wilhelminakanaal worden afgestemd op het gebruik van de vaarweg.

Voorafgaand aan de uitvoering van werkzaamheden die gevolgen hebben voor het wegverkeer of de scheepvaart worden de benodigde tijdelijke verkeersmaatregelen nader uitgewerkt in een verkeersplan. De aannemer werkt in de realisatiefase de uitvoeringsfasering, tijdelijke afsluitingen en lokale omleidingsroutes uit, met inachtneming van de uitgangspunten uit het bereikbaarheidsplan. Deze maatregelen worden toegepast gedurende de betreffende werkzaamheden.

3 Tijdelijke maatregelen

Voor de uitvoering van het project worden de in dit hoofdstuk beschreven tijdelijke maatregelen en voorzieningen gerealiseerd. Deze maatregelen en voorzieningen zijn noodzakelijk om de vervanging van de brug mogelijk te maken en worden na afloop van de werkzaamheden verwijderd.

3.1 Tijdelijke hulpbrug en bypass

Voor de uitvoering van het project wordt ten zuidwesten van de bestaande A58 een tijdelijke bypass gerealiseerd met hulpbrug. De bypass bestaat uit de tijdelijke wegvakken, hellingbanen, taluds en bijbehorende voorzieningen.

De tijdelijke bypass inclusief hulpbrug wordt gebruikt voor de afwikkeling van het verkeer tijdens de vervanging van de bestaande brug.

De tijdelijke bypass, waaronder de tijdelijke hulpbrug, wordt uitsluitend gedurende de realisatiefase van het project aangelegd en gebruikt. Na ingebruikname van de nieuwe brug wordt de tijdelijke bypass, inclusief de bijbehorende voorzieningen, binnen een periode van maximaal zes maanden verwijderd.

De tijdelijke bypass inclusief hulpbrug wordt gerealiseerd binnen het op bijlage IV weergegeven gebied.

Gedurende het gebruik van de tijdelijke bypass en hulpbrug:

a. wordt op de rijbanen enkellaags ZOAB toegepast, of een wegdektype met ten minste dezelfde geluidreducerende eigenschappen;

b. geldt een maximumsnelheid van 90 km/uur; en

c. worden de bypass en hulpbrug voorzien van de voor de verkeersveiligheid noodzakelijke geleidebarrier.

3.2 Overige tijdelijke maatregelen

Voor de uitvoering van het project worden tijdelijke werkterreinen, waaronder bouwwegen, opslaglocaties en overige noodzakelijke tijdelijke voorzieningen gerealiseerd. De tijdelijke werkterreinen worden ingericht op de volgende locaties:

a. Beerseweg 1: het volledige terrein van de voormalige caravanstalling, ten behoeve van de inrichting van een tijdelijk werkterrein en de opslag van materiaal en materieel;

b. Moorland 1: een gedeelte van het perceel, ten behoeve van de inrichting van een tijdelijk werkterrein;

c. Hogepad 1: een gedeelte van het perceel, ten behoeve van de inrichting van een tijdelijk werkterrein.

De ligging en begrenzing van de tijdelijke werkterreinen en bijbehorende voorzieningen zijn weergegeven op de afbeelding in bijlage IV.

Na beëindiging van de werkzaamheden worden de tijdelijke werkterreinen en bijbehorende voorzieningen verwijderd. De gronden worden, voor zover zij geen onderdeel uitmaken van de permanente inrichting van het project, in een passende toestand teruggebracht.

4 Geïntegreerde omgevingsvergunningen

Dit projectbesluit geldt op grond van artikel 5.52, tweede lid, onder a, van de Omgevingswet tevens als:

a. een omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit als bedoeld in artikel 5.1, eerste lid, onder a, van de Omgevingswet, voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden, als bedoeld in de artikelen 17.5.1, 24.3.1, 25.3.1 en 33.4.1 van het bestemmingsplan Buitengebied, geconsolideerde versie 2020, en artikel 11.4.1 van het bestemmingsplan Kanaalzone, beide onderdeel van het omgevingsplan van de gemeente Oirschot;

b. een omgevingsvergunning voor een beperkingengebiedactiviteit met betrekking tot een waterstaatswerk in beheer bij het Rijk, als bedoeld in artikel 5.1, tweede lid, onder f, van de Omgevingswet, op grond van artikel 6.18, onder a, b en c, en artikel 6.30 van het Besluit activiteiten leefomgeving, voor de activiteiten als bedoeld in artikel 6.16, eerste lid, onder a, b en c, en artikel 6.27, eerste lid, onder a en b, van dat besluit; en

c. een omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit als bedoeld in artikel 5.1, eerste lid, onder a, van de Omgevingswet, voor het bouwen, in stand houden en gebruiken van bouwwerken, op grond van artikel 22.26 van het omgevingsplan van de gemeente Oirschot.

4.1 Buitenplanse omgevingsplanactiviteit

Dit besluit geldt overeenkomstig artikel 22.16 Omgevingswet van rechtswege als een omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit.

4.2 Voorschriften Omgevingsvergunning voor beperkingengebiedactiviteiten met betrekking tot een waterstaatswerk

Voor de uitvoering van de in hoofdstuk 4 beschreven beperkingengebiedactiviteit geldt het volgende voorschrift:

• Voorafgaand aan de uitvoering van de werkzaamheden die gevolgen kunnen hebben voor de waterhuishouding, wordt de tijdelijke waterhuishoudkundige situatie nader uitgewerkt. Hierbij wordt inzichtelijk gemaakt op welke wijze wordt voorzien in voldoende tijdelijke waterberging,compensatie van het tijdelijk verloren gaande open water en een adequate waterafvoer, zodat nadelige gevolgen voor het functioneren van het watersysteem worden voorkomen.

5 Andere geïntegreerde besluiten

5.1 Het geïntegreerde besluit tot vaststelling van geluidproductieplafonds

Dit projectbesluit geldt op grond van artikel 5.7, eerste lid, onder a, van het Omgevingsbesluit als een besluit tot vaststelling van de in bijlage II vermelde geluidproductieplafonds als omgevingswaarden als bedoeld in artikel 2.15, tweede lid, van de Omgevingswet. Met dit vaststellingsbesluit wordt bepaald dat, met toepassing van artikel 3.46, eerste lid, van het Besluit kwaliteit leefomgeving, aan de in bijlage II opgenomen geluidproductieplafonds wordt voldaan vanaf het kalenderjaar waarin de realisatie van de maatregelen uit dit projectbesluit en hoofdstuk 3 van het op 13 oktober 2026 [kenmerk BSV/26/00243] vastgestelde Saneringsplan A58 Brug Oirschot is voltooid.

In bijlage II bij deze regeling zijn de betrokken geluidreferentiepunten opgenomen met de voor elk van deze punten vastgestelde waarde van het geluidproductieplafond. De geluidproductieplafonds worden vastgesteld op dezelfde waarde als de waarden die golden vóór dit vaststellingsbesluit.

6 Termijn niet vaststellen belemmerende regels

Vanaf het moment waarop het projectbesluit is vastgesteld tot 5 jaar na vaststelling van het projectbesluit dan wel eerder, als het project waarvoor het projectbesluit is vastgesteld eerder is gerealiseerd, worden in een omgevingsplan van de gemeente Oirschot en in een projectbesluit of voorbereidingsbesluit van de provincie Noord-Brabant geen regels gesteld die het uitvoeren van het project belemmeren.

Als het project eerder dan 5 jaar na vaststelling van het projectbesluit is gerealiseerd wordt dit namens de Minister van Infrastructuur en Waterstaat door Rijkswaterstaat tegelijkertijd aan de hiervoor genoemde gemeente en provincie schriftelijk meegedeeld.

Bijlage I Overzicht informatieobjecten

Projectgebied /join/id/regdata/mnre1130/2026/pb_brug_Oirschot_projectgebied/nld@2026-11-04

Bijlage II t/m V

Bijlage II en verder

De bijlagen van het regelingen deel vindt u hier.

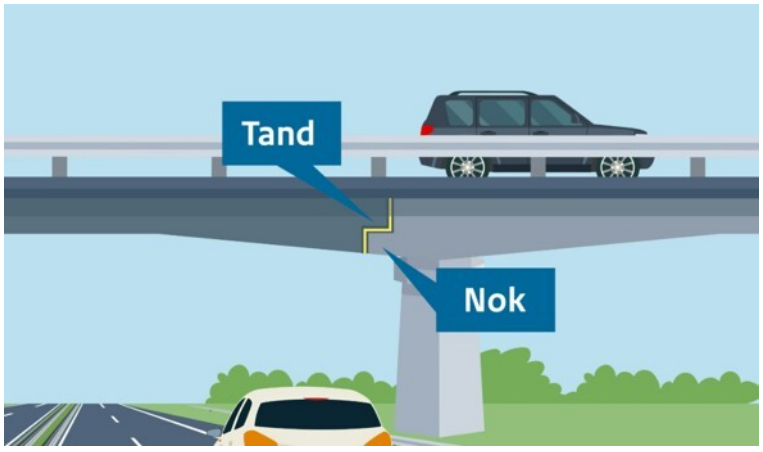
Besluit Motivering

1. Inleiding

Dit document bevat de motivering van het projectbesluit voor de vervanging van de brug in de A58 over het Wilhelminakanaal bij Oirschot (hierna: Brug Oirschot). In dit hoofdstuk worden de aanleiding en het doel van de vervangingsopgave beschreven. Daarnaast wordt op hoofdlijnen toegelicht in welke permanente en tijdelijke maatregelen het project voorziet.

1.1 Aanleiding en doel van het project

Brug Oirschot maakt onderdeel uit van de A58 tussen Eindhoven en Tilburg. De aanleiding voor de vervanging van de brug ligt in de constructieve veiligheid van het bestaande kunstwerk. Uit verschillende onderzoeken en herberekeningen die Rijkswaterstaat in de periode 2018 tot en met 2025 heeft laten uitvoeren, blijkt dat de constructieve veiligheid van onderdelen van de brug niet meer volledig aantoonbaar voldoet aan het vereiste veiligheidsniveau. Het gaat daarbij met name om de T-liggers en de tand-nokconstructies. T-liggers zijn betonnen draagbalken met een T-vormige doorsnede die onderdeel zijn van het brugdek en de verkeersbelasting afdragen naar de ondersteunende constructie. De bestaande brug is ontworpen in een periode met lagere verkeersbelastingen. De constructie bestaat uit relatief slanke T-liggers die zijn afgestemd op het verkeer van toen. De huidige normen stellen hogere eisen aan draagvermogen en veiligheid. Een tand-nokconstructie is een verbinding tussen delen van een brug waarbij een uitstekend deel (de tand) rust op een uitsparing (de nok) en zo de krachten tussen de brugdelen overdraagt.



Figuur 1. Weergave tand-nokconstructie (Bron: Rijkswaterstaat)

In 2018 is uit analyses naar voren gekomen dat de constructieve veiligheid van de T-liggers bij volledige belasting niet meer volledig aantoonbaar was. Daarbij is technisch geadviseerd de brug uiterlijk in 2030 te vervangen. In 2021 kwam uit een landelijke risico-inventarisatie van TNO ook de tand-nokconstructie als potentieel kritisch onderdeel naar voren. Aanvullend onderzoek en herberekeningen in 2024 en 2025 hebben dit veiligheidsbeeld verder aangescherpt. Uit de verfijnde herberekening van september 2025 blijkt dat de constructieve veiligheid van de tand-nokconstructie niet kan worden aangetoond en dat verdere verfijning van de berekeningen naar verwachting niet tot een andere beoordeling leidt. De technische adviezen en onderzoeksuitkomsten zijn vervolgens door Rijkswaterstaat als beheerder betrokken bij de afweging over de noodzakelijke vervangingsopgave. Daarbij is beoordeeld tot welk moment voortgezet gebruik van de brug, gegeven de getroffen beheersmaatregelen en de resterende onzekerheden, nog verantwoord werd geacht. De datum 2030 is daarmee niet alleen een planningsdatum, maar ook het uiterste moment waarop voortgezet gebruik vanuit constructieve veiligheid en risicobeheersing nog verantwoord werd geacht. Voor een nadere toelichting op de technische onderzoeken, adviezen en afwegingen die ten grondslag liggen aan de vervangingsopgave wordt verwezen naar de Reactienota kennisgeving voornemen en participatie vervanging brug A58 Oirschot (maart 2026), waarin tevens wordt verwezen naar de onderliggende technische documentatie [1].

De vervanging van Brug Oirschot maakte oorspronkelijk onderdeel uit van het project InnovA58 Eindhoven-Tilburg. Binnen dat project werd uitgegaan van een verbreding van de A58 van twee naar drie rijstroken per rijrichting, waarbij ook de brug zou worden vervangen. De planuitwerking van InnovA58 is in 2022 stilgelegd. Hierdoor kan de noodzakelijke vervanging van Brug Oirschot niet tijdig binnen dat project worden uitgevoerd. De vervanging wordt daarom als zelfstandige instandhoudingsopgave uitgevoerd.

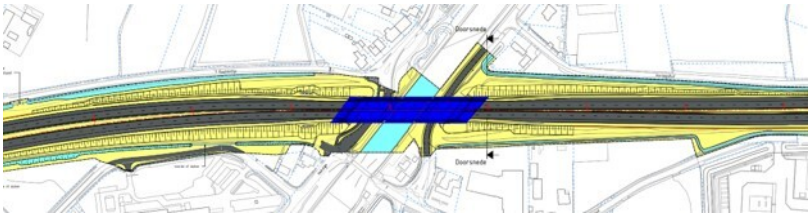
Het doel van het project is de bestaande brug tijdig te vervangen, zodat de A58 ter plaatse ook na 2030 veilig, betrouwbaar en beschikbaar blijft. De vervanging vindt plaats binnen de bestaande verkeersfunctie en capaciteit van de A58. Met het project wordt niet besloten over een toekomstige capaciteitsuitbreiding van de A58. De nieuwe brug wordt wel adaptief ontworpen, zodat mogelijke toekomstige ontwikkelingen aan de A58 niet onnodig worden belemmerd.

1.2 Maatregel waarin het projectbesluit voorziet

Om invulling te geven aan de vervangingsopgave wordt de bestaande brug in de A58 over het Wilhelminakanaal vervangen door een nieuwe brug. De nieuwe brug wordt ingericht voor twee rijstroken per rijrichting en wordt adaptief ontworpen. De bestaande verkeersfunctie en capaciteit van de A58 veranderen daarmee niet.

Bij de vervanging wordt de nieuwe brug uitgevoerd volgens de actuele constructieve en functionele eisen. Dit heeft onder meer gevolgen voor de maatvoering en hoogte van de nieuwe brug. Ook worden de maatregelen getroffen in verband met geluid en de inpassing van de nieuwe situatie. De permanente maatregelen worden nader beschreven in hoofdstuk 5.

Om het verkeer op de A58 tijdens de realisatie van de nieuwe brug doorgang te laten vinden, worden daarnaast tijdelijke maatregelen getroffen. Hiervoor wordt naast de bestaande A58 een tijdelijke bypass met een brugverbinding gerealiseerd. De bypass wordt gedurende de uitvoering gebruikt voor de verkeersafwikkeling op de A58 en wordt na afronding van de werkzaamheden verwijderd. Ook de overige tijdelijke maatregelen en het daarvoor benodigde tijdelijke ruimtebeslag worden in hoofdstuk 5 nader beschreven.



Figuur 2. Toekomstige situatie brug Oirschot

1.3 Leeswijzer

Na dit inleidende hoofdstuk volgt in hoofdstuk 2 het wettelijk kader dat geldt voor de vaststelling van het projectbesluit en de voor het projectbesluit geldende (instructie)regels. Hoofdstuk 3 gaat in op de verkenning en de participatie. Hoofdstuk 4 behandelt de mer-beoordeling. Hoofdstuk 5 bevat een toelichting op de inhoud van het projectbesluit. Hoofdstuk 6 toetst de impact op de leefomgeving door verschillende onderzoeken toe te lichten. Hoofdstuk 7 licht de uitvoerbaarheid van het projectbesluit toe, waarna hoofdstuk 8 de realisatie van het projectbesluit nader duidt.

2 Wettelijk kader

2.1 Vaststelling en keuze voor een vrijwillig projectbesluit

Voor de vervanging van Brug Oirschot bestaat geen wettelijke verplichting tot het vaststellen van een projectbesluit als bedoeld in artikel 5.46 van de Omgevingswet. Het project betreft de vervanging van een bestaande brug in de A58 en voorziet niet in de aanleg van een nieuwe auto(snel)weg, de ombouw van een weg tot autosnelweg of de uitbreiding van de A58 met één of meer rijstroken tussen twee aansluitingen of knooppunten.

Voor het project wordt vrijwillig een projectbesluit vastgesteld op grond van artikel 5.44, eerste lid, van de Omgevingswet. Bij de toepassing van deze bevoegdheid neemt de Minister van Infrastructuur en Waterstaat de grenzen van artikel 2.3 van de Omgevingswet in acht. Dit betekent dat het projectbesluit wordt vastgesteld met het oog op een nationaal belang dat niet op doelmatige en doeltreffende wijze door het provinciebestuur of gemeentebestuur kan worden behartigd of omdat dit nodig is voor een doelmatige en doeltreffende uitoefening van de taken en bevoegdheden van de Minister.

De A58 maakt onderdeel uit van het nationale hoofdwegennet. De veilige, betrouwbare en duurzame instandhouding van deze verbinding en de daarvoor noodzakelijke vervanging van Brug Oirschot dienen

daarmee een nationaal belang. De verantwoordelijkheid voor het beheer en de instandhouding van de A58 ligt bij het Rijk.

De keuze voor een projectbesluit is daarnaast passend gelet op de aard, omvang en samenhang van de vervangingsopgave. Het project betreft een complexe infrastructurele ingreep waarbij verschillende belangen van de fysieke leefomgeving in samenhang moeten worden afgewogen. Het project heeft onder meer raakvlakken met verkeer, geluid, natuur, water, bodem, archeologie, externe veiligheid en ruimtelijke kwaliteit. Met het projectbesluit kunnen deze belangen integraal worden beoordeeld en kunnen benodigde publiekrechtelijke toestemmingen ook in het projectbesluit worden geïntegreerd. Bovendien geldt het projectbesluit, voor zover het project in strijd is met het omgevingsplan, gedurende de overgangsfase van de Omgevingswet, van rechtswege als omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit.

Gelet op het nationale belang van de A58, de verantwoordelijkheid van het Rijk voor het hoofdwegennet en de meerwaarde van een integrale besluitvorming, acht de Minister de inzet van een vrijwillig projectbesluit voor dit project passend. Daarmee wordt tevens invulling gegeven aan de uitgangspunten van subsidiariteit en proportionaliteit die aan de toepassing van artikel 5.44 van de Omgevingswet ten grondslag liggen.

2.2 Relatie met het omgevingsplan

Het project past niet volledig binnen de regels van het geldende omgevingsplan van de gemeente Oirschot. De strijdigheden hangen onder meer samen met de tijdelijke hulpbrug. Deze strijdigheden worden nader beschreven in paragraaf 5.5.

Op grond van artikel 5.52, eerste lid, Omgevingswet wijzigt een projectbesluit het omgevingsplan voor zover dat nodig is voor het uitvoeren, in werking hebben of in stand houden van het project. Tijdens de overgangsfase voor het omgevingsplan geldt echter artikel 22.16, eerste lid, Omgevingswet. Op grond daarvan hoeft een projectbesluit gedurende deze overgangsfase niet te voldoen aan artikel 5.52, eerste lid, Omgevingswet. Voor zover het projectbesluit in strijd is met het omgevingsplan, geldt het projectbesluit van rechtswege als een omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit.

De afwijkingen van het omgevingsplan hangen samen met de uitvoering van dit concrete project. Het is daarom niet nodig om voor het project nieuwe of aangepaste regels in het omgevingsplan op te nemen. Voor zover het project afwijkt van het omgevingsplan, wordt gebruikgemaakt van de werking van artikel 22.16, eerste lid, Omgevingswet.

2.3 Instructieregels en andere toepasselijke regels

In het Besluit kwaliteit leefomgeving staan onder meer omgevingswaarden, instructieregels en beoordelingsregels die relevant zijn voor de vaststelling van het projectbesluit. Artikel 9.1, tweede lid, van het Besluit kwaliteit leefomgeving bepaalt welke instructieregels die gelden voor het vaststellen van een omgevingsplan van overeenkomstige toepassing zijn op een projectbesluit dat door een minister wordt vastgesteld. Daarnaast kunnen de instructieregels voor werelderfgoed uit artikel 9.2 en voor het Natuurnetwerk Nederland uit artikel 9.3 van het Besluit kwaliteit leefomgeving van toepassing zijn.

Voor dit projectbesluit zijn, voor zover relevant, onder meer instructieregels van belang met betrekking tot:
- externe veiligheid;
- geluid;
- luchtkwaliteit;
- het behoud van cultureel erfgoed;
- het Natuurnetwerk Nederland;
- waterbelangen, voor zover de betreffende regels op dit projectbesluit van toepassing zijn.

De toepassing van deze en andere voor het project relevante regels wordt per aspect beschreven in hoofdstuk 6 over de gevolgen van het project voor de fysieke leefomgeving.

Het project omvat daarnaast activiteiten waarvoor een omgevingsvergunning vereist kan zijn. Op grond van artikel 5.52, tweede lid, onder a, van de Omgevingswet kan in het projectbesluit worden bepaald dat het projectbesluit tevens geldt als omgevingsvergunning voor een of meer van deze activiteiten. In dat geval zijn op grond van artikel 5.53, tweede lid, van de Omgevingswet de beoordelingsregels die gelden voor de betreffende activiteit van overeenkomstige toepassing op het projectbesluit. De toepassing van deze beoordelingsregels en de daarbij gemaakte afwegingen worden in hoofdstuk 5 gemotiveerd.

Daarnaast wordt in dit projectbesluit, op grond van artikel 5.52, tweede lid, van de Omgevingswet, in samenhang met artikel 5.7, eerste lid, onder a, en tweede lid, van het Omgevingsbesluit, een besluit tot vaststelling van geluidproductieplafonds geïntegreerd. Bij dit besluit wordt met toepassing van artikel 3.46, eerste lid, van het Besluit kwaliteit leefomgeving bepaald dat voor de vastgestelde geluidproductieplafonds een afwijkend tijdstip geldt waarop aan deze geluidproductieplafonds moet worden voldaan, te weten het kalenderjaar waarin de uitvoering van het project en de bijbehorende maatregelen gereedkomen. De bestaande waarden van de geluidproductieplafonds worden daarbij niet gewijzigd. De motivering van dit geïntegreerde besluit is opgenomen in hoofdstuk 5.

2.4 Mer-beoordeling

Voorafgaand aan de vaststelling van het projectbesluit moet worden beoordeeld of het project belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben en daarom een milieueffectrapport moet worden opgesteld.

De vervanging van Brug Oirschot valt onder categorie [J1] van bijlage V bij het Omgevingsbesluit. Voor deze activiteit geldt een mer-beoordelingsplicht. In de mer-beoordeling wordt, aan de hand van de kenmerken van het project, de locatie van het project en de kenmerken van de mogelijke milieueffecten, beoordeeld of het project aanzienlijke milieueffecten kan hebben.

De mer-beoordeling is uitgevoerd als onderdeel van de voorbereiding van het projectbesluit. In hoofdstuk 4 worden de mer-beoordeling en de conclusie daarvan nader toegelicht.

3 Verkenning en participatie

3.1 Omgevingsproces

Op grond van artikel 5.51 van de Omgevingswet wordt in dit projectbesluit beschreven op welke wijze burgers, bedrijven, maatschappelijke organisaties en bestuursorganen bij de voorbereiding van het project zijn betrokken en wat de resultaten zijn van de uitgevoerde verkenning en participatie.

Het omgevingsproces rondom de vervanging van de brug over het Wilhelminakanaal in de A58 bij Oirschot bestaat uit de verkenningsfase en de verdere planuitwerking richting het projectbesluit. In dit hoofdstuk wordt beschreven op welke wijze participatie heeft plaatsgevonden, welke partijen daarbij betrokken zijn geweest en hoe de inbreng vanuit de omgeving is meegenomen in de verdere besluitvorming.

De verkenning is formeel gestart met de publicatie van de kennisgeving voornemen en participatie op 25 november 2025 in de Staatscourant (nr. 39278). Daarbij is aan eenieder de mogelijkheid geboden om te reageren op het voornemen van de vervangingsopgave en de voorgestelde oplossingsrichting. Daarnaast kon iedereen aandachtspunten, zorgen en suggesties voor de participatieaanpak inbrengen.

3.1.1 Participatie tijdens de verkenningsfase

Tijdens de verkenningsfase zijn bewoners, bedrijven, maatschappelijke organisaties, bestuursorganen en andere belanghebbenden actief betrokken bij het project. De participatie had als doel:
- Betrokkenen tijdig te informeren over de vervangingsopgave;
- Kennis en belangen uit de omgeving op te halen;
- Aandachtspunten en mogelijke oplossingsrichtingen te inventariseren;
- Inzichtelijk te maken hoe reacties worden betrokken bij de verdere besluitvorming.

In het kader van de kennisgeving voornemen en participatie heeft van 25 november 2025 tot en met 12 januari 2026 een reactietermijn plaatsgevonden. Tijdens deze periode kon eenieder reageren op:
- De voorgestelde aanpak van de verkenning;
- Mogelijke oplossingsrichtingen voor de vervangingsopgave;
- Concept participatieplan;
- Specifieke aandachtspunten voor de leefomgeving.

Daarnaast is op 9 december 2025 een informatiebijeenkomst georganiseerd in Oirschot, waarbij belangstellenden in gesprek konden gaan met vertegenwoordigers van Rijkswaterstaat en vragen konden stellen over de verkenning, de procedure en de mogelijke oplossingsrichtingen.

Gedurende de verkenning hebben daarnaast gesprekken plaatsgevonden met betrokkenen, waaronder:
- Grondeigenaren met eigendommen direct grenzend aan bypass zijde van de brug;
- Hulpdiensten: brandweer, politie, ambulance;
- Gemeente Oirschot;
- Provincie Noord-Brabant;

- Waterschap De Dommel;
- Andere betrokken bestuursorganen en beheerders.

3.1.2 Resultaten van de participatie

In totaal zijn 200 reacties ingediend op de kennisgeving voornemen en participatie. De ontvangen reacties zijn samengevat en beantwoord in de "Reactienota kennisgeving voornemen en participatie voor de verkenning vervanging brug over het Wilhelminakanaal in de A58 bij Oirschot" van maart 2026 [1]. De reactienota is samen met het definitieve participatieplan op 27 maart 2026 gepubliceerd op het platform participatie. De indieners van een reactie zijn hiervan met een brief op de hoogte gesteld door de directie Participatie van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Een groot deel van de reacties had betrekking op de wens om een aquaduct als alternatief voor een brugvariant te onderzoeken. Daarbij is door indieners onder meer aandacht gevraagd voor:
- Leefbaarheid en gezondheid;
- Geluid en luchtkwaliteit;
- Ruimtelijke kwaliteit en landschappelijke inpassing;
- Natuur en biodiversiteit;
- Verkeersveiligheid;
- Woningbouwmogelijkheden;
- De toekomstige ontwikkeling van de A58.

Daarnaast zijn reacties ontvangen over:
- De procedurekeuze onder de Omgevingswet;
- De reikwijdte van de verkenning;
- De participatieaanpak;
- De noodzaak van aanvullende onderzoeken;
- De effecten van de hogere ligging van de nieuwe brug;
- De geluidssituatie en de saneringsopgave.

De minister heeft de ingediende reacties en daarin aangedragen oplossingen beoordeeld aan de hand van de uitgangspunten die in de kennisgeving voornemen en participatie zijn opgenomen. Daarbij is beoordeeld of een aangedragen oplossing:
- een oplossing is voor de opgave en past binnen de daarvoor gestelde randvoorwaarden;
- technisch uitvoerbaar en juridisch haalbaar is vóór 2030;
- past binnen de planning van het project;
- voldoet aan de ruimtelijke kwaliteit en goed in het gebied kan worden ingepast;
- kosteneffectief is; en
- goed te beheren en te onderhouden is.

De ontvangen inbreng is betrokken bij de verkenning en de verdere uitwerking van de voorkeursvariant. In de reacties is aandacht gevraagd voor de landschappelijke en ruimtelijke inpassing van de nieuwe brug, geluid en leefbaarheid, tijdelijke hinder tijdens de realisatie, natuur en stikstof, toekomstbestendigheid en de wijze waarop de omgeving bij het vervolgproces wordt betrokken. Deze aandachtspunten en zorgen zijn betrokken bij de verdere uitwerking van het ontwerp, de onderzoeken naar de effecten van het project op de fysieke leefomgeving en de afweging van maatregelen om nadelige gevolgen te voorkomen of te beperken.

Een alternatief dat voor de vervanging van de brug de omgeving in deze verkenningsfase is aangedragen, betreft de realisatie van een aquaduct. In de Reactienota kennisgeving voornemen en participatie brug Oirschot van maart 2026 is uitgebreid gemotiveerd waarom dit aangedragen alternatief niet verder in de verkenning is betrokken. Daarbij is ingegaan op de aard en reikwijdte van de vervangingsopgave, de technische en juridische uitvoerbaarheid vóór 2030, de planning, de kosten en de gevolgen voor beheer en onderhoud. Tevens is in de reactienota verwezen naar de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat van maart 2026 (kenmerk IENW/BSK-2026/32005), waarin is ingegaan op het aangedragen aquaduct en de eerdere besluitvorming daarover.

Op basis van deze beoordeling is geconcludeerd dat een aquaduct niet past binnen de vervangingsopgave en de daarvoor in de kennisgeving voornemen en participatie gestelde randvoorwaarden. De ingediende reacties hebben daarom niet geleid tot wijziging van de projectopgave of tot het verder uitwerken van een aquaduct als alternatief. De overige ingebrachte aandachtspunten, belangen en zorgen zijn betrokken bij de verdere uitwerking van het project en de in dit projectbesluit gemaakte afwegingen.

3.1.3 Verkenning en voorkeursvariant

Tijdens de verkenning zijn verschillende varianten voor de vervanging van de brug en de bouwfasering onderzocht. Voor de permanente situatie is onder meer gekeken naar de hoogte en constructieve uitwerking van de nieuwe brug, de ruimtelijke inpassing van de brug en de hellingen naar de brug, de effecten op de fysieke leefomgeving en de uitvoerbaarheid, beheerbaarheid en kosten.

Daarnaast zijn verschillende mogelijkheden voor de bouwfasering beschouwd. Daarbij is onder meer onderzocht of de vervanging kon plaatsvinden volgens een zogenoemde 'kort en hevig'-fasering of dat gedurende de werkzaamheden een tijdelijke bypass met een tijdelijke hulpbrug noodzakelijk was om het verkeer op de A58 af te wikkelen.

De verkenning heeft geleid tot een voorkeursvariant voor zowel de permanente situatie als de bouwfasering. In het in maart 2026 gepubliceerde participatieplan is aangegeven dat de verkenning in april 2026 wordt afgerond met het vaststellen van deze voorkeursvariant. Zoals al in de kennisgeving voornemen en participatie is vermeld, is daarbij geen formele voorkeursbeslissing als bedoeld in artikel 5.49 van de Omgevingswet genomen.

De voorkeursvariant voor de permanente situatie bestaat op hoofdlijnen uit de vervanging van de bestaande brug door een nieuwe vaste brug voor de A58 met 2x2 rijstroken zonder vluchtstroken. De nieuwe brug krijgt een doorvaarthoogte van 5,75 meter en wordt adaptief uitgevoerd, zodat rekening wordt gehouden met een mogelijke toekomstige verbreding van de A58. Voor de aansluiting van de hoger gelegen nieuwe brug op de bestaande A58 worden het lengteprofiel van de A58 aan weerszijden van het Wilhelminakanaal aangepast.

Voor de bouwfasering is gekozen voor de aanleg van een tijdelijke bypass ten zuiden van de bestaande A58, met daarin een tijdelijke hulpbrug over het Wilhelminakanaal. Het verkeer op de A58 wordt gedurende een deel van de realisatiefase over deze bypass geleid, zodat de bestaande brug kan worden gesloopt en de nieuwe brug kan worden gerealiseerd. Na ingebruikname van de nieuwe brug wordt de tijdelijke bypass verwijderd. De permanente en tijdelijke maatregelen die onderdeel zijn van deze voorkeursvariant zijn nader vastgelegd in dit projectbesluit.

Op 11 mei 2026 heeft Rijkswaterstaat een informatiebijeenkomst georganiseerd over de voorkeursvariant. Tijdens deze bijeenkomst zijn geïnteresseerden en betrokkenen geïnformeerd over de gekozen oplossing, de bouwfasering, de planning en de verdere projectprocedure. De bijeenkomst is door circa 120 personen bezocht.

De informatiebijeenkomst in mei 2026 heeft ook geleid tot enkele individuele gesprekken bij aanwonenden langs het bypass tracé. Deze bewoners hebben de behoefte geuit aan informatie op individueel niveau. Daar is vervolgens door Rijkswaterstaat invulling aan gegeven.

3.2 Participatie tijdens de planuitwerkingsfase

Na afronding van de verkenning met het vaststellen van de voorkeursvariant is gestart met de verdere uitwerking van de voorkeursvariant tot een integraal ontwerp voor de vervanging van Brug Oirschot. In deze fase zijn onder meer de technische uitwerking, de bouwfasering, de tijdelijke maatregelen en de effecten op de fysieke leefomgeving onderzocht. De resultaten hiervan zijn verwerkt in het ontwerp-projectbesluit.

Participatieniveau's

In het participatieplan van maart 2026 is beschreven op welke wijze belanghebbenden worden betrokken bij de vervangingsopgave van de brug over het Wilhelminakanaal in de A58 bij Oirschot.

Tijdens de planuitwerkingsfase zijn belanghebbenden geïnformeerd over de voortgang van het project en in de gelegenheid gesteld om aandachtspunten, wensen en zorgen kenbaar te maken. Daarnaast heeft afstemming plaatsgevonden met betrokken bestuursorganen, omwonenden, bedrijven en grondeigenaren over de verdere uitwerking van het project.

De ontvangen aandachtspunten, wensen en zorgen zijn betrokken bij de verdere uitwerking van het ontwerp en de voorbereiding van het projectbesluit. Daarbij is beoordeeld in hoeverre deze binnen de uitgangspunten en randvoorwaarden van de vervangingsopgave konden worden meegenomen.

Voor een nadere toelichting op de participatieaanpak wordt verwezen naar het participatieplan van maart 2026.

Inbreng van belangen door betrokkenen

In de verkenning- en planuitwerkingsfase hebben gesprekken met verschillende partijen geleid tot het formuleren van wensen en eisen voor directe omgeving van de brug, de realisatie en het afstemmingsproces. Deze wensen en eisen zijn opgehaald door Rijkswaterstaat en in het ontwerpproces zijn deze wensen meegenomen waar mogelijk, geborgd in het planproces of niet gehonoreerd en verder niet meegenomen. Dit afstemmingsproces met zowel bewoners, bedrijven, belangenorganisaties en gemeente geeft Rijkswaterstaat vorm in een zogenoemd klanteisensysteem.

Inbreng van belangen voor tijdelijke maatregelen

Voor de uitvoering van de brugvervanging zijn tijdelijke maatregelen noodzakelijk. Deze maatregelen bestaan onder meer uit de aanleg van een bypass, een tijdelijke hulpbrug en de inrichting van werkterreinen. Een deel van de bypass, de daarbij behorende werkstroken en de hulpbrug is voorzien op gronden die in particulier eigendom zijn.

Met de betrokken eigenaren is gedurende de verkennings- en planuitwerkingsfase individueel overleg gevoerd over de gevolgen van de tijdelijke maatregelen voor hun eigendommen en gebruiksmogelijkheden. Daarbij zijn de belangen en aandachtspunten van de eigenaren in beeld gebracht en betrokken bij de verdere uitwerking van het project.

De minister onderkent dat de tijdelijke ingebruikname van particuliere gronden gevolgen heeft voor de betrokken eigenaren. Daarom wordt ingezet op het bereiken van minnelijke overeenstemming over de uitvoering van de werkzaamheden en het tijdelijke grondgebruik. In het verdere uitwerkings- en verwervingsproces worden de door de eigenaren ingebrachte aandachtspunten nader uitgewerkt en meegenomen bij het opstellen van aanleg- en gebruiksovereenkomsten.

Het betreft onder meer afspraken over een passende vergoeding voor het tijdelijk gebruik van gronden en het treffen van passende maatregelen per locatie die aanwezige waarden en eigendommen zoveel mogelijk beschermen en compenseren. De minister is van oordeel dat de tijdelijke maatregelen noodzakelijk zijn voor de uitvoering van de brugvervanging en dat de belangen van de betrokken eigenaren zorgvuldig zijn betrokken bij de voorbereiding van dit projectbesluit. De nadere uitwerking van locatiespecifieke afspraken vindt plaats in de volgende fase van het project, waarbij wordt gestreefd naar maatwerk en minnelijke overeenstemming met de betrokken eigenaren.

Afweging van belangen in projectbesluit

Gemeente Oirschot heeft haar wensen vanaf de start van de verkenning meegegeven. De eerste wens was het gelijktijdig meenemen van de wettelijk benodigde geluidsanering bij de realisatie van de brugvervangingsopgave. Hierdoor hoeft gemeente Oirschot niet meer te wachten op een mogelijke doorstart en realisatie van de verbreding van de A58 tussen Eindhoven en Tilburg. Deze wens is gehonoreerd. Bij de start van de verkenning naar de vervangingsopgave is tevens gestart met het opstarten van het saneringsplan geluid waarmee de wettelijke opgave geborgd wordt. Dit saneringsplan is op 13-10-2026 definitief vastgesteld (Staatscourant 2026, 35962).

Meekoppelkans verlengen geluidsscherm voor woningbouwopgave gemeente Oirschot

Tijdens de verkenning heeft de gemeente Oirschot aandacht gevraagd voor de mogelijkheid om het door Rijkswaterstaat te realiseren geluidsscherm uit de wettelijke geluidsaneringsopgave met 170 meter te verlengen en deze verlenging gelijktijdig met de brugvervanging te realiseren. De beoogde schermverlenging houdt verband met toekomstige woningbouwontwikkelingen binnen de gemeente.

Rijkswaterstaat heeft deze wens als meekoppelkans binnen het project onderzocht. Daarbij zijn akoestische onderzoeken uitgevoerd, is een toets aan de geldende geluidproductieplafonds verricht en zijn de juridische, contractuele en technische uitvoerbaarheid beoordeeld. Ook is in het ontwerp van de vervangingsopgave rekening gehouden met de mogelijkheid om een aanvullend geluidsscherm te realiseren aansluitend op het wettelijke saneringsscherm.

Uit de uitgevoerde onderzoeken blijkt dat een gelijktijdige realisatie van de schermverlenging in combinatie met de brugvervanging uitvoerbaar kan zijn. Het gewenste aanvullende geluidsscherm is echter niet noodzakelijk voor de vervanging van de brug, de uitvoering van de wettelijke geluidsaneringsopgave of het voldoen aan de overige doelstellingen van dit project. Daarnaast hangt de noodzaak van de schermverlenging rechtstreeks samen met toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen van de gemeente Oirschot, waarvoor de gemeente zelf het planologisch kader en de benodigde toestemmingen moet vaststellen.

De gemeentelijke belangen zijn afgewogen en de uitkomst van de afweging is dat de schermverlenging geen onderdeel uitmaakt van de rijksopgave waarvoor dit projectbesluit wordt vastgesteld. Om die reden is de verlenging van het geluidsscherm niet als maatregel in dit projectbesluit opgenomen. De mogelijke locatie is in figuur 3 weergegeven.



Figuur 3. De onderzochte meekoppelkans indicatief met stippellijn weergegeven als mogelijke aanvulling op het saneringsscherm.

Dit neemt niet weg dat de minister de door de gemeente aangedragen meekoppelkans waardevol acht. Daarom wordt buiten het projectbesluit bezien onder welke voorwaarden het aanvullende geluidsscherm gelijktijdig met de brugvervanging kan worden gerealiseerd. De afspraken hierover worden vastgelegd in een afzonderlijke bestuursovereenkomst tussen Rijkswaterstaat en de gemeente Oirschot. In deze overeenkomst worden onder meer afspraken gemaakt over de verdere uitwerking van het gemeentelijk scherm in de contractfase van het brugvervangingsproject. Daarnaast worden in dezelfde bestuursovereenkomst afspraken gemaakt over de samenwerking, planning, verantwoordelijkheden, risicoverdeling en financiering.

Verkeersveiligheid, sociale veiligheid en ruimtelijke kwaliteit

De gemeente Oirschot heeft tijdens de participatie aandacht gevraagd voor een toekomstbestendige inrichting van de onderdoorgang onder de brug. Daarbij heeft de gemeente gewezen op de verwachte groei van het verkeer op het onderliggende wegennet als gevolg van autonome ontwikkelingen en toekomstige woningbouwontwikkelingen. Volgens de gemeente is het van belang dat onder de brug voldoende ruimte beschikbaar blijft om toekomstige ontwikkelingen mogelijk te maken en een sociaal veilige en verkeersveilige onderdoorgang te realiseren.

Rijkswaterstaat heeft dit belang betrokken bij de uitwerking van het ontwerp van de brugvervanging. De afwegingen die hebben geleid tot het uiteindelijke ontwerp zijn beschreven in het document Ruimtelijke Kwaliteit Brug Oirschot [2]. Bij het ontwerp is een zorgvuldige afweging gemaakt tussen de doelstellingen van de vervangingsopgave, de ruimtelijke kwaliteit van de omgeving, de verkeersveiligheid, de technische uitvoerbaarheid en de belangen van de omgeving, waaronder de door de gemeente ingebrachte wens voor een toekomstbestendige onderdoorgang.

Daarnaast heeft de gemeente Oirschot verzocht te onderzoeken of parkeervoorzieningen in het talud van de A58 ten behoeve van de toekomstige woningbouwontwikkeling Boterwijk kunnen worden meegenomen in de brugvervanging. Rijkswaterstaat heeft deze wens beoordeeld vanuit technisch, planologisch, eigendoms- en beheerperspectief. De uitkomsten van deze beoordeling en de daarbij geconstateerde aandachtspunten zijn ambtelijk met de gemeente besproken.

De minister heeft deze wens betrokken bij de belangenafweging, maar concludeert dat de aanleg van parkeervoorzieningen ten behoeve van de woningbouwontwikkeling Boterwijk geen onderdeel uitmaakt van de rijksopgave waarvoor dit projectbesluit wordt vastgesteld. Om die reden wordt deze ontwikkeling niet meegenomen in de vervangingsopgave en maakt zij geen onderdeel uit van dit projectbesluit.

4 Mer-beoordeling

Voor het project is een project-mer-beoordeling uitgevoerd. De vervanging van de brug en de daarmee samenhangende aanpassing van de A58 vallen onder categorie J1 (wegen) van bijlage V bij het Omgevingsbesluit. Omdat geen sprake is van een geval waarvoor op grond van kolom 2 van bijlage V rechtstreeks een project-mer-plicht geldt, maar wel van een wijziging van een bestaande weg als bedoeld in kolom 3, geldt voor het project een project-mer-beoordelingsplicht.

De resultaten van de project-mer-beoordeling zijn vastgelegd in de Aanmeldnotitie ten behoeve van de project-mer-beoordeling Brug A58 Oirschot [3]. Bij de beoordeling is overeenkomstig bijlage III bij de Europese mer-richtlijn rekening gehouden met de kenmerken en de plaats van het project en met de kenmerken van de potentiële milieueffecten.

Uit de project-mer-beoordeling blijkt dat de milieueffecten van het project overwegend lokaal en, voor zover zij samenhangen met de uitvoering, tijdelijk van aard zijn. Het project betreft de vervanging van een bestaande brug binnen een bestaande infrastructuurcorridor. Het aantal rijstroken en de verkeersfunctie van de A58 blijven ongewijzigd en het project leidt in de gebruiksfase niet tot een toename van de verkeersintensiteiten. De belangrijkste tijdelijke effecten hangen samen met de aanleg van de bypass en hulpbrug, de sloop van de bestaande brug en de realisatie van de nieuwe brug. Deze effecten hebben onder meer betrekking op verkeer, geluid, trillingen, luchtkwaliteit, natuur en water.

Uit de onderzoeken die aan de project-mer-beoordeling ten grondslag liggen, blijkt dat deze effecten door de aard en omvang van het project en, waar nodig, door het treffen van mitigerende en compenserende maatregelen kunnen worden voorkomen of voldoende kunnen worden beperkt. Daarbij gaat het om de toepassing van geluidreducerend asfalt, maatregelen ter beperking van trillingen, compensatie van tijdelijk verlies aan waterberging en oppervlaktewater, herplant of compensatie van houtopstanden en maatregelen ter bescherming van natuurwaarden. Voor Natura 2000-gebieden zijn significante gevolgen uitgesloten. Ook voor luchtkwaliteit, externe veiligheid, waterkwaliteit, archeologie en cultuurhistorie en nautische veiligheid zijn geen aanzienlijke nadelige milieueffecten vastgesteld.

Conclusie

Op basis van de uitgevoerde project-mer-beoordeling wordt geconcludeerd dat het project, rekening houdend met de kenmerken en de plaats van het project, de kenmerken van de potentiële effecten en de te treffen maatregelen, niet leidt tot aanzienlijke milieueffecten. Het opstellen van een milieueffectrapport is daarom niet noodzakelijk. Dit is bevestigd in het besluit van 23 september 2026, waarin de Minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft besloten dat voor het project Brug A58 Oirschot geen milieueffectrapport hoeft te worden opgesteld, omdat geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn te verwachten [6]. Voor een nadere beschrijving en onderbouwing van deze conclusie wordt verwezen naar de project-mer-beoordeling [3].

5 Inhoud projectbesluit

5.1 Beschrijving project

Huidige situatie

Het projectgebied is gelegen ter plaatse van de kruising van de rijksweg A58 met het Wilhelminakanaal in de gemeente Oirschot. De A58 vormt een belangrijke oost-westverbinding in Zuid-Nederland en verbindt onder meer de stedelijke regio's Eindhoven, Tilburg en Breda. Ter hoogte van Oirschot kruist de A58 het Wilhelminakanaal, een belangrijke vaarweg in Noord-Brabant.

De Brug Oirschot voert de A58 over het Wilhelminakanaal en vormt daarmee een essentieel schakelpunt in zowel de weg- als de vaarweginfrastructuur. Het projectgebied wordt gekenmerkt door het bestaande infrastructuurgebruik voor wegverkeer en scheepvaart. De ligging en functie van de A58 en het Wilhelminakanaal zijn ter plaatse in de loop der jaren ongewijzigd gebleven.



Figuur 4. Kaart met daarop ligging van de brug over het Wilheminakanaal bij Oirschot.

Het Wilhelminakanaal is begin twintigste eeuw aangelegd als onderdeel van de ontsluiting van Noord-Brabant en vormt een verbinding tussen de Zuid-Willemsvaart en de Mark. Sinds de aanleg heeft het kanaal een belangrijke functie voor de regionale scheepvaart en waterhuishouding.

De A58 is in de tweede helft van de twintigste eeuw aangelegd en heeft zich ontwikkeld tot één van de belangrijkste rijkswegen in Zuid-Nederland. De weg heeft bijgedragen aan de economische en maatschappelijke ontwikkeling van de regio en is in de loop der jaren aangepast aan de toenemende verkeersintensiteiten.

De Brug Oirschot is aangelegd om de A58 over het Wilhelminakanaal te voeren en is ontworpen volgens de destijds geldende technische en verkeerskundige inzichten. Sinds de ingebruikname maakt de brug deel uit van het hoofdwegennet en is zij intensief in gebruik geweest. Zoals bij veel bestaande kunstwerken uit dezelfde periode zijn in de loop van de tijd herbeoordelingen uitgevoerd om de technische staat en restlevensduur vast te stellen, mede als gevolg van veranderde inzichten, normen en eisen.

Oplossing

Het project voorziet in de vervanging van de bestaande brug door een nieuwe brug met twee rijstroken per rijrichting. De nieuwe brug wordt gerealiseerd op de locatie van de bestaande brug. Vanwege de eisen die aan de nieuwe brug worden gesteld, komt de brug hoger te liggen dan in de huidige situatie en worden ook de aansluitende delen van de A58 hierop aangepast.

De nieuwe brug wordt adaptief ontworpen, zodat een eventuele toekomstige aanpassing van de A58 in breedte en hoogte niet onnodig wordt belemmerd. Een dergelijke toekomstige aanpassing maakt geen onderdeel uit van dit projectbesluit.

Kenmerkend voor de realisatie is dat de nieuwe brugconstructie eerst ten zuidwesten van de bestaande brug wordt gebouwd en onderdeel vormt van een tijdelijke bypass voor de A58. Nadat het verkeer via deze bypass wordt geleid, wordt de bestaande brug verwijderd. Vervolgens wordt de nieuwe brugconstructie naar de definitieve locatie geschoven en wordt de A58 daarop aangesloten. Na ingebruikname van de nieuwe brug wordt de tijdelijke bypass verwijderd.

De uitvoering bestaat daarmee op hoofdlijnen uit vijf fasen:
1. realisatie van de tijdelijke bypass en de nieuwe brugconstructie;
2. aansluiting van de A58 op de tijdelijke bypass en ingebruikname daarvan;
3. sloop van de bestaande brug en voorbereiding van de definitieve locatie;
4. inschuiven van de nieuwe brugconstructie en aansluiten van de A58 op de nieuwe brug;
5. verwijderen van de tijdelijke bypass.

Doelbereik

Met de vervanging van de bestaande brug wordt het veilig en duurzaam functioneren van de A58 ter plaatse van het Wilhelminakanaal voor de toekomst geborgd. De bestaande verkeersfunctie en capaciteit van de A58 blijven daarbij behouden. De nieuwe brug wordt, evenals in de huidige situatie, ingericht voor twee rijstroken per rijrichting.

De gekozen uitvoeringswijze maakt het mogelijk om het verkeer tijdens een belangrijk deel van de realisatie via de tijdelijke bypass af te wikkelen. Daarmee wordt de noodzakelijke vervanging van de brug gecombineerd met het zoveel mogelijk in stand houden van de verkeersfunctie van de A58 tijdens de uitvoering.

De permanente en tijdelijke maatregelen waarmee de hiervoor beschreven oplossing wordt gerealiseerd, zijn beschreven in paragraaf 5.3. De gevolgen van het project voor de fysieke leefomgeving en de daarvoor benodigde maatregelen worden behandeld in hoofdstuk 6.

5.2 Het projectgebied

Het projectgebied is het gebied waarop het projectbesluit betrekking heeft. Het projectgebied omvat de gronden die nodig zijn voor de vervanging van de brug in de A58 over het Wilhelminakanaal bij Oirschot en voor de daarmee samenhangende permanente en tijdelijke maatregelen en voorzieningen.

Onder het projectgebied vallen in ieder geval:

- Het gebied waarbinnen de permanente onderdelen van het project worden gerealiseerd. Hieronder vallen de nieuwe brug over het Wilhelminakanaal, de daarop aansluitende delen van de A58 en de overige permanente infrastructurele voorzieningen die onderdeel uitmaken van het project. De permanente maatregelen zijn beschreven in het Regelingendeel, hoofdstuk 1.
- Het gebied waarbinnen permanente maatregelen worden getroffen ter voorkoming, beperking of compensatie van nadelige gevolgen van het project voor de fysieke leefomgeving. Hieronder vallen, voor zover van toepassing, geluidbeperkende, landschappelijke, ecologische en waterhuishoudkundige maatregelen. Deze maatregelen zijn beschreven in het Regelingendeel, hoofdstuk 2.
- Het gebied dat tijdelijk nodig is om de vervanging van de brug mogelijk te maken. Hieronder vallen in ieder geval de tijdelijke bypass met hulpbrug, de tijdelijke aansluitingen op de A58 en de gronden die nodig zijn voor overige tijdelijke voorzieningen en werkzaamheden. De tijdelijke maatregelen en voorzieningen zijn beschreven in het Regelingendeel, hoofdstuk 3.

Het projectgebied omvat daarmee zowel het definitieve als het tijdelijke ruimtebeslag dat noodzakelijk is voor de uitvoering en instandhouding van het project. De geometrische begrenzing van het projectgebied is opgenomen in bijlage I bij het projectbesluit.

5.3 Te treffen maatregelen

Voor de realisatie van het project worden naast de permanente maatregelen en voorzieningen verschillende tijdelijke en mitigerende maatregelen getroffen. Deze maatregelen zijn gericht op het voorkomen, beperken of compenseren van nadelige gevolgen voor de fysieke leefomgeving en op het waarborgen van een veilige en bereikbare situatie tijdens de uitvoering.

De permanente maatregelen en voorzieningen zijn opgenomen in hoofdstuk 1 van de regeling. De maatregelen ter voorkoming, beperking of compensatie van nadelige gevolgen voor de fysieke leefomgeving zijn opgenomen in hoofdstuk 2 van de regeling. Het betreft maatregelen op het gebied van geluid, waterhuishouding, trillingen, natuur, houtopstanden en verkeer en bereikbaarheid. De voor de uitvoering benodigde tijdelijke maatregelen, waaronder de tijdelijke bypass en hulpbrug, zijn opgenomen in hoofdstuk 3 van de regeling.

De aanleiding voor en noodzaak van deze maatregelen volgen uit de onderzoeken en beoordelingen van de gevolgen van het project voor de fysieke leefomgeving. Deze zijn per omgevingsaspect beschreven in hoofdstuk 6 van de motivering. In paragraaf 6.13 is een integraal overzicht opgenomen van de maatregelen die noodzakelijk zijn om de nadelige gevolgen van het project te voorkomen, te beperken of, waar noodzakelijk, te compenseren.

5.4 Doelen Omgevingswet en relatie NOVI

De Nationale Omgevingsvisie (NOVI) vormt de strategische langetermijnvisie van het Rijk op de ontwikkeling van de fysieke leefomgeving in Nederland. De NOVI geeft richting aan ruimtelijke ontwikkelingen door middel van vier prioritaire opgaven, drie afwegingsprincipes en een aantal nationale belangen die bij ruimtelijke besluitvorming in samenhang moeten worden betrokken.

De vier prioritaire opgaven zijn:

1. het versterken van het duurzaam economisch groeipotentieel van Nederland;

2. het bieden van ruimte voor klimaatadaptatie en de energietransitie;

3. het realiseren van sterke, leefbare en klimaatbestendige steden en regio's; en

4. het realiseren van een toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

Naast deze prioritaire opgaven benoemt de NOVI verschillende nationale belangen, waaronder het waarborgen van een veilige en gezonde fysieke leefomgeving, een goed functionerend mobiliteitssysteem, een toekomstbestendige infrastructuur en het behoud en de versterking van natuur, landschap en cultureel erfgoed. Daarnaast hanteert de NOVI drie afwegingsprincipes voor ruimtelijke ontwikkelingen: het combineren van functies waar mogelijk, het voorkomen van afwenteling van problemen naar andere gebieden of toekomstige generaties en het benutten van de kenmerken en identiteit van een gebied.

De vervanging van de brug over het Wilhelminakanaal past binnen de uitgangspunten van de NOVI en draagt in het bijzonder bij aan prioriteit 1: duurzaam economisch groeipotentieel van Nederland. De A58 vormt een belangrijke schakel binnen het nationale hoofdwegennet en is van groot belang voor de bereikbaarheid van de Brainportregio, Tilburg en de verbinding tussen de Randstad, Zuid-Nederland en Duitsland. Door de bestaande brug tijdig te vervangen wordt de continuïteit van deze verbinding gewaarborgd en blijft een belangrijke economische en logistieke corridor veilig en betrouwbaar beschikbaar.

Daarnaast sluit het project aan bij prioriteit 3: sterke, leefbare en klimaatbestendige steden en regio's. Een goed functionerende rijksinfrastructuur vormt een belangrijke voorwaarde voor de bereikbaarheid van stedelijke regio's en draagt bij aan een veilige en betrouwbare mobiliteit voor zowel personen- als goederenvervoer. Door de brug te vervangen wordt de bereikbaarheid van de regio duurzaam geborgd zonder uitbreiding van de capaciteit van de A58.

Het project geeft tevens invulling aan meerdere nationale belangen uit de NOVI. Met de vervanging van de brug wordt een bestaande rijksverbinding duurzaam in stand gehouden en wordt de verkeersveiligheid en beschikbaarheid van het hoofdwegennet gewaarborgd. Daarnaast worden de gevolgen voor de fysieke leefomgeving integraal onderzocht en afgewogen. Daarbij wordt aandacht besteed aan de aspecten natuur, water, bodem, geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid, archeologie, cultuurhistorie en landschappelijke inpassing. Waar nodig worden maatregelen getroffen om negatieve effecten te voorkomen, te beperken of te compenseren.

Ook sluit het project aan bij de afwegingsprincipes van de NOVI. De vervanging vindt plaats binnen het bestaande tracé van de A58, waardoor het ruimtebeslag beperkt blijft en optimaal gebruik wordt gemaakt van de bestaande infrastructuur. Tevens wordt bij de uitwerking van het project rekening gehouden met de kenmerken van het gebied en worden verschillende belangen binnen de fysieke leefomgeving integraal afgewogen.

Gelet hierop is het project in overeenstemming met de uitgangspunten, prioriteiten en nationale belangen van de Nationale Omgevingsvisie.

5.5 Relatie met omgevingsplan

Met de inwerkingtreding van de Omgevingswet per 1 januari 2024 beschikt iedere gemeente over één omgevingsplan. Dit omgevingsplan bestaat gedurende de overgangsfase uit een tijdelijk deel en een nieuw deel. De op 31 december 2023 geldende bestemmingsplannen en beheersverordeningen maken van rechtswege onderdeel uit van het tijdelijk deel van het Omgevingsplan gemeente Oirschot. De daarin opgenomen regels zijn daarmee onderdeel van het geldende omgevingsplan en blijven van toepassing bij de beoordeling van activiteiten die betrekking hebben op het bouwen en gebruiken van gronden en bouwwerken. Voor de leesbaarheid wordt in deze paragraaf, waar relevant, nog verwezen naar de onderliggende bestemmingsplannen en beheersverordeningen.

Het voornemen betreft de vervanging van de bestaande brug in de A58 over het Wilhelminakanaal. In deze paragraaf wordt beoordeeld in hoeverre dit voornemen past binnen het tijdelijk deel van het Omgevingsplan gemeente Oirschot. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen de permanente situatie, bestaande uit de nieuwe brug en de daarbij behorende voorzieningen, en de tijdelijke situatie die voor de realisatie daarvan noodzakelijk is, waaronder de tijdelijke bypass, hulpbrug en bijbehorende maatregelen.

5.5.1 Vigerende planologische regelingen

Voor het projectgebied van de vervanging van de brug over het Wilhelminakanaal in de A58 gelden ter plaatse van de voorgenomen werkzaamheden de volgende planologische regelingen:
- Beheersverordening Oirschot, Herziening 2020 (29-09-2020)
- Beheersverordening Oirschot (27-02-2018)
- Buitengebied, geconsolideerde versie 2020 (22-11-2017)

- Buitengebied, correctieve herziening (21-11-2017)
- Buitengebied fase II 2013 (18-06-2013)
- 2de bestuurlijke lus BG Oirschot (18-06-2013)
- Buitengebied 2010 (29-09-2010)
- Kanaalzone (07-03-2007)

Voor de voorgenomen vervanging van de brug en de daarbij behorende tijdelijke maatregelen zijn met name het bestemmingsplan Kanaalzone (2007), het bestemmingsplan Buitengebied, geconsolideerde versie 2020 en de Beheersverordening Oirschot (2018) relevant.

De beheersverordening Oirschot is vastgesteld (27-02-2018) ter vervanging van deels verouderde bestemmingsplannen waarvan de inhoud nog actueel werd geacht. Met deze beheersverordening zijn het bestaande gebruik, de bestaande bouwmogelijkheden en de reeds planologisch toegestane rechten in hoofdzaak ongewijzigd voortgezet. De onderliggende bestemmingsplannen, waaronder het bestemmingsplan Kanaalzone (onherroepelijk 07-03-2007) en het bestemmingsplan Buitengebied, geconsolideerde versie 2020 (geconsolideerd 22-11-2017), hebben daarmee hun inhoudelijke betekenis voor de beoordeling van de voorgenomen ontwikkeling behouden.

De beheersverordening bevat voornamelijk technische en juridisch-systematische actualisaties in verband met gewijzigde wet- en regelgeving. Daarbij zijn onder meer enkele afwijkings- en wijzigingsregels vervallen en zijn de regels ten aanzien van het thema archeologie aangepast.

In de tekst hierna is per projectonderdeel weergegeven welke regels van toepassing zijn en in hoeverre de voorgenomen ontwikkeling past binnen de geldende planologische regeling.

5.5.1.1 Bestemmingsplan Kanaalzone 2007

Bestemming Kanaal

Gebruik

Op grond van artikel 3.1 van het bestemmingsplan Kanaalzone zijn de voor 'Kanaal' aangewezen gronden bestemd voor vaarwater ten behoeve van de beroepsvaart en de afvoer van water, ijs en sedimenten en, daaraan ondergeschikt, onder meer vaarwater ten behoeve van de recreatievaart en een passantenhaven. Tot de bij deze bestemming behorende voorzieningen worden onder meer kaden en bruggen gerekend.

In artikel 3.2.2 is nader bepaald welke bruggen binnen de bestemming zijn toegestaan. Ter plaatse van de aanduiding 'brug gemengd verkeer' is een beweegbare lage brug ten behoeve van zowel snel- als langzaam verkeer toegestaan. Ter plaatse van de aanduiding 'brug snelverkeer' is een hoge vaste brug ten behoeve van snelverkeer toegestaan.

De definitieve A58-brug wordt gerealiseerd ter plaatse van de aanduiding 'brug snelverkeer' en betreft een hoge vaste brug ten behoeve van snelverkeer. De definitieve brug is daarmee wat betreft het gebruik in overeenstemming met artikel 3.1 in samenhang met artikel 3.2.2, onder b.

De tijdelijke hulpbrug wordt buiten de aanduiding 'brug snelverkeer' gerealiseerd. Hoewel artikel 3.1 bruggen in algemene zin noemt als bij de bestemming behorende voorzieningen, bevat artikel 3.2.2 een nadere regeling voor de binnen de bestemming toegestane bruggen. Een hoge vaste brug ten behoeve van snelverkeer is op grond van artikel 3.2.2, onder b, uitsluitend toegestaan ter plaatse van de aanduiding 'brug snelverkeer'. De tijdelijke hulpbrug valt buiten deze aanduiding en is daarom in strijd met het omgevingsplan.

Bouwregels

Op grond van artikel 3.3.1 van het bestemmingsplan Kanaalzone zijn binnen de bestemming 'Kanaal' uitsluitend bouwwerken toegestaan die ten dienste staan van deze bestemming, zoals steigers, licht- en radarbakens en bruggen. Op grond van artikel 3.3.3 mag de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, niet meer bedragen dan 10 meter.

De wijze waarop de bouwhoogte wordt bepaald, is vastgelegd in artikel 2, onder b en f, van het bestemmingsplan. De bouwhoogte wordt gemeten vanaf het peil tot het hoogste punt van het bouwwerk. Voor bouwwerken die zijn gelegen in geaccidenteerd terrein of tussen twee wegen geldt de gemiddelde hoogte van het aansluitende terrein als peil.

Voor de definitieve brug wordt uitgegaan van de gemiddelde hoogte van het aansluitende terrein ter plaatse van de taluds aan weerszijden van het Wilhelminakanaal. Deze gemiddelde hoogte bedraagt circa

NAP +21,00 meter. Het hoogste punt van de definitieve brug, inclusief geleiderail, bevindt zich op circa NAP +23,93 meter. Daarmee bedraagt de bouwhoogte circa 2,93 meter. De definitieve brug voldoet hiermee aan de maximaal toegestane bouwhoogte van 10 meter uit artikel 3.3.3 van het bestemmingsplan.

Voor de tijdelijke hulpbrug wordt uitgegaan van een maaiveldhoogte van circa NAP +16,00 meter als peil. Het hoogste punt van de tijdelijke hulpbrug, inclusief geleiderail, bevindt zich op circa NAP +24,63 meter. Daarmee bedraagt de berekende bouwhoogte circa 8,63 meter. Ook de tijdelijke hulpbrug blijft hiermee onder de maximaal toegestane bouwhoogte van 10 meter. Hierbij geldt als uitgangspunt dat de gehanteerde maaiveldhoogte overeenkomt met het toepasselijke peil volgens artikel 2, onder f, van het bestemmingsplan.

Op zowel de definitieve brug als de tijdelijke hulpbrug worden lichtmasten met een hoogte van 18 meter gerealiseerd. Deze lichtmasten worden als zelfstandige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, beschouwd en zijn daarom niet meegenomen in de hiervoor berekende bouwhoogtes van de brugconstructies. De bouwhoogte van de lichtmasten wordt overeenkomstig artikel 2, onder b en f, van het bestemmingsplan bepaald vanaf het toepasselijke peil tot het hoogste punt van de lichtmast. Gelet op de hoogte van de lichtmasten en de verhoogde ligging van beide bruggen wordt de maximaal toegestane bouwhoogte van 10 meter in beide gevallen overschreden. Voor zover de lichtmasten binnen de bestemming 'Kanaal' worden gerealiseerd, zijn zij daarmee in strijd met artikel 3.3.3 van het bestemmingsplan.

Conclusie: De definitieve brug en de tijdelijke hulpbrug voldoen op basis van de gehanteerde peilen aan de maximale bouwhoogte van 10 meter uit artikel 3.3.3 van het bestemmingsplan. De tijdelijke hulpbrug is echter vanwege de ligging buiten de aanduiding 'brug snelverkeer' in strijd met artikel 3.2.2 van het bestemmingsplan. Daarnaast overschrijden de lichtmasten op zowel de definitieve brug als de tijdelijke hulpbrug de maximaal toegestane bouwhoogte van 10 meter, voor zover zij binnen de bestemming 'Kanaal' worden gerealiseerd. Deze strijdigheden worden met het projectbesluit planologisch mogelijk gemaakt.

Bestemming Ecologische zone

Gebruik

Op grond van artikel 4.1 van het bestemmingsplan Kanaalzone zijn de voor 'Ecologische zone' aangewezen gronden bestemd voor natuurontwikkeling ten behoeve van de aanleg en instandhouding van een natte ecologische verbinding. Daaraan ondergeschikt zijn onder meer recreatief medegebruik, verkeers- en verblijfsdoeleinden, laad- en losvoorzieningen en water toegestaan. Tot de bij deze bestemming behorende voorzieningen worden onder meer faunauittreeplaatsen, kaden en bruggen gerekend.

In artikel 4.2.1 is nader bepaald dat het beleid binnen deze bestemming is gericht op natuurontwikkeling met, waar mogelijk, behoud van bestaande waardevolle natuur- en landschapselementen. In artikel 4.2.3 is vervolgens nader bepaald welke bruggen binnen de bestemming zijn toegestaan. Ter plaatse van de aanduiding 'brug gemengd verkeer' is een beweegbare lage brug ten behoeve van zowel snel- als langzaam verkeer toegestaan. Ter plaatse van de aanduiding 'brug snelverkeer' is een hoge vaste brug ten behoeve van snelverkeer toegestaan.

De definitieve A58-brug wordt gerealiseerd ter plaatse van de aanduiding 'brug snelverkeer' en betreft een hoge vaste brug ten behoeve van snelverkeer. De definitieve brug is daarmee wat betreft het gebruik in overeenstemming met artikel 4.1 in samenhang met artikel 4.2.3, onder b.

De tijdelijke hulpbrug wordt buiten de aanduiding 'brug snelverkeer' gerealiseerd. Hoewel artikel 4.1 bruggen in algemene zin noemt als bij de bestemming behorende voorzieningen, bevat artikel 4.2.3 een nadere regeling voor de binnen de bestemming toegestane verkeersbruggen. Een hoge vaste brug ten behoeve van snelverkeer is op grond van artikel 4.2.3, onder b, uitsluitend toegestaan ter plaatse van de aanduiding 'brug snelverkeer'. De tijdelijke hulpbrug is in strijd met het omgevingsplan.

Bouwregels

Op grond van artikel 4.3.1 van het bestemmingsplan Kanaalzone zijn binnen de bestemming 'Ecologische zone' uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, toegestaan die ten dienste staan van de bestemming. Op grond van artikel 4.3.2, onder b, mag de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van de verkeersgeleiding, zoals bruggen en wegverlichting, niet meer bedragen dan 10 meter.

De wijze waarop de bouwhoogte wordt bepaald, is vastgelegd in artikel 2, onder b en f, van het bestemmingsplan. De bouwhoogte wordt gemeten vanaf het peil tot het hoogste punt van het bouwwerk. Voor bouwwerken die zijn gelegen in geaccidenteerd terrein of tussen twee wegen geldt de gemiddelde hoogte van het aansluitende terrein als peil.

Voor de definitieve brug wordt uitgegaan van de gemiddelde hoogte van het aansluitende terrein ter plaatse van de taluds aan weerszijden van het Wilhelminakanaal. Deze gemiddelde hoogte bedraagt circa NAP +21,00 meter. Het hoogste punt van de definitieve brug, inclusief geleiderail, bevindt zich op circa NAP +23,93 meter. Daarmee bedraagt de bouwhoogte circa 2,93 meter. De definitieve brug voldoet hiermee aan de maximaal toegestane bouwhoogte van 10 meter uit artikel 4.3.2, onder b, van het bestemmingsplan.

Voor de tijdelijke hulpbrug wordt uitgegaan van een maaiveldhoogte van circa NAP +16,00 meter als peil. Het hoogste punt van de tijdelijke hulpbrug, inclusief geleiderail, bevindt zich op circa NAP +24,63 meter. Daarmee bedraagt de berekende bouwhoogte circa 8,63 meter. Ook de tijdelijke hulpbrug blijft hiermee onder de maximaal toegestane bouwhoogte van 10 meter. Hierbij geldt als uitgangspunt dat de gehanteerde maaiveldhoogte overeenkomt met het toepasselijke peil volgens artikel 2, onder f, van het bestemmingsplan.

Op zowel de definitieve brug als de tijdelijke hulpbrug worden lichtmasten met een hoogte van 18 meter gerealiseerd. Deze lichtmasten worden als zelfstandige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, beschouwd en zijn daarom niet meegenomen in de hiervoor berekende bouwhoogtes van de brugconstructies. De bouwhoogte van de lichtmasten wordt overeenkomstig artikel 2, onder b en f, van het bestemmingsplan bepaald vanaf het toepasselijke peil tot het hoogste punt van de lichtmast. Gelet op de hoogte van de lichtmasten en de verhoogde ligging van beide bruggen wordt de maximaal toegestane bouwhoogte van 10 meter in beide gevallen overschreden. Voor zover de lichtmasten binnen de bestemming 'Ecologische zone' worden gerealiseerd, zijn zij daarmee in strijd met artikel 4.3.2, onder b, van het bestemmingsplan.

Conclusie: De definitieve brug en de tijdelijke hulpbrug voldoen op basis van de gehanteerde peilen aan de maximale bouwhoogte van 10 meter uit artikel 4.3.2, onder b, van het bestemmingsplan. De tijdelijke hulpbrug is echter wat betreft het gebruik niet passend binnen de bestemming 'Ecologische zone'. Daarnaast overschrijden de lichtmasten op zowel de definitieve brug als de tijdelijke hulpbrug de maximaal toegestane bouwhoogte van 10 meter, voor zover zij binnen deze bestemming worden gerealiseerd. Deze strijdigheden worden met het projectbesluit planologisch mogelijk gemaakt.

Bestemming Recreatieve groenzone

Gebruik

Op grond van artikel 5.1 van het bestemmingsplan Kanaalzone zijn de voor 'Recreatieve groenzone' aangewezen gronden onder meer bestemd voor recreatieve doeleinden, water en verkeers- en verblijfsdoeleinden, met bijbehorende voorzieningen zoals bruggen. Op grond van artikel 5.2.2, onder b, is ter plaatse van de aanduiding 'brug snelverkeer' een hoge vaste brug ten behoeve van snelverkeer toegestaan.

De definitieve A58-brug ligt volledig binnen deze aanduiding en is daarmee toegestaan. De tijdelijke hulpbrug ligt volledig buiten de aanduiding. Hoewel artikel 5.1 verkeers- en verblijfsdoeleinden en bruggen toestaat, is een hoge vaste brug voor snelverkeer in artikel 5.2.2 specifiek gekoppeld aan de aanduiding 'brug snelverkeer'. De tijdelijke hulpbrug is daarom strijdig met de gebruiksregels.

Bouwregels

Op grond van artikel 5.3.1 van het bestemmingsplan Kanaalzone zijn binnen de bestemming 'Recreatieve groenzone' uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, toegestaan die ten dienste staan van de bestemming. Voor bouwwerken ten behoeve van de verkeersgeleiding, zoals bruggen en wegverlichting, geldt op grond van artikel 5.3.2, onder d, een maximale bouwhoogte van 10 meter. Voor overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, geldt op grond van artikel 5.3.2, onder b, een maximale bouwhoogte van 6 meter.

De wijze waarop de bouwhoogte wordt bepaald, is vastgelegd in artikel 2, onder b en f, van het bestemmingsplan. De bouwhoogte wordt gemeten vanaf het peil tot het hoogste punt van het bouwwerk. Voor bouwwerken die zijn gelegen in geaccidenteerd terrein of tussen twee wegen geldt de gemiddelde hoogte van het aansluitende terrein als peil.

Voor de definitieve brug wordt uitgegaan van de gemiddelde hoogte van het aansluitende terrein ter plaatse van de taluds aan weerszijden van het Wilhelminakanaal. Deze gemiddelde hoogte bedraagt circa NAP +21,00 meter. Het hoogste punt van de definitieve brug, inclusief geleiderail, bevindt zich op circa NAP +23,93 meter. Daarmee bedraagt de bouwhoogte circa 2,93 meter. De definitieve brug voldoet hiermee aan de maximaal toegestane bouwhoogte van 10 meter uit artikel 5.3.2, onder d, van het bestemmingsplan.

Voor de tijdelijke hulpbrug wordt uitgegaan van een maaiveldhoogte van circa NAP +16,00 meter als peil. Het hoogste punt van de tijdelijke hulpbrug, inclusief geleiderail, bevindt zich op circa NAP +24,63 meter. Daarmee bedraagt de berekende bouwhoogte circa 8,63 meter. Ook de tijdelijke hulpbrug blijft hiermee onder de maximaal toegestane bouwhoogte van 10 meter. Hierbij geldt als uitgangspunt dat de gehanteerde maaiveldhoogte overeenkomt met het toepasselijke peil volgens artikel 2, onder f, van het bestemmingsplan.

Op zowel de definitieve brug als de tijdelijke hulpbrug worden lichtmasten met een hoogte van 18 meter gerealiseerd. Deze lichtmasten worden als zelfstandige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, beschouwd en zijn daarom niet meegenomen in de hiervoor berekende bouwhoogtes van de brugconstructies. De bouwhoogte van de lichtmasten wordt overeenkomstig artikel 2, onder b en f, van het bestemmingsplan bepaald vanaf het toepasselijke peil tot het hoogste punt van de lichtmast. Gelet op de hoogte van de lichtmasten en de verhoogde ligging van beide bruggen wordt de maximaal toegestane bouwhoogte van 10 meter in beide gevallen overschreden. Voor zover de lichtmasten binnen de bestemming 'Recreatieve groenzone' worden gerealiseerd, zijn zij daarmee in strijd met artikel 5.3.2, onder d, van het bestemmingsplan.

Conclusie: De definitieve brug en de tijdelijke hulpbrug voldoen op basis van de gehanteerde peilen aan de maximale bouwhoogte van 10 meter uit artikel 5.3.2, onder d, van het bestemmingsplan. De tijdelijke hulpbrug is echter vanwege de ligging buiten de aanduiding 'brug snelverkeer' in strijd met de gebruiksregels van het bestemmingsplan. Daarnaast overschrijden de lichtmasten op zowel de definitieve brug als de tijdelijke hulpbrug de maximaal toegestane bouwhoogte van 10 meter, voor zover zij binnen de bestemming 'Recreatieve groenzone' worden gerealiseerd. Deze strijdigheden worden met het projectbesluit planologisch mogelijk gemaakt.

Bestemming Verkeers- en verblijfsdoeleinden

Gebruik

Op grond van artikel 10.1 van het bestemmingsplan Kanaalzone zijn de voor 'Verkeers- en verblijfsdoeleinden' aangewezen gronden onder meer bestemd voor wegen, voet- en fietspaden en bruggen, met de daarbij behorende voorzieningen. Op grond van artikel 10.2.1 is ter plaatse van de aanduiding 'brug snelverkeer' een hoge vaste brug ten behoeve van snelverkeer toegestaan.

De definitieve A58-brug ligt volledig binnen de aanduiding 'brug snelverkeer' en is daarmee toegestaan. De tijdelijke hulpbrug ligt volledig buiten deze aanduiding. Hoewel artikel 10.1 wegen en bruggen in algemene zin toestaat, is een hoge vaste brug ten behoeve van snelverkeer in artikel 10.2.1 specifiek gekoppeld aan de aanduiding 'brug snelverkeer'. De tijdelijke hulpbrug is daarom strijdig met de gebruiksregels.

Bouwregels

Op grond van artikel 10.3.1 van het bestemmingsplan Kanaalzone zijn binnen de bestemming 'Verkeers- en verblijfsdoeleinden' uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, toegestaan die ten dienste staan van de bestemming. Voor bouwwerken ten behoeve van de verkeersgeleiding en wegverlichting geldt op grond van artikel 10.3.2, onder a, een maximale bouwhoogte van 8 meter. Voor overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, geldt op grond van artikel 10.3.2, onder b, een maximale bouwhoogte van 6 meter.

De wijze waarop de bouwhoogte wordt bepaald, is vastgelegd in artikel 2, onder b en f, van het bestemmingsplan. De bouwhoogte wordt gemeten vanaf het peil tot het hoogste punt van het bouwwerk. Voor bouwwerken die zijn gelegen in geaccidenteerd terrein of tussen twee wegen geldt de gemiddelde hoogte van het aansluitende terrein als peil.

Voor de definitieve brug wordt uitgegaan van de gemiddelde hoogte van het aansluitende terrein ter plaatse van de taluds aan weerszijden van het Wilhelminakanaal. Deze gemiddelde hoogte bedraagt circa NAP +21,00 meter. Het hoogste punt van de definitieve brug, inclusief geleiderail, bevindt zich op circa NAP +23,93 meter. Daarmee bedraagt de bouwhoogte circa 2,93 meter. De definitieve brug voldoet hiermee aan de maximaal toegestane bouwhoogte van 8 meter uit artikel 10.3.2, onder a, van het bestemmingsplan.

Voor de tijdelijke hulpbrug wordt uitgegaan van een maaiveldhoogte van circa NAP +16,00 meter als peil. Het hoogste punt van de tijdelijke hulpbrug, inclusief geleiderail, bevindt zich op circa NAP +24,63 meter. Daarmee bedraagt de berekende bouwhoogte circa 8,63 meter. Hiermee wordt de maximaal toegestane bouwhoogte van 8 meter uit artikel 10.3.2, onder a, met circa 0,63 meter overschreden. De tijdelijke hulpbrug is daarmee in strijd met de bouwregels van het bestemmingsplan. Hierbij geldt als uitgangspunt

dat de gehanteerde maaiveldhoogte overeenkomt met het toepasselijke peil volgens artikel 2, onder f, van het bestemmingsplan.

Op zowel de definitieve brug als de tijdelijke hulpbrug worden lichtmasten met een hoogte van 18 meter gerealiseerd. Deze lichtmasten worden als zelfstandige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, beschouwd en zijn daarom niet meegenomen in de hiervoor berekende bouwhoogtes van de brugconstructies. De bouwhoogte van de lichtmasten wordt overeenkomstig artikel 2, onder b en f, van het bestemmingsplan bepaald vanaf het toepasselijke peil tot het hoogste punt van de lichtmast. Gelet op de hoogte van de lichtmasten en de verhoogde ligging van beide bruggen wordt de maximaal toegestane bouwhoogte van 8 meter in beide gevallen overschreden. Voor zover de lichtmasten binnen de bestemming 'Verkeers- en verblijfsdoeleinden' worden gerealiseerd, zijn zij daarmee in strijd met artikel 10.3.2, onder a, van het bestemmingsplan.

Conclusie: De definitieve brug voldoet op basis van het gehanteerde peil aan de maximale bouwhoogte van 8 meter uit artikel 10.3.2, onder a, van het bestemmingsplan. De tijdelijke hulpbrug overschrijdt op basis van het gehanteerde peil de maximaal toegestane bouwhoogte met circa 0,63 meter en is daarnaast vanwege de ligging buiten de aanduiding 'brug snelverkeer' in strijd met de gebruiksregels van het bestemmingsplan. Ook de lichtmasten op zowel de definitieve brug als de tijdelijke hulpbrug overschrijden de maximaal toegestane bouwhoogte van 8 meter, voor zover zij binnen deze bestemming worden gerealiseerd. Deze strijdigheden worden met het projectbesluit planologisch mogelijk gemaakt.

5.5.1.2 Bestemmingsplan Buitengebied geconsolideerd 2020

Bestemming Verkeer

Gebruik

De voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn op grond van artikel 17.1 bestemd voor wegen, paden en overige infrastructurele voorzieningen. Afhankelijk van de aanwezige aanduiding zijn daarnaast specifiek hoofdverkeerswegen, interlokale wegen en ontsluitingswegen toegestaan. Ook water, waterhuishoudkundige voorzieningen en nutsvoorzieningen zijn binnen de bestemming toegestaan.

De A58 en de daarbij behorende brug kunnen worden aangemerkt als een weg en overige infrastructurele voorziening als bedoeld in artikel 17.1. Aangezien het voornemen binnen de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - hoofdverkeersweg' ligt, is het gebruik als autosnelweg (inclusief brug) daarmee eveneens passend binnen de bestemming.

De tijdelijke bypass en hulpbrug worden gerealiseerd om tijdens de vervanging van de bestaande brug het verkeer op de A58 af te wikkelen. Waar de bypass en hulpbrug door de bestemming 'Verkeer' heen gaan, liggen deze volledig binnen de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - hoofdverkeersweg'.

Op grond van artikel 17.1 zijn deze gronden onder meer bestemd voor wegen en overige infrastructurele voorzieningen en, ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - hoofdverkeersweg', voor hoofdverkeerswegen. De tijdelijke bypass en hulpbrug worden gebruikt als onderdeel van de A58 en passen daarmee binnen deze bestemmingsomschrijving.

Van strijdig gebruik als bedoeld in artikel 17.3, onder 4, is geen sprake, omdat de tijdelijke hoofdverkeersweg volledig wordt gerealiseerd binnen gronden met de daarvoor bedoelde aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - hoofdverkeersweg'.

De ophoging en aanpassing van het weglichaam en de daarbij behorende taluds hangen rechtstreeks samen met de A58. Het gebruik daarvan past daarmee binnen de bestemming 'Verkeer'.

Voor zover ten behoeve van het project bermsloten, afwatering of andere waterhuishoudkundige voorzieningen worden aangelegd of aangepast, passen deze eveneens binnen de doeleindenomschrijving. Artikel 17.1 staat water en waterhuishoudkundige voorzieningen expliciet toe.

Bouwregels

Op grond van artikel 17.2.2 geldt voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, een maximale bouwhoogte van 8,5 meter, met uitzondering van bouwwerken die rechtstreeks ten behoeve van de geleiding, beveiliging en regeling van het verkeer worden gerealiseerd.

De definitieve brug en de tijdelijke hulpbrug maken onderdeel uit van de verkeersinfrastructuur van de A58 en dienen rechtstreeks de geleiding en veilige afwikkeling van het verkeer. Ook de bijbehorende

lichtmasten dienen rechtstreeks de verkeersveiligheid. Deze bouwwerken worden daarom aangemerkt als bouwwerken ten behoeve van de geleiding en beveiliging van het verkeer. De maximale bouwhoogte van 8,5 meter uit artikel 17.2.2 is daarmee niet op deze bouwwerken van toepassing.

Werken en werkzaamheden

Artikel 17.5 bevat een binnenplanse vergunningplicht voor het uitvoeren van bepaalde werken en werkzaamheden. Voor het project zijn met name de grond- en grondroerende werkzaamheden en het aanleggen, verbreden en verharden van wegen en andere oppervlakteverhardingen relevant.

Deze werkzaamheden zijn op grond van artikel 17.5 toegestaan indien wordt voldaan aan de daarvoor geldende beoordelingsregels, zoals bedoeld in artikel 17.5.3. Deze beoordelingsregels stellen dat de werkzaamheden niet mogen leiden tot een onevenredige aantasting van de cultuurhistorische, ecologische en landschappelijke waarden. Het planvoornemen valt niet onder de genoemde uitzonderingen in artikel 17.5.2, daarom is voor deze werkzaamheden een omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit vereist.

Deze omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit wordt geïntegreerd in het projectbesluit. De beoordeling daarvan is opgenomen in paragraaf 5.6.1.

Conclusie: De definitieve A58 en brug, de tijdelijke bypass en hulpbrug, de weglichamen en taluds en de bijbehorende verkeers- en waterhuishoudkundige voorzieningen zijn wat betreft het gebruik passend binnen de bestemming 'Verkeer'. De tijdelijke bypass en hulpbrug liggen volledig binnen gronden met de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - hoofdverkeersweg'.

De definitieve brug, de tijdelijke hulpbrug en de bijbehorende lichtmasten worden aangemerkt als bouwwerken die rechtstreeks ten behoeve van de geleiding en beveiliging van het verkeer worden gerealiseerd. De maximale bouwhoogte van 8,5 meter uit artikel 17.2.2 is daarom niet op deze bouwwerken van toepassing. Er is daarmee geen sprake van strijdigheid met de bouwhoogteregels van het bestemmingsplan.

Op grond van artikel 17.5 geldt een omgevingsvergunningplicht voor het uitvoeren van bepaalde werken en werkzaamheden, waaronder het aanleggen, verbreden en verharden van wegen en andere oppervlakteverhardingen. Voor zover ten behoeve van het project wegbeplanting wordt verwijderd of ernstig beschadigd en/of bermsloten worden gedempt, vallen ook deze werkzaamheden onder de vergunningplicht. De hiervoor benodigde omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit wordt geïntegreerd in het projectbesluit. De beoordeling daarvan is opgenomen in paragraaf 5.6.1.

Bestemming Wonen

Gebruik

Een beperkt deel van het talud ten behoeve van de tijdelijke hulpbrug wordt gerealiseerd op gronden met de bestemming 'Wonen'. Het talud maakt onderdeel uit van de tijdelijke aanpassing van de A58 en staat niet ten dienste van de woonfunctie. De realisatie van het tijdelijke talud past daarom niet binnen de bestemmingsomschrijving van artikel 19.1.

Ook bevindt een deel van de tijdelijke hulpbrug zich boven gronden met de bestemming 'Wonen'. De tijdelijke hulpbrug staat niet ten dienste van de woonfunctie en is daarmee wat betreft het gebruik eveneens in strijd met artikel 19.1.

De tijdelijke hulpbrug bevindt zich niet boven bestaande woningen. Ook leidt de tijdelijke situatie niet tot een conflict met de bouwmogelijkheden voor woningen. Op grond van artikel 19.2.1, onder 1, geldt voor gebouwen een minimale afstand van 15 meter tot de as van de weg. Binnen deze afstand kunnen geen gebouwen worden gerealiseerd. Daarmee is uitgesloten dat gedurende de aanwezigheid van de tijdelijke bypass nieuwe woonbebouwing zodanig richting de tijdelijke weg en hulpbrug kan worden gerealiseerd dat een fysieke belemmering ontstaat.

De realisatie van het tijdelijke talud en het gedeelte van de tijdelijke hulpbrug binnen de bestemming 'Wonen' is daarmee in strijd met de gebruiksregels van het omgevingsplan.

Bouwregels

Op grond van artikel 19.2.6 van het bestemmingsplan Buitengebied, geconsolideerde versie 2020, mogen bouwwerken, geen gebouwen zijnde, uitsluitend binnen het bouwvlak worden gebouwd. Voor overige

bouwwerken, geen gebouwen zijnde, geldt op grond van artikel 19.2.6, onder 6, een maximale bouwhoogte van 4 meter.

De tijdelijke hulpbrug wordt aangemerkt als een bouwwerk, geen gebouw zijnde. Voor zover de tijdelijke hulpbrug zich boven gronden met de bestemming 'Wonen' bevindt, is artikel 19.2.6 van toepassing. De tijdelijke hulpbrug heeft een berekende bouwhoogte van circa 8,63 meter, uitgaande van een maaiveldhoogte van circa NAP +16,00 meter als peil en een hoogste punt, inclusief geleiderail, van circa NAP +24,63 meter.

Hiermee wordt de maximaal toegestane bouwhoogte van 4 meter met circa 4,63 meter overschreden. De tijdelijke hulpbrug is daarmee in strijd met de bouwregels van artikel 19.2.6.

Voor zover op het gedeelte van de tijdelijke hulpbrug binnen de bestemming 'Wonen' lichtmasten worden gerealiseerd, zijn deze eveneens aan artikel 19.2.6 gebonden. De lichtmasten hebben een hoogte van 18 meter en overschrijden daarmee de maximaal toegestane bouwhoogte van 4 meter.

Werken en werkzaamheden

Een beperkt gedeelte van de werkzaamheden voor de vervanging van de A58-brug vindt plaats op gronden met de bestemming 'Wonen', waarop tevens de dubbelbestemming 'Waterstaat – Waterkering' van toepassing is.

Voor deze werkzaamheden gelden de regels van artikel 33 van het bestemmingsplan Buitengebied, geconsolideerde versie 2020. Voor zover de werkzaamheden onder de vergunningplicht van artikel 33.4 vallen, moeten deze worden getoetst aan de bijbehorende beoordelingsregels.

Voor de betreffende werkzaamheden wordt niet voldaan aan de beoordelingsregel van artikel 33.4.3, onder a. Daarmee kunnen deze werkzaamheden niet binnenplans worden toegestaan. De strijdigheid wordt met het projectbesluit planologisch mogelijk gemaakt.

De werkzaamheden zijn noodzakelijk voor de vervanging van de bestaande A58-brug en de realisatie van de tijdelijke hulpbrug. De gevolgen voor de fysieke leefomgeving zijn beoordeeld in hoofdstuk 6 van dit projectbesluit. Op basis van deze beoordeling wordt geconcludeerd dat de afwijkingen van het omgevingsplan aanvaardbaar zijn vanuit het oogpunt van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

Conclusie: De realisatie van het tijdelijke talud en het gedeelte van de tijdelijke hulpbrug binnen de bestemming 'Wonen' is in strijd met de gebruiksregels van artikel 19.1 van het bestemmingsplan. Daarnaast voldoet de tijdelijke hulpbrug niet aan de bouwregels van artikel 19.2.6, omdat de maximaal toegestane bouwhoogte van 4 meter wordt overschreden. Eventuele lichtmasten binnen deze bestemming zijn eveneens strijdig met de bouwregels.

Daarnaast wordt voor de werkzaamheden binnen de dubbelbestemming 'Waterstaat – Waterkering' niet voldaan aan de beoordelingsregel van artikel 33.4.3, onder a, van het bestemmingsplan. Deze werkzaamheden kunnen daarmee niet binnenplans worden vergund en zijn eveneens in strijd met het omgevingsplan. Deze strijdigheid wordt met het projectbesluit planologisch mogelijk gemaakt.

Bestemming Bedrijf

Gebruik

Een beperkt deel van het tijdelijke talud ten behoeve van de tijdelijke bypass en hulpbrug wordt gerealiseerd op gronden met de bestemming 'Bedrijf'.

Op grond van artikel 6.1 van het bestemmingsplan Buitengebied, geconsolideerde versie 2020, zijn deze gronden onder meer bestemd voor de ter plaatse toegestane bedrijfsfunctie en daarbij behorende voorzieningen. Daarnaast zijn wegen, paden en overige infrastructurele voorzieningen toegestaan.

Het betreffende tijdelijke talud maakt onderdeel uit van de tijdelijke infrastructuur voor de A58 en wordt aangelegd ten behoeve van de afwikkeling van het verkeer tijdens de vervanging van de brug. Het talud staat daarmee niet ten dienste van de ter plaatse toegestane bedrijfsfunctie.

De realisatie en het gebruik van dit gedeelte van het tijdelijke talud passen daarom niet binnen de bestemming 'Bedrijf' en zijn in strijd met de gebruiksregels van artikel 6.1.

Conclusie: De aanleg en het gebruik van het tijdelijke talud ten behoeve van de tijdelijke bypass en hulpbrug zijn in strijd met de gebruiksregels van artikel 6.1 van het bestemmingsplan.

5.5.2 Conclusie omgevingsplantoets

Tabel 1. Legenda: ✓ = passend binnen het omgevingsplan; ✗ = strijdig met het omgevingsplan; — = niet van toepassing.

Bestemming	Definitieve brug	Tijdelijke hulpbrug	Taluds / weglichamen	Lichtmasten
Kanaalzone – Kanaal	✓	✗ Gebruik	—	✗ Bouw
Kanaalzone – Ecologische zone	✓	✗ Gebruik	—	✗ Bouw
Kanaalzone – Recreatieve groenzone	✓	✗ Gebruik	—	✗ Bouw
Kanaalzone – Verkeers- en verblijfsdoeleinden	✓	✗ Gebruik	—	✗ Bouw
Buitengebied – Verkeer	✓	✓	✓	✓
Buitengebied – Wonen	—	✗ Gebruik en bouw	✗ Gebruik	✗ Bouw
Buitengebied – Bedrijf	—	—	✗ Gebruik	—

Uit de toets aan het omgevingsplan blijkt dat het project grotendeels binnen de geldende planologische regels past. De geconstateerde strijdigheden hebben voornamelijk betrekking op de tijdelijke hulpbrug en bijbehorende voorzieningen, de tijdelijke taluds binnen de bestemmingen 'Wonen' en 'Bedrijf' en de bouwhoogte van de lichtmasten. De specifieke strijdigheden zijn weergegeven in bovenstaande tabel.

Op grond van artikel 22.16 van de Omgevingswet geldt het projectbesluit gedurende de overgangsfase, voor zover het in strijd is met het omgevingsplan, als een omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit. De aanvaardbaarheid van deze afwijkingen vanuit het oogpunt van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties is onderbouwd in hoofdstuk 6 van dit projectbesluit.

Daarnaast geldt voor bepaalde werken en werkzaamheden een omgevingsvergunningplicht op grond van artikel 17.5 van het bestemmingsplan Buitengebied, geconsolideerde versie 2020. De hiervoor benodigde omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit wordt geïntegreerd in het projectbesluit. De beoordeling daarvan is opgenomen in paragraaf 5.6.1.

5.6 Projectbesluit geldt als omgevingsvergunning

Het onderhavige projectbesluit geldt op grond van artikel 5.52, tweede lid, aanhef en onder a, van de Omgevingswet als omgevingsvergunning voor de hieronder genoemde activiteiten ter uitvoering van het projectbesluit.

Op grond van artikel 16.20, eerste lid, aanhef en onder a, van de Omgevingswet is voor deze geïntegreerde omgevingsvergunningen geen instemming van het oorspronkelijk bevoegde bestuursorgaan vereist. Voor zover op grond van artikel 16.20 van de Omgevingswet, in samenhang met afdeling 4.2 van het Omgevingsbesluit, een adviesrecht geldt, wordt het oorspronkelijk bevoegde bestuursorgaan bij de publicatie van het ontwerpprojectbesluit formeel om advies gevraagd. Het uitgebrachte advies wordt betrokken bij de vaststelling van het definitieve projectbesluit.

Hieronder worden de in dit projectbesluit geïntegreerde omgevingsvergunningen afzonderlijk behandeld.

5.6.1 Werk of werkzaamheden

Omschrijving geïntegreerde omgevingsvergunning:

Omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit voor grond en grondroerende werkzaamheden ten behoeve van de realisatie van de brug.

Oorspronkelijke grondslag:

Artikel 5.1, eerste lid, onder a, van de Omgevingswet, in samenhang met:

- artikel 17.5.1, 24.3.1, 25.3.1 en 33.4.1 van het bestemmingsplan Buitengebied, geconsolideerde versie 2020, nu onderdeel van het omgevingsplan van de gemeente Oirschot;
- artikel 11.4.1 van het bestemmingsplan Kanaalzone, nu onderdeel van het omgevingsplan van de gemeente Oirschot.

Beoordelingsregels:

Verkeer

Op grond van artikel 17.5.3 van het bestemmingsplan Buitengebied, geconsolideerde versie 2020, zijn de in artikel 17.5.1 genoemde werken en werkzaamheden toelaatbaar indien de cultuurhistorische, ecologische en landschappelijke waarden, zoals beschreven in artikel 17.1, daardoor niet onevenredig worden of kunnen worden aangetast.

Archeologie

Op grond van de artikelen 24.3.3 en 25.3.3 van het bestemmingsplan Buitengebied, geconsolideerde versie 2020, nu onderdeel van het omgevingsplan van de gemeente Oirschot, kan de omgevingsvergunning worden verleend indien op basis van archeologisch onderzoek is aangetoond dat geen of nauwelijks archeologische waarden aanwezig zijn, dan wel dat aanwezige archeologische waarden door de werkzaamheden niet onevenredig worden of kunnen worden geschaad. Aan de vergunning kunnen zo nodig voorwaarden worden verbonden ter bescherming of veiligstelling van archeologische waarden.

Waterstaat – Waterkering

Op grond van artikel 33.4.3 van het bestemmingsplan Buitengebied, geconsolideerde versie 2020, nu onderdeel van het omgevingsplan van de gemeente Oirschot, kan de omgevingsvergunning worden verleend indien:

a. de werken en/of werkzaamheden nodig zijn voor de realisering of handhaving van de aan de gronden gegeven bestemming, functies of waarden;

b. de werken en/of werkzaamheden verenigbaar zijn met de belangen van de waterstaat en/of de waterkering en de beheerder van de waterkering daarover heeft geadviseerd.

Leiding

Op grond van artikel 11.4.3 van het bestemmingsplan Kanaalzone, nu onderdeel van het omgevingsplan van de gemeente Oirschot, zijn de betreffende werken en werkzaamheden toelaatbaar indien en voor zover geen onevenredige aantasting van de belangen van de aanwezige leidingen en/of energievoorziening ontstaat of kan ontstaan.

Overwegingen

Verkeer

De vergunningplichtige werken en werkzaamheden binnen de bestemming 'Verkeer' hebben betrekking op de aanpassing van de bestaande A58 en de aanleg van de tijdelijke infrastructuur die noodzakelijk is voor de vervanging van de brug over het Wilhelminakanaal. De werkzaamheden omvatten het aanpassen en aanbrengen van wegverhardingen, het toepassen van grond ter verhoging van de A58 en de aanleg en verwijdering van de tijdelijke hulpbrug en de daarbij behorende infrastructuur.

De gevolgen van het project voor de cultuurhistorische, ecologische en landschappelijke waarden zijn beoordeeld in paragrafen 6.9 en 6.10 in de motivering van dit projectbesluit. Hierbij is rekening gehouden met zowel de tijdelijke als de definitieve situatie.

Uit deze beoordeling volgt dat de werkzaamheden niet leiden tot een onevenredige aantasting van de aanwezige cultuurhistorische, ecologische en landschappelijke waarden. Daarmee wordt voldaan aan de beoordelingsregels van artikel 17.5.3 van het bestemmingsplan Buitengebied, geconsolideerde versie 2020.

Archeologie

Voor het project is een archeologisch vooronderzoek uitgevoerd door RAAP [4]. Uit het onderzoek blijkt dat de bodem binnen het projectgebied als gevolg van de aanleg van de A58 zeer zwaar en diep is ver-

stoord. Archeologische resten worden daardoor niet of nauwelijks meer verwacht en de archeologische verwachting is bijgesteld naar zeer laag. Archeologisch vervolgonderzoek wordt niet zinvol geacht.

Ter hoogte van het voormalige Huis of Kasteeltje Boterwijksestraat kunnen archeologische resten niet volledig worden uitgesloten. Het archeologische niveau bevindt zich hier tussen 90 en 270 cm onder maaiveld. Voor de aanleg van de nieuwe brug wordt ter plaatse uitsluitend de humushoudende bovengrond tot circa 30 à 40 cm onder maaiveld afgegraven. Het archeologische niveau wordt met de voorziene werkzaamheden derhalve niet bereikt.

De Omgevingsdienst Zuidoost-Brabant heeft het archeologisch onderzoek beoordeeld [5]. De Omgevingsdienst Zuidoost-Brabant onderschrijft de resultaten van het onderzoek en adviseert het projectgebied archeologisch vrij te geven. Archeologisch vervolgonderzoek en het treffen van maatregelen voor het behoud en beheer van archeologische waarden worden niet noodzakelijk geacht.

Op basis van het archeologisch onderzoek en het selectieadvies wordt geconcludeerd dat de archeologische waarden door de vergunningplichtige werken en werkzaamheden niet onevenredig worden of kunnen worden geschaad. Daarmee wordt voldaan aan de beoordelingsregels van artikel 24.3.3 en artikel 25.3.3 van het bestemmingsplan Buitengebied, geconsolideerde versie 2020. Het archeologisch onderzoek en het selectieadvies geven geen aanleiding om aan de omgevingsvergunning aanvullende voorschriften ter bescherming of veiligstelling van archeologische waarden te verbinden. De wettelijke meldingsplicht bij onverwachte archeologische vondsten blijft onverkort van toepassing.

Waterkering

De vergunningplichtige werken en werkzaamheden binnen de dubbelbestemming 'Waterstaat – Waterkering' zijn noodzakelijk voor de realisatie en het in gebruik hebben van de nieuwe A58-brug en de daarbij behorende infrastructuur. Het gaat daarbij om het ophogen van gronden, zoals bedoeld in artikel 33.4.1, onder a van het bestemmingsplan Buitengebied, geconsolideerde versie 2020.

Voor zover deze werkzaamheden plaatsvinden op gronden met de bestemming 'Verkeer', zijn zij nodig voor de realisering van de aan deze gronden gegeven verkeersfunctie. Daarmee wordt voor dit gedeelte voldaan aan artikel 33.4.3, onder a, van het bestemmingsplan Buitengebied, geconsolideerde versie 2020.

Een beperkt gedeelte van de dubbelbestemming 'Waterstaat – Waterkering' binnen het projectgebied ligt op gronden met de bestemming 'Wonen'. De vergunningplichtige werken en werkzaamheden ten behoeve van de A58-brug zijn op deze gronden niet nodig voor de realisering of handhaving van de woonbestemming. Voor dit gedeelte wordt daarom niet voldaan aan artikel 33.4.3, onder a, van het bestemmingsplan Buitengebied, geconsolideerde versie 2020.

Deze afwijking wordt met het projectbesluit als buitenplanse omgevingsplanactiviteit mogelijk gemaakt op grond van artikel 22.16 van de Omgevingswet. De strijdigheid met het omgevingsplan en de ruimtelijke aanvaardbaarheid daarvan zijn beoordeeld en gemotiveerd in hoofdstuk 6 van dit projectbesluit.

De betreffende waterkering betreft een niet-primaire waterkering langs het Wilhelminakanaal, die in beheer is bij Rijkswaterstaat. Voor de werkzaamheden aan en nabij deze waterkering wordt in dit projectbesluit tevens een omgevingsvergunning voor een beperkingengebiedactiviteit met betrekking tot een waterstaatswerk in beheer bij het Rijk geïntegreerd. De beoordeling daarvan is opgenomen in paragraaf 5.6.2.

Leiding

Voor het project is een Aanpak Kabels en Leidingen opgesteld. Uit dit onderzoek blijkt dat aan de zuidzijde van het Wilhelminakanaal een stalen brandstofleiding van de Defensie Pijpleiding Organisatie (DPO) aanwezig is. De leiding wordt niet verlegd. Tijdens de realisatiefase vinden wel werkzaamheden plaats binnen of in de nabijheid van de beschermingszone van de leiding.

De raakvlakken met de DPO-leiding zijn met de leidingbeheerder afgestemd. Voor de uitvoering gelden door DPO gestelde voorwaarden en zijn beheersmaatregelen voorzien. Deze omvatten mogelijk het toepassen van een tijdelijke overkluizing ter plaatse van de kraanopstelling en het gedeeltelijk verwijderen van de funderingspalen van het bestaande tussensteunpunt. De verdere uitwerking van de beheersmaatregelen vindt plaats in afstemming met en, waar vereist, na goedkeuring van DPO.

Met inachtneming van deze voorwaarden en beheersmaatregelen wordt voorkomen dat de belangen van de DPO-leiding onevenredig worden aangetast. Daarmee wordt voldaan aan artikel 11.4.3 van het bestemmingsplan Kanaalzone.

5.6.2 Beperkingengebiedactiviteit

Omschrijving geïntegreerde omgevingsvergunning:

Het projectbesluit geldt als omgevingsvergunning voor beperkingengebiedactiviteiten met betrekking tot een waterkering in beheer bij het Rijk.

De vergunning heeft betrekking op de werkzaamheden die voor de vervanging van de brug over het Wilhelminakanaal worden uitgevoerd binnen het beperkingengebied van het Wilhelminakanaal en de daarbij gelegen waterkering. Het betreft:

a. het bouwen, in stand houden en slopen van bouwwerken;

b. het aanleggen, plaatsen, in stand houden, veranderen en verwijderen van werken die geen bouwwerken zijn;

c. het plaatsen, in stand houden en verwijderen van andere objecten;

d. het ontgraven of verplaatsen van grond of baggerspecie;

e. het toepassen van grond of baggerspecie.

Oorspronkelijke grondslag:

Artikel 5.1, tweede lid, van de Omgevingswet, in samenhang met:
- artikel 6.18, onder a, b en c, van het Besluit activiteiten leefomgeving, voor de activiteiten als bedoeld in artikel 6.16, eerste lid, onder a, b en c;
- artikel 6.30 van het Besluit activiteiten leefomgeving, voor de activiteiten als bedoeld in artikel 6.27, eerste lid, onder a en b.

Beoordelingsregels:

Op grond van artikel 5.53, tweede lid, van de Omgevingswet zijn de beoordelingsregels die gelden voor de omgevingsvergunning van overeenkomstige toepassing op het projectbesluit.

In artikel 8.84, eerste lid, van het Besluit kwaliteit leefomgeving is bepaald dat de activiteit verenigbaar moet zijn met het belang van:

a. het voorkomen en waar nodig beperken van overstromingen, wateroverlast en waterschaarste;

b. het beschermen en verbeteren van de chemische en ecologische kwaliteit van watersystemen; en

c. het vervullen van maatschappelijke functies door watersystemen.

Op grond van artikel 8.84, tweede lid, van het Besluit kwaliteit leefomgeving bij de beoordeling rekening gehouden met de relevante waterbeheerprogramma's, regionale waterprogramma's, stroomgebiedbeheerplannen, overstromingsrisicobeheerplannen en het nationale waterprogramma die betrekking hebben op het betreffende KRW-oppervlaktewaterlichaam of grondwaterlichaam.

Op grond van artikel 8.84, derde en vijfde lid, van het Besluit kwaliteit leefomgeving mag de activiteit niet leiden tot het niet bereiken van de toepasselijke KRW-omgevingswaarden en doelstellingen of tot achteruitgang van de chemische en ecologische toestand van KRW-oppervlaktewaterlichamen en de chemische en kwantitatieve toestand van grondwaterlichamen. In het vierde en zesde lid zijn uitzonderingen op deze bepalingen opgenomen.

Daarnaast is beoordeeld in hoeverre artikel 8.90 van het Besluit kwaliteit leefomgeving van toepassing is op de beperkingengebiedactiviteiten. Uit deze beoordeling blijkt dat artikel 8.90 Bkl niet van toepassing is.

Overwegingen

Voorkomen en beperken van overstromingen, wateroverlast en waterschaarste

De gevolgen van het project voor de waterhuishouding zijn onderzocht in de Weging van het Waterbelang Vervanging A58 brug Oirschot [7]. Daarbij zijn zowel de tijdelijke bouwsituaties als de permanente situatie beschouwd.

In de permanente situatie neemt het verharde oppervlak ten opzichte van de huidige situatie af met circa 774 m^2. Het totale oppervlak aan open water blijft per saldo gelijk. Hierdoor ontstaat in de permanente situatie geen aanvullende waterbergingsopgave als gevolg van een toename van verhard oppervlak. De bestaande afvoerfunctie van de watergangen blijft behouden. Waar watergangen als gevolg van het project worden aangepast, worden deze verlegd, teruggebracht of vervangen door een duiker. Ook blijft de watergang waarop de gemeentelijke riooloverstort loost functioneren.

In de tijdelijke situatie waarin zowel de bestaande brug als de bypass aanwezig zijn, neemt het verharde oppervlak tijdelijk met circa 12.194 m^2 toe en neemt het oppervlak aan open water met circa 3.048 m^2 af. Uitgaande van een bergingseis van 80 mm is een indicatieve waterbergingsopgave van circa 976 m^3 bepaald. Daarnaast dient rekening te worden gehouden met het tijdelijk verloren gaande open water.

Omdat de inrichting van de tijdelijke bouwwegen en werkterreinen nog niet volledig is uitgewerkt, staat de exacte invulling van de tijdelijke waterhuishoudkundige maatregelen nog niet vast. Mogelijke maatregelen zijn het verbreden van bestaande watergangen en het toepassen van tijdelijke drainage, eventueel in combinatie met een pomp. Voor de tijdelijke waterhuishoudkundige maatregelen wordt voorafgaand aan de realisatiefase een afzonderlijke omgevingsvergunning voor een wateractiviteit aangevraagd bij Waterschap De Dommel.

Met de benodigde maatregelen kunnen nadelige gevolgen voor de waterberging, waterafvoer en aangrenzende percelen worden voorkomen. De nadere uitwerking van de tijdelijke waterhuishoudkundige maatregelen is geborgd in artikel 4.2 van de regeling bij dit projectbesluit. Voor zover deze maatregelen vergunningplichtige wateractiviteiten betreffen die onder het bevoegd gezag van Waterschap De Dommel vallen, wordt hiervoor voorafgaand aan de uitvoering afzonderlijk een omgevingsvergunning aangevraagd.

Met inachtneming van dit voorschrift is de activiteit verenigbaar met het belang van het voorkomen en waar nodig beperken van overstromingen, wateroverlast en waterschaarste.

Chemische en ecologische kwaliteit van watersystemen

Het Wilhelminakanaal maakt ter plaatse van het project onderdeel uit van het Kader Richtlijn Water (KRW)-oppervlaktewater-lichaam Midden-Limburgse en Noord-Brabantse kanalen, watertype M6b. Voor het project is een afzonderlijke KRW-toets uitgevoerd [8]. Daarin zijn de mogelijke effecten van het trekken van bestaande palen, het vervangen van oeverkeringen, het gebruik van pontons, het realiseren van de tijdelijke hulpbrug en het realiseren van de definitieve brug beoordeeld.

Het trekken van palen en het verwijderen en aanbrengen van oeverconstructies kan tijdelijk leiden tot lokale vertroebeling. De pontons en tijdelijke hulpbrug veroorzaken tijdelijke beschaduwing en de definitieve brug veroorzaakt een beperkte toename van de beschaduwing. Uit de KRW-toets volgt dat deze effecten lokaal en beperkt van omvang zijn en niet leiden tot een relevante aantasting van de biologische kwaliteitselementen macrofauna, overige waterflora, vis en fytoplankton. Ook worden geen bestaande of geplande KRW-maatregelen geraakt.

Er is geen sprake van een rechtstreekse lozing van afstromend wegwater op het KRW-waterlichaam. Om die reden worden geen effecten op chemische stoffen of fysisch-chemische parameters verwacht. Uit de KRW-toets volgt dat geen permanente of tijdelijke negatieve effecten op het waterlichaam optreden en dat ook een tijdelijke achteruitgang van de relevante biologische kwaliteitselementen is uitgesloten. Aanvullende KRW-maatregelen zijn daarom niet noodzakelijk.

Het project leidt daarmee niet tot achteruitgang van de chemische of ecologische toestand van het KRW-oppervlaktewaterlichaam en belemmert het bereiken van de daarvoor geldende doelstellingen niet. Daarmee wordt voldaan aan artikel 8.84, derde en vijfde lid, van het Besluit kwaliteit leefomgeving. De uitzonderingen van artikel 8.84, vierde en zesde lid, zijn daarom niet aan de orde.

Gelet hierop is de activiteit verenigbaar met het belang van het beschermen en verbeteren van de chemische en ecologische kwaliteit van watersystemen en bestaat er geen noodzaak voor het opnemen van voorschriften.

Maatschappelijke functies van watersystemen

Het Wilhelminakanaal heeft onder meer een functie voor de scheepvaart en is ter plaatse een rijksvaarweg van CEMT-klasse II. In de bestaande situatie is ter plaatse van de brug sprake van een geringe vernauwing van het kanaal. Deze vernauwing vervalt in de nieuwe situatie. Bij het ontwerp van de nieuwe oeverkering wordt bovendien rekening gehouden met het normale vaarwegprofiel, zodat een toekomstige opwaardering van het vaarwegprofiel niet wordt belemmerd.

Bij het ontwerp is tevens rekening gehouden met het risico op aanvaring. De funderingsconstructie en het brugdek worden gedimensioneerd op aanvaarbelastingen. De vaarwegfunctie van het Wilhelminakanaal blijft daarmee behouden.

Gelet hierop is de activiteit verenigbaar met het belang van het vervullen van maatschappelijke functies door watersystemen.

Waterprogramma's en waterbeheer

Op grond van artikel 8.84, tweede lid, van het Besluit kwaliteit leefomgeving wordt bij de beoordeling van de beperkingengebiedactiviteiten rekening gehouden met de relevante waterprogramma's.

In de Weging van het Waterbelang Vervanging A58 brug Oirschot zijn onder meer het Nationaal Waterprogramma 2022–2027, het Regionaal Water- en Bodemprogramma Noord-Brabant 2022–2027 en het Waterbeheerprogramma 2022–2027 van Waterschap De Dommel betrokken [7]. Daarnaast zijn het Stroomgebiedbeheerplan Maas 2022–2027 en het Overstromingsrisicobeheerplan Rijn, Maas, Schelde en Eems 2022–2027 beoordeeld.

Het Stroomgebiedbeheerplan Maas 2022–2027 richt zich op het bereiken en behouden van een goede chemische en ecologische toestand van oppervlaktewaterlichamen en een goede chemische en kwantitatieve toestand van grondwaterlichamen. Uit de uitgevoerde KRW-toets volgt dat het project niet leidt tot achteruitgang van de chemische en ecologische toestand van het KRW-oppervlaktewaterlichaam Midden-Limburgse en Noord-Brabantse kanalen en het bereiken van de daarvoor geldende doelstellingen niet belemmert.

Het Overstromingsrisicobeheerplan 2022–2027 richt zich onder meer op het beperken van overstromingsrisico's, het behouden van de waterkerende functie van waterkeringen en het waarborgen van voldoende waterbergings- en afvoercapaciteit. Uit de Weging van het Waterbelang volgt dat de vervanging van de brug geen negatieve gevolgen heeft voor de waterkerende functie van de aanwezige waterkering. In de permanente situatie blijft het totale oppervlak aan open water per saldo gelijk en neemt het verharde oppervlak af. Voor de tijdelijke situatie worden de benodigde waterhuishoudkundige maatregelen nader uitgewerkt en afzonderlijk vergund bij Waterschap De Dommel.

Gedurende de planvorming heeft afstemming plaatsgevonden met Waterschap De Dommel over onder meer de afvoercapaciteit en bereikbaarheid van watergangen, tijdelijke demping van watergangen, watercompensatie, duikers en de afwatering van de bypass. De uitkomsten van deze afstemming zijn waar relevant in het ontwerp betrokken.

Op basis van de uitgevoerde onderzoeken en de voorziene maatregelen wordt geconcludeerd dat het project de relevante doelstellingen van de waterprogramma's niet belemmert. Daarmee is bij de beoordeling rekening gehouden met de relevante waterprogramma's, overeenkomstig artikel 8.84, tweede lid, van het Besluit kwaliteit leefomgeving.

Toetsing aan artikel 8.90 Besluit kwaliteit leefomgeving

Artikel 8.90, eerste lid, van het Besluit kwaliteit leefomgeving bepaalt dat een omgevingsvergunning voor een beperkingengebiedactiviteit met betrekking tot een waterstaatswerk die plaatsvindt buiten het provinciaal en gemeentelijk ingedeelde gebied, kan worden geweigerd als de activiteit in strijd is met de doelen van de Omgevingswet. De werkzaamheden voor de vervanging van de brug over het Wilhelminakanaal vinden plaats binnen de gemeente Oirschot. Daarmee vinden de beperkingengebiedactiviteiten niet plaats buiten het provinciaal en gemeentelijk ingedeelde gebied. Artikel 8.90, eerste lid, is daarom niet van toepassing.

Artikel 8.90, tweede lid, heeft uitsluitend betrekking op een samenstel van activiteiten waarvoor een omgevingsvergunning voor een beperkingengebiedactiviteit als bedoeld in het eerste lid is vereist. Aangezien het eerste lid niet van toepassing is op het project, is ook het tweede lid niet van toepassing.

Artikel 8.90, derde lid, bevat een specifieke beoordelingsregel voor het bouwen, aanleggen, plaatsen, veranderen of in stand houden van een kunstmatig eiland, installatie of inrichting als bedoeld in artikel

7.17, eerste lid, onder b, van het Besluit activiteiten leefomgeving, in een bij ministeriële regeling aangewezen drukbevaren deel van de zee.

De beperkingengebiedactiviteiten voor de vervanging van de A58-brug vinden plaats binnen het beperkingengebied van de waterkering langs het Wilhelminakanaal. De activiteiten vinden niet plaats in zee en hebben geen betrekking op een kunstmatig eiland, installatie of inrichting in een als drukbevaren deel van de zee aangewezen gebied. Artikel 8.90, derde lid, is daarom niet van toepassing.

Geconcludeerd wordt dat artikel 8.90 van het Besluit kwaliteit leefomgeving niet van toepassing is op de beperkingengebiedactiviteiten die met dit projectbesluit mogelijk worden gemaakt.

Conclusie

Op basis van de uitgevoerde onderzoeken wordt geconcludeerd dat de beperkingengebiedactiviteit verenigbaar is met de in artikel 8.84, eerste lid, van het Besluit kwaliteit leefomgeving genoemde belangen. Bij de beoordeling is overeenkomstig artikel 8.84, tweede lid, rekening gehouden met de relevante waterprogramma's. Het project belemmert de verwezenlijking van de daarin opgenomen doelstellingen niet.

Het project leidt niet tot achteruitgang van de chemische of ecologische toestand van het KRW-oppervlaktewaterlichaam en belemmert het bereiken van de daarvoor geldende doelstellingen niet. Daarmee wordt voldaan aan artikel 8.84, derde en vijfde lid, van het Besluit kwaliteit leefomgeving. De uitzonderingen van het vierde en zesde lid zijn niet aan de orde.

De waterkerende functie van de aanwezige waterkering blijft behouden. De nadere uitwerking van de tijdelijke waterhuishoudkundige maatregelen is geborgd in artikel 4.2 van de regeling bij dit projectbesluit. Voor de vergunningplichtige wateractiviteiten die onder het bevoegd gezag van Waterschap De Dommel vallen, wordt voorafgaand aan de uitvoering afzonderlijk een omgevingsvergunning aangevraagd. Met inachtneming van het voorschrift in artikel 4.2 wordt voldaan aan de toepasselijke beoordelingsregels van artikel 8.84 van het Besluit kwaliteit leefomgeving.

Artikel 8.90 van het Besluit kwaliteit leefomgeving is niet van toepassing op de beperkingengebiedactiviteiten die met dit projectbesluit worden toegestaan.

5.6.3 Bouwen van bouwwerk (ruimtelijk)

Omschrijving geïntegreerde omgevingsvergunning

Omgevingsvergunning voor een binnenplanse omgevingsplanactiviteit voor het bouwen, in stand houden en gebruiken van bouwwerken.

Oorspronkelijke grondslag:

Artikel 5.1, eerste lid, onder a, Omgevingswet, in samenhang met artikel 22.26 van het omgevingsplan van de gemeente Oirschot.

Beoordelingsregels:

Op grond van artikel 22.29 van het Omgevingsplan gemeente Oirschot wordt de omgevingsvergunning voor een bouwactiviteit en het in stand houden en gebruiken van het te bouwen bouwwerk alleen verleend als:

a. de activiteit niet in strijd is met de in het omgevingsplan gestelde regels over het bouwen, in stand houden en gebruiken van bouwwerken, met uitzondering van paragraaf 22.2.4;

b. het uiterlijk of de plaatsing van het bouwwerk, zowel op zichzelf beschouwd als in verband met de omgeving of de te verwachten ontwikkeling daarvan, niet in strijd is met redelijke eisen van welstand, beoordeeld volgens de criteria van de actuele versie van de Welstandsnota 2010 en het bepaalde in afdeling 26.15; en

c. voor zover de activiteit betrekking heeft op een bodemgevoelig gebouw op een bodemgevoelige locatie, de toelaatbare kwaliteit van de bodem niet wordt overschreden of, bij overschrijding daarvan, aannemelijk is dat een sanerende of andere beschermende maatregel wordt getroffen.

Overwegingen:

Bouw- en gebruiksregels omgevingsplan

De omgevingsvergunning heeft betrekking op het bouwen, in stand houden en gebruiken van de bouwwerken die onderdeel uitmaken van de vervanging van de A58-brug over het Wilhelminakanaal. Het gaat dan om zowel de definitieve brug als de tijdelijke hulpbrug.

De bouwwerken zijn getoetst aan de regels over het bouwen, in stand houden en gebruiken van bouwwerken uit het Omgevingsplan gemeente Oirschot. De toets aan het omgevingsplan is opgenomen in paragraaf 5.5 van de motivering.

Uit deze toets volgt dat de definitieve brug wat betreft het gebruik en de bouwregels rechtstreeks is toegestaan binnen de daarvoor geldende bestemmingen en aanduidingen.

De tijdelijke hulpbrug is in strijd met het omgevingsplan voor wat betreft gebruik en de bouwregels. Op grond van artikel 22.16, eerste lid, van de Omgevingswet geldt het projectbesluit, voor zover het in strijd is met het omgevingsplan, van rechtswege als een omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit. De strijdigheid wordt met dit projectbesluit weggenomen en daarmee is zowel de tijdelijke hulpbrug als definitieve brug in overeenstemming met Artikel 22.29, lid a, uit het omgevingsplan van de Gemeente Oirschot.

Redelijke eisen van welstand

Voor het project zijn de algemene welstandscriteria uit de Welstandsnota Oirschot 2010 toegepast. Daarbij is het ontwerp beoordeeld aan de hand van de criteria ‘bouwwerk en sociaal-culturele context’, ‘bouwwerk en omgeving’, ‘bouwwerk op zichzelf’ en ‘details, materialen en kleuren’.

De beoordeling is gebaseerd op het Integraal ontwerp ruimtelijke kwaliteit [2]. In dit document zijn de uitgangspunten voor de ruimtelijke kwaliteit en de vertaling daarvan naar de vormgeving van de brug beschreven en gevisualiseerd.

De tijdelijke hulpbrug wordt zodanig gerealiseerd dat de brug na afloop van de tijdelijke gebruiksfase wordt ingeschoven naar de definitieve locatie. Er wordt daarmee één brug gerealiseerd, welke achtereenvolgens op twee locaties wordt gebruikt. Om die reden is één integrale welstandsbeoordeling uitgevoerd, waarbij zowel de tijdelijke als de definitieve situatie is beschouwd. De beoordeling richt zich op de architectonische vormgeving van het bouwwerk en de ruimtelijke inpassing in beide situaties.

Bouwwerk en sociaal-culturele context

De nieuwe A58-brug vervult een belangrijke functie binnen de regionale en nationale infrastructuur en ligt op een locatie waar het Wilhelminakanaal, het dorpsgebied van Oirschot en verschillende Brabantse landschapstypen samenkomen. Het ontwerp is daarom niet alleen vanuit techniek en verkeersafwikkeling benaderd, maar ook vanuit ruimtelijke kwaliteit en beleving.

De brug sluit aan bij haar functie als rijkswegverbinding door een rustige, heldere en doelmatige vormgeving. Daarbij is rekening gehouden met de overgang tussen het dorpse karakter van Oirschot, het open buitengebied, de boskamers en de ontginningslandschappen. Dit komt onder meer tot uitdrukking in de keuze voor een geïntegreerde hoofdvorm van de steunpunten, slanke ronde tussenkolommen en een waterpas uitgevoerde onderzijde van de dwarsbalk. Hiermee wordt de visuele impact van de constructie beperkt en ontstaat meer licht en doorzicht onder de brug. Ook zijn de steunpunten zodanig vormgegeven dat de lengterichting van het Wilhelminakanaal wordt benadrukt. Door in te zetten op behoud van openheid, zichtlijnen en de herkenbaarheid van het kanaal blijft het landschap goed leesbaar.

Daarnaast is aandacht besteed aan de beleving van verschillende gebruikers. Voor weggebruikers zorgt het doorlopende wegprofiel voor een rustig en veilig wegbeeld. Voor fietsers en voetgangers zijn overzichtelijke en sociaal veilige onderdoorgangen nagestreefd. Door de ruime doorvaart en zorgvuldige positionering van de steunpunten blijft ook voor de scheepvaart de lijn van het kanaal duidelijk herkenbaar.

De brug respecteert daarmee de landschappelijke en cultuurhistorische betekenis van het Wilhelminakanaal en voldoet aan de redelijke eisen van welstand voor het criterium ‘bouwwerk en sociaal-culturele context’.

Bouwwerk en omgeving

De brug is zorgvuldig ingepast in het landschap rond het Wilhelminakanaal. In het ontwerp is ingezet op maximaal licht en doorzicht door toepassing van slanke ronde tussenkolommen. Ten opzichte van de bestaande situatie wordt hierdoor meer openheid en doorzicht gecreëerd.

Daarnaast is ingezet op een lichte en slanke uitstraling van de constructie. Door de toepassing van slanke kolommen, een geïntegreerde hoofdvorm en een waterpas onderzijde van de dwarsbalk wordt een massieve uitstraling voorkomen. Tevens is rekening gehouden met een mogelijke toekomstige verbreding van de A58, zodat ook op langere termijn een samenhangend ruimtelijk beeld behouden kan blijven.

Door de landschappelijke inpassing, het behoud van openheid en doorzicht en de afstemming op het Wilhelminakanaal levert de brug een passende bijdrage aan de ruimtelijke kwaliteit van haar omgeving. Het ontwerp voldoet daarmee aan de redelijke eisen van welstand voor het criterium 'bouwwerk en omgeving'.

Bouwwerk op zichzelf

De nieuwe A58-brug is vormgegeven als één samenhangend infrastructureel kunstwerk. Constructie, hekwerken en verlichting zijn als onderdelen van één geheel vormgegeven. Brugdek, pijlers en landhoofden vormen gezamenlijk een logisch en evenwichtig systeem. De vormgeving wordt gekenmerkt door eenvoud en terughoudendheid. Ook leuningen, hekwerken en lichtmasten zijn hierop afgestemd.

Hierdoor wordt de brug zowel vanaf de A58 als vanuit het omliggende gebied als één samenhangend bouwwerk ervaren. Het ontwerp voldoet daarmee aan de redelijke eisen van welstand voor het criterium 'bouwwerk op zichzelf'.

Details, materialen en kleuren

Voor de brug is gekozen voor een beperkt en samenhangend materiaalgebruik, voornamelijk bestaande uit beton, staal en glas. De detaillering van brugranden en hekwerken is op elkaar afgestemd.

Voor de stalen onderdelen wordt een donkere groen-grijze tint toegepast, waardoor deze visueel terugtreden ten opzichte van het landschap en de hoofdvorm van het kunstwerk. Het ontwerp voldoet daarmee aan de redelijke eisen van welstand voor het criterium 'details, materialen en kleuren'.

Conclusie welstand

Gelet op het voorgaande wordt geconcludeerd dat het ontwerp van de nieuwe A58-brug voldoet aan de algemene criteria voor redelijke eisen van welstand uit de Welstandsnota Oirschot 2010. Het ontwerp is zorgvuldig vormgegeven en passend binnen zijn ruimtelijke en landschappelijke context.

Bodemgevoelig gebouw op een bodemgevoelige locatie

De bouwactiviteit heeft geen betrekking op de realisatie van een bodemgevoelig gebouw. De brug en de daarbij behorende bouwwerken en voorzieningen zijn geen gebouwen waarin personen structureel verblijven. De beoordelingsregel over de toelaatbare kwaliteit van de bodem uit artikel 22.29, onder c, van het Omgevingsplan gemeente Oirschot is daarom niet van toepassing.

Conclusie

De activiteit voldoet aan de beoordelingsregels van artikel 22.29 van het Omgevingsplan gemeente Oirschot. Voor zover de tijdelijke hulpbrug afwijkt van de geldende bouw- en gebruiksregels, wordt deze afwijking planologisch mogelijk gemaakt doordat het projectbesluit op grond van artikel 22.16, eerste lid, van de Omgevingswet van rechtswege geldt als een omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit.

Het ontwerp voldoet aan de redelijke eisen van welstand en de beoordelingsregel voor bodemgevoelige gebouwen is niet van toepassing. Daarmee wordt voldaan aan de toepasselijke beoordelingsregels voor de ruimtelijke bouwactiviteit.

5.7 Termijn niet vaststellen belemmerende regels

Vanaf het moment waarop het Projectbesluit is vastgesteld tot 5 jaar na vaststelling van het Projectbesluit dan wel eerder, als het project waarvoor het project is vastgesteld eerder is gerealiseerd, worden in een omgevingsplan van de gemeente Oirschot en in een Projectbesluit of voorbereidingsbesluit van de provincie Noord-Brabant geen regels gesteld die het uitvoeren van het project belemmeren. Mocht het nodig zijn kan de termijn eenmalig worden verlengd.

6 Het project en de kwaliteit van de fysieke leefomgeving

6.1 Algemeen wettelijk kader

De benodigde beoordeling van de gevolgen van het project voor de fysieke leefomgeving volgt uit verschillende wettelijke grondslagen. Artikel 5.6 van het Omgevingsbesluit bepaalt welke onderdelen een projectbesluit in ieder geval moet bevatten. Het projectbesluit bevat onder meer:

- een beschrijving van het project;
- de voor de fysieke leefomgeving relevante permanente of tijdelijke maatregelen en voorzieningen om het project te realiseren; en
- de maatregelen die zijn gericht op het ongedaan maken, beperken of compenseren van de nadelige gevolgen van het project of van het in werking hebben of in stand houden daarvan voor de fysieke leefomgeving.

Deze vereisten brengen mee dat de relevante gevolgen van het project voor de fysieke leefomgeving in beeld moeten worden gebracht en dat moet worden bepaald of maatregelen nodig zijn om nadelige gevolgen ongedaan te maken, te beperken of te compenseren. Voor zover uit de uitgevoerde onderzoeken dergelijke maatregelen volgen, moet worden bezien of en op welke wijze deze in het projectbesluit moeten worden geborgd.

Daarnaast wordt het inhoudelijke beoordelingskader bepaald door hoofdstuk 9 van het Besluit kwaliteit leefomgeving. Artikel 9.1, tweede lid, van het Besluit kwaliteit leefomgeving verklaart verschillende instructieregels uit afdeling 5.1 van overeenkomstige toepassing op een projectbesluit dat door een minister wordt vastgesteld. Daarnaast bevatten de artikelen 9.2 en 9.3 van het Besluit kwaliteit leefomgeving specifieke instructieregels voor dergelijke projectbesluiten.

Het projectbesluit moet, voor zover deze regels gelet op de aard en gevolgen van het project van toepassing zijn, aan deze instructieregels voldoen. Paragraaf 2.3 gaat in op de voor dit project relevante instructieregels. In de paragrafen hierna worden de gevolgen van het project voor de verschillende aspecten van de fysieke leefomgeving beschreven en wordt, waar van toepassing, getoetst aan de daarvoor geldende regels.

6.2 Gezondheid

6.2.1 Toetsingskader

Een van de maatschappelijke doelen van de Omgevingswet is het bereiken en in stand houden van een veilige en gezonde fysieke leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit (artikel 1.3, onder a, van de Omgevingswet). Bij de beoordeling van het aspect gezondheid wordt daarom bezien in hoeverre het project gevolgen kan hebben voor de gezondheid van omwonenden en andere gebruikers van het gebied.

Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen het beschermen en het bevorderen van de gezondheid. Bij het beschermen van de gezondheid zijn voor dit project met name de aspecten geluid, luchtkwaliteit en trillingen relevant. Deze aspecten worden afzonderlijk beoordeeld in de betreffende paragrafen van dit projectbesluit en worden in deze paragraaf in samenhang beschouwd. Bij het bevorderen van de gezondheid gaat het onder meer om de mogelijkheden voor bewegen, ontmoeten en ontspannen.

6.2.2 Effecten gezondheid

Beschermen van de gezondheid

Tijdelijke situatie

De belangrijkste tijdelijke effecten op de gezondheid kunnen optreden tijdens de aanlegfase. Om de A58 tijdens de vervanging van de brug beschikbaar te houden, wordt ten zuidwesten van de bestaande A58 een tijdelijke bypass met een tijdelijke hulpbrug gerealiseerd. De bypass komt daarmee tijdelijk dichter bij enkele woningen en andere functies in de omgeving te liggen. De ligging van de tijdelijke bypass is onderdeel van de gekozen bouwfasering.

Bij het ontwerp van de bypass zijn maatregelen getroffen om het geluid op geluidgevoelige gebouwen in de omgeving te beperken. De tijdelijke bypass wordt voorzien van enkellaags ZOAB. Daarnaast wordt een geleidebarrier toegepast en geldt op de bypass een maximumsnelheid van 90 km/u. Daarmee wordt voorkomen dat de tijdelijke verlegging van de A58 leidt tot een verslechtering van de geluidssituatie bij deze woningen.

Tijdens de aanlegfase kunnen daarnaast tijdelijk emissies naar de lucht en trillingen optreden als gevolg van de sloop- en bouwwerkzaamheden en het gebruik van materieel. Deze effecten zijn tijdelijk en lokaal van aard en verdwijnen na afronding van de werkzaamheden. Voor een nadere beoordeling wordt verwezen naar de paragrafen 6.5, 6.6 en 6.7 van deze motivering.

Permanente situatie

Het project voorziet in de vervanging van de bestaande brug in de A58 over het Wilhelminakanaal. Het betreft geen nieuwe infrastructurele verbinding en het aantal rijstroken en de verkeersfunctie van de A58 wijzigen in de permanente situatie niet. De nieuwe brug wordt grotendeels op de locatie van de bestaande brug gerealiseerd, waarbij de ligging en hoogte op onderdelen worden aangepast vanwege onder meer verkeersveiligheid en de vereiste doorvaarthoogte.

De permanente situatie leidt niet tot een toename van de verkeersintensiteit als gevolg van het project. Daarmee leidt het project in de permanente situatie niet tot een structurele verslechtering van de luchtkwaliteit. Ook voor trillingen leidt de vervanging van de bestaande brug in de permanente situatie niet tot relevante wijzigingen ten opzichte van de bestaande situatie.

De gevolgen van de brugvervanging voor het geluid op geluidgevoelige gebouwen in de omgeving zijn afzonderlijk onderzocht. Daarbij is rekening gehouden met de gewijzigde ligging en hoogte van de A58 en de geluidbeperkende maatregelen die noodzakelijk zijn om aan de geldende geluidproductieplafonds te voldoen. De resultaten van dit onderzoek en de bijbehorende maatregelen zijn beschreven in paragraaf 6.6 van deze motivering.

Bevorderen van de gezondheid

Het project is primair gericht op de vervanging van bestaande hoofdinfrastructuur en voorziet niet in nieuwe voorzieningen die specifiek zijn gericht op het bevorderen van bewegen, ontmoeten of ontspannen. De brug maakt uitsluitend onderdeel uit van de A58 en bevat geen langzaamverkeersverbinding. De vervanging van de brug heeft daarom geen wezenlijke gevolgen voor de mogelijkheden voor bewegen, ontmoeten en ontspannen in de omgeving.

6.2.3 Conclusie

In het kader van de voorbereiding van het projectbesluit zijn de relevante onderzoeken uitgevoerd naar de effecten van de voorgenomen ontwikkeling op de fysieke leefomgeving. Uit deze onderzoeken blijkt dat de vervanging van de brug, met inachtneming van de voorziene maatregelen, niet leidt tot onaanvaardbare gevolgen voor de gezondheid van omwonenden, weggebruikers en overige gebruikers van het gebied. Zowel de tijdelijke als de permanente effecten van het project zijn hierbij betrokken. Hiermee wordt voldoende rekening gehouden met het belang van het beschermen van de gezondheid en het waarborgen van een gezonde fysieke leefomgeving.

6.3 Externe veiligheid

6.3.1 Toetsingskader

Op grond van artikel 9.1, tweede lid, van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) zijn de instructieregels uit paragraaf 5.1.2 Bkl over externe veiligheid van overeenkomstige toepassing op projectbesluiten. Deze regels zijn gericht op het beschermen van personen tegen risico's van activiteiten met gevaarlijke stoffen en hebben onder meer betrekking op het plaatsgebonden risico en aandachtsgebieden. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen zeer kwetsbare, kwetsbare en beperkt kwetsbare gebouwen en kwetsbare en beperkt kwetsbare locaties.

De instructieregels uit paragraaf 5.1.2 Bkl hebben voornamelijk betrekking op het toelaten van kwetsbare gebouwen en locaties in de omgeving van risicobronnen. Bij de vervanging van de brug in de A58 is echter sprake van een wijziging van een bestaande transportroute waarover gevaarlijke stoffen kunnen worden vervoerd. Het project voorziet niet in het toelaten van nieuwe kwetsbare gebouwen of locaties.

Voor de beoordeling van de externe veiligheid bij de wijziging van een bestaande transportroute is met name van belang of de voorgenomen wijziging gevolgen heeft voor de bestaande externe veiligheidsrisico's en de ligging van de bijbehorende aandachtsgebieden. Daarbij wordt gekeken naar de aard van de wijziging, de ligging van de transportroute en de eventuele gevolgen voor de omgeving. Voor zover de wijziging gevolgen heeft voor de externe veiligheidsrisico's, worden deze betrokken bij de belangenafweging in het kader van het projectbesluit.

De A58 maakt onderdeel uit van het Basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. De voor het Basisnet geldende regels zijn opgenomen in de Wet vervoer gevaarlijke stoffen, de Regeling Basisnet en de Omgevingswet en de daarop gebaseerde regelgeving. De beoordeling van de externe veiligheid voor de tijdelijke en permanente situatie is opgenomen in de volgende paragrafen.

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico (PR) is de kans per jaar dat een persoon die zich onafgebroken en onbeschermd op een bepaalde plaats bevindt, overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval bij een risicovolle activiteit. Voor het plaatsgebonden risico geldt een waarde van 1 op de 1.000.000 per jaar (PR 10-6). Voor zeer kwetsbare en kwetsbare gebouwen en kwetsbare locaties geldt deze waarde als grenswaarde. Voor beperkt kwetsbare gebouwen en locaties geldt deze als standaardwaarde, waarvan alleen om gewichtige redenen kan worden afgeweken.

De A58 ter plaatse van het project maakt onderdeel uit van Basisnetroute B6, A58: afrit 8 (Oirschot) – knooppunt De Baars. Over deze route vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. Voor dit gedeelte van de A58 geldt een PR 10-6-contour van 16 meter aan weerszijden van de weg, gemeten vanaf de middenberm.

Tabel 2. Toetsingscriteria plaatsgebonden risico (PR) 10-6/jaar contour.

Type gebouw/ locatie	Middel	Toegestaan binnen de $PR10^{-6}$ per jaar contour
Zeer kwetsbare gebouwen	Grenswaarde	Nee
Kwetsbare gebouwen en locaties	Grenswaarde	Nee
Beperkt kwetsbare gebouwen en locaties	Standaardwaarde	Nee, tenzij bevoegd gezag 'gewichtige redenen' heeft om af te wijken. Die redenen moeten in de motivering van een besluit worden aangegeven.

Aandachtsgebieden

Rond risicovolle activiteiten kunnen aandachtsgebieden gelden voor brand, explosie en gifwolk. Binnen deze gebieden moet aandacht worden besteed aan de betreffende risico's en effecten. Op grond van artikel 5.15 Bkl moet binnen aandachtsgebieden rekening worden gehouden met het groepsrisico.

In het onderzoek is uitgegaan van een brandaandachtsgebied van 30 meter en een explosieaandachtsgebied van 200 meter. Daarnaast is een gifwolkaandachtsgebied van 300 meter beschouwd. Deze aandachtsgebieden zijn gekoppeld aan de ligging van de risicobron. Een voorschriftengebied is daarvan te onderscheiden. Een voorschriftengebied wordt in het omgevingsplan aangewezen en hoeft niet samen te vallen met het volledige aandachtsgebied. De ligging van een voorschriftengebied volgt daarom niet automatisch uit de ligging van het bijbehorende aandachtsgebied.

De afstanden gelden aan beide zijden van de weg. Het project maakt geen nieuwe zeer kwetsbare, kwetsbare of beperkt kwetsbare gebouwen en geen kwetsbare of beperkt kwetsbare locaties mogelijk.

6.3.2 Effecten externe veiligheid

Ter beoordeling van de effecten voor externe veiligheid als gevolg van het project en vice versa is door Haskoning een onderzoek naar het milieuaspect externe veiligheid uitgevoerd [9].

Tijdelijke situatie

Tijdens de uitvoering wordt het verkeer over de A58 tijdelijk via een bypass en tijdelijke brug ten zuidwesten van de bestaande A58 geleid. Ook het vervoer van gevaarlijke stoffen wordt over deze tijdelijke route afgewikkeld. Voor het transport van gevaarlijke stoffen gelden geen beperkingen en er wordt geen afzonderlijke omleidingsroute ingesteld. De aard en hoeveelheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen wijzigen niet. Vanwege de tijdelijke verkeerssituatie geldt een maximumsnelheid van 90 kilometer per uur.

Door de tijdelijke verlegging van de A58 verschuift de ligging van de PR 10-6-contour mee met de weg. De omvang van deze contour verandert niet en blijft 16 meter aan weerszijden van de weg, gemeten vanaf de middenberm. De tijdelijke PR 10-6-contour reikt niet over gebouwen of locaties die als zeer kwetsbaar, kwetsbaar of beperkt kwetsbaar zijn ingedeeld. Ook maakt het omgevingsplan binnen deze contour geen dergelijke gebouwen of locaties mogelijk. Daarmee voldoet de tijdelijke situatie voor het plaatsgebonden risico aan het wettelijke kader.

De omvang van de aandachtsgebieden verandert in de tijdelijke situatie niet. De ligging van deze aandachtsgebieden verschuift mee met de tijdelijke weg. Dit geldt niet zonder meer voor eventuele voorschrif-

tengebieden, aangezien deze afzonderlijk in het omgevingsplan worden aangewezen. De ligging van een voorschriftengebied wijzigt niet automatisch als gevolg van de tijdelijke verlegging van de A58.

Het brandaandachtsgebied blijft binnen de vrijwaringszone weg 0–50 meter. Binnen deze zone maakt het omgevingsplan geen zeer kwetsbare, kwetsbare of beperkt kwetsbare gebouwen mogelijk. Zowel in de referentiesituatie als in de tijdelijke situatie bevinden zich geen beperkt kwetsbare, kwetsbare of zeer kwetsbare gebouwen binnen het brandaandachtsgebied.

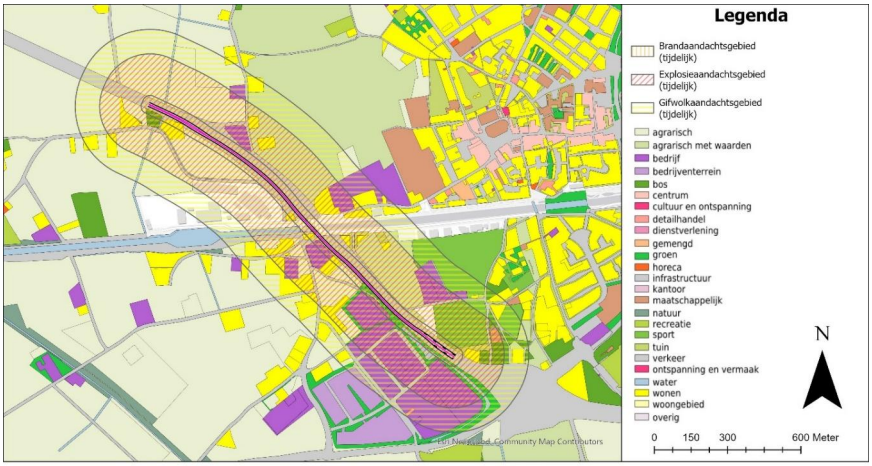
Het explosieaandachtsgebied reikt in de tijdelijke situatie over gronden met onder meer de bestemmingen bedrijf en wonen. In de tijdelijke situatie bevinden zich binnen dit gebied 25 beperkt kwetsbare gebouwen, 58 kwetsbare gebouwen en geen zeer kwetsbare gebouwen. In de referentiesituatie zijn dit 28 beperkt kwetsbare gebouwen, 59 kwetsbare gebouwen en geen zeer kwetsbare gebouwen. Ten opzichte van de referentiesituatie liggen in de tijdelijke situatie vier unieke beperkt kwetsbare gebouwen en vier unieke kwetsbare gebouwen niet meer binnen het explosieaandachtsgebied. Daartegenover liggen één uniek beperkt kwetsbaar gebouw en drie unieke kwetsbare gebouwen in de tijdelijke situatie wel binnen dit gebied.

Binnen het beschouwde gifwolkaandachtsgebied bevinden zich in de tijdelijke situatie 46 beperkt kwetsbare gebouwen, 99 kwetsbare gebouwen en geen zeer kwetsbare gebouwen. In de referentiesituatie zijn dit 46 beperkt kwetsbare gebouwen, 104 kwetsbare gebouwen en geen zeer kwetsbare gebouwen. Ten opzichte van de referentiesituatie ligt in de tijdelijke situatie één uniek beperkt kwetsbaar gebouw niet meer binnen dit gebied en ligt één ander uniek beperkt kwetsbaar gebouw daar wel binnen. Voor kwetsbare gebouwen liggen vijf unieke gebouwen niet meer binnen het gifwolkaandachtsgebied en komen er geen unieke kwetsbare gebouwen bij.

Binnen de brand- en explosieaandachtsgebieden moet het bevoegd gezag bij het vaststellen van het omgevingsplan een afweging maken over het aanwijzen van voorschriftengebieden. Daarnaast moet op dat moment het groepsrisico worden verantwoord. De tijdelijke verlegging van de A58 leidt op zichzelf niet tot een automatische wijziging van eventuele in het omgevingsplan aangewezen voorschriftengebieden. Voor zover voorschriftengebieden in het omgevingsplan zijn aangewezen, blijft de daarin vastgelegde begrenzing van toepassing. De gevolgen van de tijdelijke verlegging voor de ligging van de aandachtsgebieden en de daarin aanwezige gebouwen zijn hiervoor beschreven.



Figuur 5. Ligging PR10-6 contour tijdelijke situatie.



Figuur 6. Aandachtsgebieden en bestemmingen tijdelijke situatie.

Permanente situatie

In de permanente situatie wordt de bestaande brug vervangen door een nieuwe brug met 2x2 rijstroken. De ligging en functie van de A58 als Basisnetroute voor het vervoer van gevaarlijke stoffen wijzigen hierdoor niet. Ook maakt het project geen nieuwe zeer kwetsbare, kwetsbare of beperkt kwetsbare gebouwen en geen kwetsbare of beperkt kwetsbare locaties mogelijk. De permanente situatie leidt daarmee niet tot een wijziging van de externe veiligheidssituatie ten opzichte van de bestaande situatie.

6.3.3 Conclusie

Tijdelijke situatie

Als gevolg van de tijdelijke verplaatsing van de A58 verschuiven de ligging van de PR 10^{-6}-contour en de aandachtsgebieden. De omvang daarvan wijzigt niet. Eventuele in het omgevingsplan aangewezen voorschriftengebieden verschuiven niet automatisch mee met de tijdelijke weg.

De tijdelijke PR 10^{-6}-contour reikt niet over zeer kwetsbare, kwetsbare of beperkt kwetsbare gebouwen of locaties en voldoet daarmee aan het wettelijke kader. Het brandaandachtsgebied reikt niet over gebieden waar dergelijke gebouwen aanwezig of mogelijk zijn.

Binnen het explosieaandachtsgebied en het beschouwde gifwolkaandachtsgebied bevinden zich in zowel de referentiesituatie als de tijdelijke situatie beperkt kwetsbare en kwetsbare gebouwen, maar geen zeer kwetsbare gebouwen. Door de tijdelijke verschuiving van de aandachtsgebieden verandert de samenstelling van de gebouwen die binnen deze gebieden liggen. De aard en hoeveelheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen wijzigen echter niet. Volgens het uitgevoerde onderzoek leidt de tijdelijke situatie niet tot onaanvaardbare gevolgen voor de externe veiligheid.

Permanente situatie

In de permanente situatie wijzigen de ligging en functie van de A58 als Basisnetroute voor het vervoer van gevaarlijke stoffen niet. De permanente situatie leidt daarom niet tot een wijziging van de externe veiligheidssituatie ten opzichte van de bestaande situatie.

Het aspect externe veiligheid staat daarmee niet aan de vaststelling en uitvoering van het projectbesluit in de weg.

Het aspect externe veiligheid staat daarmee niet aan de vaststelling en uitvoering van het projectbesluit in de weg.

6.4 Weging van het waterbelang

6.4.1 Toetsingskader

Bij de voorbereiding van het projectbesluit worden de gevolgen van het project voor het watersysteem in beeld gebracht en meegewogen. Daarbij wordt onder meer gekeken naar de gevolgen voor oppervlaktewater, grondwater, hemelwaterafvoer, waterberging en bestaande waterstaatkundige functies.

Voor het project is een Weging van het Waterbelang uitgevoerd [7]. De beoordeling is uitgevoerd binnen de relevante kaders van onder meer de Europese Kaderrichtlijn Water, de Omgevingswet, het Nationaal Water Programma, de Waterschapsverordening en het Waterbeheerprogramma van Waterschap De Dommel en het gemeentelijke beleid voor water en riolering.

Uitgangspunt is dat de vervanging van de brug niet leidt tot een versnelde afvoer van hemelwater of een verlies aan waterbergend vermogen dat niet wordt gecompenseerd. Ook moet het functioneren van bestaande watergangen behouden blijven en moet rekening worden gehouden met mogelijke effecten op de grondwaterstroming en de bereikbaarheid en onderhoudbaarheid van watergangen.

Het Wilhelminakanaal maakt daarnaast onderdeel uit van het KRW-waterlichaam Midden-Limburgse en Noord-Brabantse kanalen. Voor de mogelijke gevolgen van het project voor de chemische en ecologische waterkwaliteit is afzonderlijk een KRW-toets uitgevoerd [8]. Daarbij is beoordeeld of het project kan leiden tot achteruitgang van de toestand van het waterlichaam of het bereiken van de KRW-doelen in gevaar kan brengen. De regels over waterkwaliteit zijn mede relevant voor de beoordeling van de uitvoerbaarheid van het projectbesluit.

6.4.2 Effecten weging van het waterbelang

Tijdelijke situatie

De grootste effecten op het watersysteem treden op tijdens de tijdelijke bouwfase waarin zowel de bestaande brug als de bypass aanwezig zijn. In deze situatie neemt het verharde oppervlak toe van 35.350 m² naar 47.544 m². Dit is een toename van 12.194 m². Het oppervlak aan oppervlaktewater neemt door het tijdelijk dempen van de watergangen OWL10060_HO1 en OWL10164_HO1 af met 3.048 m².

Voor de tijdelijke toename van het verharde oppervlak is, uitgaande van een bergingseis van 80 mm, een benodigde bergingsinhoud van 976 m³ berekend. Bij toepassing van een wadi met een waterdiepte van 0,3 meter is hiervoor een oppervlakte van circa 3.252 m² nodig. Deze oppervlakte is in de bouwfase niet beschikbaar. Mogelijke oplossingen zijn het verbreden van bestaande watergangen of het toepassen van een drain en eventueel een pomp. Voor de tijdelijke situatie wordt voorafgaand aan de realisatiefase een omgevingsvergunning voor de wateractiviteit aangevraagd.

Voor de aanleg van de bypass worden delen van de watergangen OWL10060_HO1 en OWL10164_HO1 tijdelijk gedempt. OWL10164_HO1 wordt tijdelijk vervangen door de inpassing van extra waterberging langs een bestaande sloot. Voor OWL10060_HO1 wordt een tijdelijke sloot of drainage in de vorm van een drain aangelegd, eventueel in combinatie met een pomp. In het geval van een grondkerende constructie kan het water via hemelwaterafvoer direct naast de rijbaan van de bypass worden afgevoerd.

Aandachtspunt in de tijdelijke situatie is de toepassing van grondkerende constructies nabij bestaande percelen. Deze kunnen lokaal invloed hebben op grondwaterstromingen en de afwatering van omliggende gronden. Nabij de grondkerende constructies blijven watergangen beschikbaar voor de afwatering. De exacte maatregelen voor de tijdelijke afwatering worden nader bepaald wanneer de inrichting van bouwwegen en bouwterreinen verder is uitgewerkt.

Tijdens de aanleg vinden mogelijk tijdelijke grondwateronttrekkingen plaats, onder andere voor het plaatsen van heipalen en in verband met bestaande of tijdelijke damwanden. Indien nodig wordt een bemalingsadvies opgesteld om de benodigde capaciteit te bepalen en vast te stellen of sprake is van een vergunning- of meldingsplicht.

De watergang BS50.1_HO1 blijft tijdens de tijdelijke situatie beschikbaar voor de afvoer van water van de gemeentelijke riooloverstort. De watergangen aan de oostelijke zijde, waaronder BS50.1_HO1 en OWL10061_HO1, blijven in deze fase gehandhaafd.

Permanente situatie

In de permanente situatie neemt het verharde oppervlak ten opzichte van de huidige situatie af van 35.350 m² naar 34.576 m². Dit is een afname van 774 m². De totale oppervlakte aan oppervlaktewater blijft gelijk. Daarmee ontstaat geen aanvullende waterbergingsopgave als gevolg van een toename van het verharde oppervlak en wordt voldaan aan het principe dempen = graven.

De watergang BS50.1_HO1 blijft in essentie gehandhaafd. De afvoer op deze watergang neemt in de permanente situatie niet toe. De gemeentelijke riooloverstort kan blijven functioneren en de duiker wordt zodanig gedimensioneerd dat geen negatief effect ontstaat op de waterafvoer van de A-watergang. Om

de toegang tot de onderhoudsstrook te behouden, wordt een gedeelte van de watergang gedempt en vervangen door een duiker.

Aan de noordwestelijke zijde wordt watergang OWL10178_HO1 verbreed ter compensatie van het gedeeltelijk dempen van watergang OWL10164_HO1. Watergang OWL10164_HO1 wordt verlegd en in de permanente situatie teruggebracht. Watergang OWL10060_HO1 wordt na verwijdering van de bypass eveneens teruggebracht. In de permanente situatie blijft daarnaast ruimte beschikbaar voor eventuele aanvullende watercompensatie.

Omdat de locatie van de brug niet verandert, treden in de permanente situatie geen effecten op voor het grondwater. Voorwaarde blijft dat de afwatering van de nieuwe brug en de aangepaste taluds aantoonbaar goed functioneert en dat de toegang tot en de onderhoudsstroken langs de watergangen behouden blijven.

In de uitvoeringsfase worden de exacte ligging, dimensionering en technische uitvoering van de waterhuishoudkundige voorzieningen als bedoeld in artikel 2.2, onder a en b, van de regeling nader uitgewerkt. Daarbij wordt aangesloten bij de uitgangspunten en maatregelen zoals beschreven in de Weging van het Waterbelang [7]. De nadere uitwerking van de tijdelijke waterhuishoudkundige maatregelen vindt plaats overeenkomstig artikel 4.2 van de regeling en wordt afgestemd met Waterschap De Dommel.

Waterkwaliteit

Voor de gevolgen voor de waterkwaliteit is afzonderlijk een KRW-toets uitgevoerd. De werkzaamheden vinden plaats in, boven en nabij het KRW-waterlichaam Midden-Limburgse en Noord-Brabantse kanalen. Er vindt geen rechtstreekse lozing van afstromend wegwater op het KRW-waterlichaam plaats. De voor de KRW relevante effecten hangen daarom met name samen met de fysieke ingrepen in en nabij het waterlichaam.

Tijdens de uitvoering kan tijdelijk vertroebeling optreden bij het verwijderen van bestaande palen en het vernieuwen van oeverkeringen. Daarnaast kan tijdelijk sprake zijn van beschaduwing door pontons en de tijdelijke brug. In de permanente situatie veroorzaakt het nieuwe, iets bredere brugdek een beperkte toename van de beschaduwing.

Uit de uitgevoerde KRW-toets blijkt dat deze effecten lokaal en beperkt van omvang zijn en niet leiden tot een relevante aantasting van de biologische kwaliteitselementen macrofauna, overige waterflora, vis en fytoplankton. Ook worden bestaande of geplande KRW-maatregelen niet aangetast. Het project leidt daarmee niet tot tijdelijke of permanente achteruitgang van de ecologische toestand van het waterlichaam en brengt het bereiken van de KRW-doelen niet in gevaar.

6.4.3 Conclusie

Tijdelijke situatie

In de tijdelijke situatie treden de grootste effecten op het watersysteem op. Het verharde oppervlak neemt toe met circa 12.194 m^2 en het oppervlak aan open water neemt af met circa 3.048 m^2. Om nadelige gevolgen voor de waterberging, waterafvoer en aangrenzende gronden te voorkomen, zijn tijdelijke waterhuishoudkundige maatregelen noodzakelijk.

De benodigde maatregelen bestaan uit het compenseren van tijdelijk gedempt oppervlaktewater en het realiseren van voldoende tijdelijke waterberging en afvoercapaciteit. De exacte ligging, dimensionering en technische uitvoering van deze maatregelen worden voorafgaand aan de betreffende werkzaamheden nader uitgewerkt, overeenkomstig artikel 4.2 van de regeling. Daarbij wordt aangesloten bij de uitgangspunten uit de Weging van het Waterbelang [7] en wordt afgestemd met Waterschap De Dommel.

De afvoerende functie van de bestaande watergangen, waaronder watergang BS50.1_HO1 en de daarop aangesloten gemeentelijke riooloverstort, blijft behouden. Met de benodigde tijdelijke maatregelen kunnen nadelige gevolgen voor de waterhuishouding en de afwatering van aangrenzende gronden worden voorkomen.

Permanente situatie

In de permanente situatie neemt het verharde oppervlak af met circa 774 m^2 en blijft het totale oppervlak aan open water per saldo gelijk. Hierdoor ontstaat geen aanvullende waterbergingsopgave als gevolg van een toename van het verharde oppervlak.

Door het verbreden, verleggen en herstellen van de betreffende watergangen blijft de bestaande waterhuishoudkundige functie behouden. Ook blijven de afvoerende functie van de gemeentelijke riooloverstort en de noodzakelijke bereikbaarheid voor beheer en onderhoud gewaarborgd.

Vergunningverlening en waterkwaliteit

Voor zover de uitvoering van waterhuishoudkundige maatregelen en werkzaamheden binnen het watersysteem vergunningplichtig is, worden de benodigde omgevingsvergunningen voor wateractiviteiten voorafgaand aan de betreffende werkzaamheden aangevraagd. Dit betreft onder meer de werkzaamheden waarvoor Waterschap De Dommel bevoegd gezag is.

Uit de afzonderlijk uitgevoerde KRW-toets volgt dat het project niet leidt tot achteruitgang van de toestand van het KRW-waterlichaam Midden-Limburgse en Noord-Brabantse kanalen en het bereiken van de KRW-doelstellingen niet in gevaar brengt. Aanvullende maatregelen vanuit de Kaderrichtlijn Water zijn daarom niet noodzakelijk.

Op basis van de uitgevoerde onderzoeken en de in de regeling geborgde maatregelen wordt geconcludeerd dat de vervanging van de brug waterhuishoudkundig uitvoerbaar is. Met inachtneming van de nadere uitwerking en de benodigde vergunningverlening staat het aspect water niet aan de vaststelling en uitvoering van het projectbesluit in de weg.

6.5 Luchtkwaliteit

6.5.1 Wettelijk kader

Voor de kwaliteit van de buitenlucht gelden de omgevingswaarden uit paragraaf 2.2.1.1 van het Besluit kwaliteit leefomgeving. Voor de jaargemiddelde concentratie gelden omgevingswaarden van 40 µg/m^3 voor stikstofdioxide (NO_2), 40 µg/m^3 voor fijnstof (PM_{10}) en 25 µg/m^3 voor fijnstof ($PM_{2,5}$).

Op grond van artikel 9.1, tweede lid, van het Besluit kwaliteit leefomgeving zijn de relevante instructieregels uit paragraaf 5.1.4.1 van het Besluit kwaliteit leefomgeving van overeenkomstige toepassing op een projectbesluit dat door een minister wordt vastgesteld. Voor activiteiten die leiden tot een verhoging van de concentraties stikstofdioxide of PM_{10} bevat artikel 5.51 van het Besluit kwaliteit leefomgeving regels voor de toetsing aan de omgevingswaarden binnen de aangewezen aandachtsgebieden.

De gemeente Oirschot ligt niet binnen een aandachtsgebied als bedoeld in artikel 5.51, tweede lid, van het Besluit kwaliteit leefomgeving in samenhang met artikel 2.38 van de Omgevingsregeling. Daarnaast leidt het project niet tot de aanleg van een nieuwe autoweg of autosnelweg. De specifieke toetsingsverplichtingen voor dergelijke gevallen zijn daarom niet van toepassing.

Dit neemt niet weg dat in het kader van het projectbesluit moet worden beoordeeld welke gevolgen het project heeft voor de luchtkwaliteit. Daarom zijn de effecten van het project op de concentraties stikstofdioxide (NO_2), fijnstof (PM_{10}) en fijnstof ($PM_{2,5}$) beoordeeld.

6.5.2 Effecten luchtkwaliteit

Tijdelijke situatie

Tijdens de aanlegfase kan lokaal en tijdelijk sprake zijn van een verslechtering van de luchtkwaliteit. Dit kan het gevolg zijn van de inzet van bouwmaterieel, bouwverkeer en de tijdelijke verlegging van het verkeer over de bypass. Hierdoor kan ter plaatse van enkele woningen tijdelijk sprake zijn van hogere concentraties luchtverontreinigende stoffen dan in de referentiesituatie. Deze concentraties blijven binnen het wettelijke toetsingskader. Dit effect doet zich uitsluitend gedurende de aanlegfase voor en heeft geen permanent karakter.

De tijdelijke effecten zijn beoordeeld binnen het voor dit project toepasselijke wettelijke kader. De gemeente Oirschot ligt niet binnen een aandachtsgebied als bedoeld in artikel 5.51, tweede lid, van het Besluit kwaliteit leefomgeving in samenhang met artikel 2.38 van de Omgevingsregeling. Daarnaast leidt het project niet tot de aanleg van een nieuwe autoweg of autosnelweg. De specifieke toetsingsverplichtingen voor dergelijke gevallen zijn daarom niet van toepassing. Gelet op de beperkte duur en omkeerbaarheid leidt de tijdelijke situatie niet tot aanzienlijke nadelige effecten op de luchtkwaliteit of de gezondheid.

Permanente situatie

Het project voorziet in de vervanging van de bestaande brug in de A58 over het Wilhelminakanaal bij Oirschot. De nieuwe brug krijgt, evenals in de huidige situatie, 2x2 rijstroken en wordt adaptief ontworpen, zodat een latere verbreding van de A58 mogelijk blijft. Met dit projectbesluit wordt geen besluit genomen over een toekomstige verbreding van de A58.

Uit de verkeerskundige analyse blijkt dat het project in de permanente situatie niet leidt tot een wijziging van de verkeersafwikkeling of verkeersintensiteiten ten opzichte van de referentiesituatie. Ook is geen sprake van andere relevante wijzigingen in emissiebronnen. Als gevolg hiervan treden tussen de plansituatie en de referentiesituatie geen verschillen op in de concentraties stikstofdioxide (NO_2), fijnstof (PM_{10}) en fijnstof ($PM_{2,5}$). Nadelige effecten op de luchtkwaliteit in de permanente situatie zijn daarmee uitgesloten.

6.5.3 Conclusie

Tijdelijke situatie

Tijdens de aanlegfase kan, onder meer als gevolg van bouwmaterieel, bouwverkeer en het gebruik van de tijdelijke bypass, lokaal en tijdelijk sprake zijn van een verslechtering van de luchtkwaliteit. De tijdelijke effecten zijn beoordeeld en vallen binnen de, voor dit project toepasselijke, wettelijke kader. Gelet op de beperkte duur en omkeerbaarheid leidt de tijdelijke situatie niet tot aanzienlijke nadelige effecten op de luchtkwaliteit of de gezondheid.

Permanente situatie

Het project leidt in de permanente situatie niet tot een toename van de verkeersintensiteiten of andere relevante emissiebronnen. Hierdoor treden ten opzichte van de referentiesituatie geen relevante veranderingen op in de concentraties stikstofdioxide, PM_{10} en $PM_{2,5}$ en zijn nadelige effecten op de luchtkwaliteit in de permanente situatie uitgesloten.

Het treffen van specifieke mitigerende of compenserende maatregelen voor luchtkwaliteit is daarom niet noodzakelijk. Het aspect luchtkwaliteit staat niet aan de vaststelling en uitvoering van het projectbesluit in de weg.

6.6 Geluid

6.6.1 Toetsingskader

Voor het geluid vanwege de A58 zijn de Omgevingswet, het Omgevingsbesluit, het Besluit kwaliteit leefomgeving en de Omgevingsregeling van belang. In afdeling 3.5 van het Besluit kwaliteit leefomgeving zijn de regels opgenomen voor het geluid afkomstig van rijkswegen. Het geluid van rijkswegen wordt beheerst met geluidproductieplafonds als omgevingswaarden. Een geluidproductieplafond bepaalt de maximaal toegestane waarde van het geluid op een geluidreferentiepunt langs de rijksweg. Uitgangspunt is dat deze geluidproductieplafonds niet worden overschreden.

Bij een wijziging van een bestaande rijksweg wordt onderzocht of het geluid op de geluidreferentiepunten in de toekomstige situatie binnen de geldende geluidproductieplafonds blijft. Wanneer een overschrijding optreedt, wordt eerst onderzocht of deze met bronmaatregelen kan worden voorkomen. Als ook na het treffen van bronmaatregelen niet aan de geldende geluidproductieplafonds kan worden voldaan, zullen de geluidproductieplafonds moeten worden gewijzigd, al dan niet in combinatie met geluidbeperkende maatregelen. Daarbij wordt overeenkomstig afdeling 3.5 van het Besluit kwaliteit leefomgeving onderzoek gedaan naar het geluid op geluidgevoelige gebouwen en bepaald of er overschrijdingen optreden van de toetswaarde op geluidgevoelige gebouwen.

Indien er overschrijdingen optreden op geluidgevoelige gebouwen wordt bepaald of er (aanvullende) geluidbeperkende maatregelen (veelal geluidschermen) doelmatig zijn. Met deze doelmatige geluidbeperkende maatregelen wordt zoveel als mogelijk gepoogd te voldoen aan de toetswaarde op de geluidgevoelige gebouwen. Na dit onderzoek worden de geluidproductieplafonds gewijzigd al dan niet met het effect van geluidbeperkende maatregelen.

Voor het project is akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de gevolgen van de vervanging van de brug [10]. Daarbij is gebruikgemaakt van een zogenoemd schaduwgeluidregister. Aanleiding hiervoor is dat ten tijde van het uitvoeren van het akoestisch onderzoek het saneringsbesluit voor het deel van de A58 tussen km 19,88 en km 22,40 nog niet definitief was vastgesteld. De geluidmaatregelen die voortvloeien uit het afzonderlijke Saneringsplan A58 Brug Oirschot waren daardoor nog niet verwerkt in het landelijke geluidregister en de daarbij behorende geluidproductieplafonds. Om bij de beoordeling wel uit te gaan

van de toekomstige situatie die gelijktijdig met de brugvervanging wordt gerealiseerd, is voor dit onderzoek gebruikgemaakt van een schaduwgeluidregister waarin deze saneringsmaatregelen reeds zijn opgenomen.

Het schaduwgeluidregister gaf daarmee de situatie weer zoals deze inmiddels is ontstaan nu het saneringsplan is vastgesteld en de saneringsmaatregelen in het landelijke geluidregister zijn verwerkt. Hierdoor kon worden getoetst aan geluidproductieplafonds waarin het effect van deze maatregelen reeds is verdisconteerd. Omdat deze geluidproductieplafonds als gevolg van de saneringsmaatregelen lager zijn dan de nog geldende plafonds ten tijde van het uitvoeren van het akoestisch onderzoek, is sprake geweest van een strengere toetsing van de geluidseffecten van het project dan wanneer uitsluitend aan de geluidproductieplafonds zou zijn getoetst die ten tijde van de uitvoering van het akoestisch onderzoek nog golden. De saneringsmaatregelen worden gelijktijdig met de vervanging van de brug gerealiseerd. De vaststelling van het saneringsplan en van de daarbij behorende maatregelen maken echter geen onderdeel uit van dit project. De maatregelen zijn wel meegenomen in het akoestisch onderzoek om de toekomstige referentiesituatie en de daarbij behorende geluidproductieplafonds correct in de beoordeling te kunnen betrekken, en tevens om het geluideffect van het project, waarvoor deze maatregelen als 'bestaande maatregelen gelden' correct te kunnen bepalen.

6.6.2 Effecten geluid

Tijdelijke situatie

Voor de uitvoering van het project wordt naast de bestaande A58 een tijdelijke bypass met een hulpbrug gerealiseerd. De tijdelijke verkeerssituatie komt plaatselijk dichter bij enkele woningen te liggen dan de huidige A58.

De tijdelijke bypass wordt voorzien van enkellaags ZOAB. Daarnaast wordt vanuit verkeersveiligheid een geleidebarrier aangebracht en geldt op de bypass een maximumsnelheid van 90 km/u. Bij de uitwerking van de tijdelijke verkeerssituatie is rekening gehouden met de mogelijke geluidgevolgen voor nabijgelegen woningen. Op basis van de voorziene ligging en hoogte van de bypass, de geleidebarrier, het toegepaste wegdek en de snelheidsbeperking wordt verwacht dat de tijdelijke bypass niet leidt tot een relevante toename van het geluid op nabijgelegen woningen ten opzichte van de huidige situatie.

Met deze uitgangspunten wordt beoogd de geluidgevolgen van de tijdelijke verkeerssituatie zoveel mogelijk te beperken. Enkellaags ZOAB en de maximumsnelheid van 90 km/u worden als uitgangspunten voor de tijdelijke verkeerssituatie geborgd.

Na vaststelling van het projectbesluit zullen de geluidschermen in het saneringsplan nog niet (direct) zijn gebouwd. Daarom kan tijdelijk niet aan de geldende geluidproductieplafonds worden voldaan. Deze situatie duurt voort totdat het project volledig afgerond is. Daarom wordt met toepassing van artikel 3.46, eerste lid, van het Besluit kwaliteit leefomgeving na realisatie van de definitieve situatie weer aan de geldende geluidproductieplafonds voldaan.

Permanente situatie

Vervanging brug en aanpassing A58

De nieuwe brug komt vanwege de vereiste doorvaarthoogte circa 2 meter hoger te liggen dan de bestaande brug. Om op deze hogere ligging aan te sluiten, worden de hellingbanen van de A58 aangepast. Zonder aanvullende geluidbeperkende maatregelen leidt deze wijziging tot overschrijding van de geldende geluidproductieplafonds op een aantal geluidreferentiepunten.

Onderzocht is of deze overschrijdingen met een bronmaatregel kunnen worden voorkomen. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat met toepassing van tweelaags ZOAB-fijn aan weerszijden van de brug en tweelaags ZOAB op de brug binnen en direct aansluitend op het projectgebied alle door de brugvervanging veroorzaakte overschrijdingen van de geluidproductieplafonds kunnen worden voorkomen. Het gaat om tweelaags ZOAB-fijn op de hoofdrijbaan rechts tussen km 19,80 en km 21,99 en op de hoofdrijbaan links tussen km 19,83 en km 21,99.

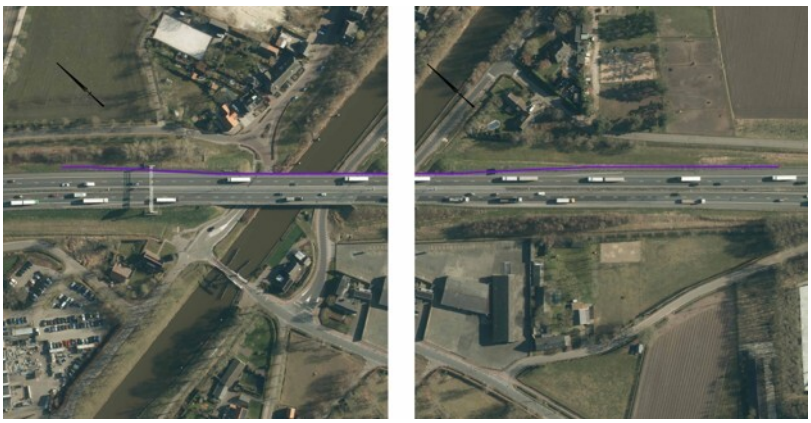
Omdat na toepassing van tweelaags ZOAB-fijn aan weerszijden van de brug en tweelaags ZOAB op de brug zelf in de definitieve situatie aan de geldende geluidproductieplafonds wordt voldaan, is vanwege de permanente wijziging van de A58 geen nader akoestisch onderzoek op geluidgevoelige gebouwen noodzakelijk. De bestaande waarden van de geluidproductieplafonds hoeven vanwege de brugvervanging niet te worden gewijzigd. Wel worden de relevante geluidproductieplafonds met dit projectbesluit opnieuw vastgesteld, waarbij de bestaande waarden worden gehandhaafd. Daarbij wordt op grond van artikel 3.46, eerste lid, van het Besluit kwaliteit leefomgeving een afwijkend tijdstip voor de naleving van deze

geluidproductieplafonds vastgesteld, vanwege de tijdelijke situatie tijdens de uitvoering van het project. De toepassing van tweelaags ZOAB-fijn wordt als geluidmaatregel in de regeling van het projectbesluit geborgd.

Saneringsopgave

Voor het betreffende gedeelte van de A58 is afzonderlijk een saneringsplan vastgesteld (Staatscourant 2026, 35962), dit plan is geen onderdeel van dit projectbesluit. Op dit saneringsplan blijft op grond van het overgangsrecht van artikel 3.3 van de Aanvullingswet geluid Omgevingswet afdeling 11.3.6 van de Wet milieubeheer van toepassing.

Binnen het onderzochte traject van de A58 tussen km 19,88 en km 22,40 zijn 20 saneringsobjecten vastgesteld. Voor deze objecten is onderzocht welke geluidbeperkende maatregelen financieel doelmatig en technisch uitvoerbaar zijn. Het saneringsplan voorziet in een absorberend geluidsscherm van circa 465 meter lang en 3 meter hoog langs de hoofdrijbaan rechts tussen km 20,38 en km 20,85 en in tweelaags ZOAB over een lengte van circa 540 meter op beide hoofdrijbanen tussen km 21,45 en km 21,99. Zie figuur 7 voor de locatie van het geluidscherm.



Figuur 7. Ligging van het geluidsscherm uit het saneringsplan.

Na uitvoering van deze maatregelen wordt bij 11 van de 20 saneringsobjecten voldaan aan de saneringsstreefwaarde van 60 dB of lager. Bij 9 saneringsobjecten blijft het geluid op de betreffende geluidgevoelige gebouwen hoger dan de streefwaarde. Voor de daarvoor in aanmerking komende objecten wordt overeenkomstig het afzonderlijke besluit op het saneringsplan onderzoek uitgevoerd naar de noodzaak van geluidwerende maatregelen aan de gevel.

De besluitvorming daarover maakt geen onderdeel uit van dit projectbesluit. De saneringsmaatregelen worden gelijktijdig met de vervanging van de brug uitgevoerd en zijn middels het schaduwgeluidregister betrokken bij het akoestisch onderzoek naar de brugvervanging.

Samenhangende beoordeling van geluidgevolgen

De akoestische effecten van de nieuwe en hoger gelegen brug over het Wilhelminakanaal worden gemitigeerd met stillere wegdekken dan nu aanwezig tussen ca. km. 19,80 en km. 21,99. Concreet gaat het dan om tweelaags ZOAB op de nieuwe brug over het Wilhelminakanaal en tweelaags ZOAB-fijn aan weerszijden van de brug.

Met de toepassing van deze stillere wegdekken vindt er geen overschrijding plaats van de geluidproductieplafonds. Het geluidregister hoeft dan ook niet gewijzigd te worden. De huidige brugligging inclusief saneringsmaatregelen blijven gehandhaafd in het vigerende geluidregister. Doordat er geen overschrijding plaatsvindt van de geluidproductieplafonds, is er ook geen sprake van overschrijdingen van de geluidnorm op woningen. Deze geluidnorm wordt ook wel aangeduid als de “toetswaarde”.

In plaats van de stillere wegdekken was het ook mogelijk geweest om aanvullende geluidschermen te onderzoeken, aanvullend op het geluidscherm uit het saneringsplan. Indien nieuwe aanvullende schermen doelmatig zijn moeten deze geluidschermen opgenomen worden in het geluidregister inclusief de nieuwe brugligging. De geluidproductieplafonds worden dan gewijzigd met het effect van de nieuwe brugligging en de aanvullende geluidschermen.

Met het oog op een toekomstige verbreding van de A58 en het belang om ook bij de verbreding de geluidtoename voor de omgeving zo goed als mogelijk te kunnen beperken heeft Rijkswaterstaat in het kader van de nieuwe brug niet voor een onderzoeken naar aanvullende geluidschermen gekozen. Rijkswaterstaat gaat de doelmatigheid van aanvullende geluidschermen pas onderzoeken wanneer de A58 zal worden verbreed. Deze keuze wordt hieronder nader toegelicht.

Bij een akoestisch onderzoek naar (aanvullende) geluidschermen gelden er wettelijke regels voor het bepalen van de (financieel-akoestische) doelmatigheid van geluidschermen (het zogenaamde "doelmatigheidscriterium"). Deze regels hebben enkel tot doel om de geluidtoename vanwege het project die leidt tot een overschrijding van de toetswaarde bij woningen (knelpunten) zoveel als mogelijk te mitigeren. Uiteraard zullen ook woningen waar geen knelpunt optreedt in meer of mindere mate van een geluidscherm profiteren.

Omdat de waarden van het geluid op woningen worden afgerond op gehele getallen, zullen niet alle woningen in de buurt van de nieuwe brug te maken krijgen met een overschrijding van de toetswaarde. Het aantal knelpunten is dus beperkter dan het aantal woningen waar een toename optreedt van het geluid en dat is van invloed op de omvang van het doelmatige geluidscherm.

In principe moet een geluidscherm, waarvan de "kosten"[1] passen binnen het beschikbare "budget"[2], de overschrijding van de toetswaarde op de woningen (knelpunten) zoveel als mogelijk oplossen. Echter volgens de regels van het doelmatigheidscriterium zal nog een aanvullende kosten-batenafweging moeten plaatsvinden. Als met een minder omvangrijk geluidscherm nagenoeg dezelfde geluidreductie worden behaald, zal het minder omvangrijke geluidscherm de uiteindelijk doelmatige geluidmaatregel zijn. Woningen waar geen knelpunt optreedt zullen dan ook minder profiteren van het geluidscherm.

Wanneer vervolgens een akoestisch onderzoek wordt gestart naar de verbreding van de A58 kunnen – afhankelijk van de keuze om het geluidregister wel of niet te wijzigen bij het voorliggende projectbesluit - de volgende twee situaties het startpunt zijn voor dat akoestisch onderzoek:

- De nieuwe brug met het aanvullende doelmatige geluidscherm waarbij het geluidregister is gewijzigd;
- De nieuwe brug met stille wegdekken op de A58 en nieuwe brug, (tweelaags ZOAB fijn en tweelaags ZOAB) maar zonder aanvullend geluidscherm waarbij het geluidregister niet is gewijzigd.

Overeenkomstig de situatie van een akoestisch onderzoek naar de nieuwe brug, zal uit het akoestisch onderzoek naar de verbreding van de A58 een geluidtoename volgen.

Onderzoek (aanvullende) geluidschermen als alternatief voor stille wegdekken is ongunstig

Wanneer in het kader van de vervanging van de brug (aanvullende) geluidschermen worden onderzocht, dan vormen deze (aanvullende) geluidschermen de uitgangssituatie van het akoestisch onderzoek naar de verbreding van de A58. De geluidtoename zal geringer zijn en daarmee ook het aantal knelpunten. In deze situatie wordt beoordeeld welke geluidschermen nodig zijn om de geluidtoename, vanwege alleen de wegverbreding, zoveel als mogelijk te mitigeren en daarmee de knelpunten op te lossen. Daarbij vindt opnieuw een zelfstandige afweging plaats voor de geluidmaatregelen die samenhangen met de wegverbreding. Het effect van minder omvangrijke maatregelen wordt onderzocht en dan is het opnieuw niet uitgesloten dat de uiteindelijk doelmatige geluidmaatregel niet alle overschrijdingen van de toetswaarde zal oplossen. Hierdoor zal de doelmatige geluidmaatregel bij de verbreding van de A58 een suboptimale geluidmaatregel zijn ten opzichte de situatie dat Rijkswaterstaat in één akoestisch onderzoek zowel de effecten van de nieuwe brug als de effecten van de verbreding van de A58 onderzoekt (zie hierna).

Gecombineerd akoestisch onderzoek leidt tot een omvangrijker maatregelpakket

Indien stille wegdekken op de A58 en op de nieuwe brug de uitgangssituatie van het akoestisch onderzoek naar de verbreding van de A58 zijn, zal de geluidtoename in het akoestisch onderzoek naar de wegverbreding van de A58 groter zijn en daarmee ook het aantal knelpunten.

In deze situatie worden zowel de effecten van de nieuwe brug als de effecten van de verbreding van de A58 onderzocht. Dat zal leiden tot een grotere geluidtoename en meer knelpunten. Om deze grotere geluidtoename te mitigeren is ook een omvangrijker maatregelpakket nodig. Ondanks dat ook in deze situatie het effect van minder omvangrijke maatregelen wordt onderzocht, zal het maatregelpakket omvangrijker zijn ten opzichte van de situatie dat de effecten van de brugverhoging en verbreding van de A58 afzonderlijk worden onderzocht.

Start opstellen projectbesluit verbreding nog onduidelijk

Op dit moment is nog niet bekend wanneer er een projectbesluit voor de verbreding van de A58 wordt vastgesteld. Daardoor is ook nog niet bekend wanneer het akoestisch onderzoek voor de verbreding kan worden opgestart en de omgeving een onderzoek naar een (aanvullend) geluidscherm kan verwachten.

Rijkswaterstaat controleert ieder jaar het geluid op de geluidreferentiepunten langs de rijkswegen. Daarbij wordt het actuele geluid op deze geluidreferentiepunten vergeleken met de geluidproductieplafonds. Tevens wordt berekend wanneer de geluidproductieplafonds door de dan verwachte verkeersgroei worden overschreden. Uit de meest recente berekeningen voor deze controle blijkt dat een overschrijding van de geluidproductieplafonds ter hoogte van de brug over het Wilhelminakanaal bij Oirschot op zijn vroegst in 2037 wordt verwacht. Mocht er in 2035 nog geen start zijn gemaakt met de planuitwerking voor de verbreding van de A58, dan start Rijkswaterstaat alsnog een akoestisch onderzoek naar de doelmatigheid van (aanvullende) geluidsschermen vanwege de nieuwe brug.

Onderliggend wegennet

Uit het onderzoek naar de wijzigingen in het onderliggend wegennet blijkt dat door de vervanging van de brug het onderliggend wegennet beperkt moet worden aangepast vanwege de locatie van de pijlers. De horizontale verschuiving van Den Heuvel ter plaatse van de overspanning is minder dan 2 meter. De horizontale verschuiving van Moorland is weliswaar groter, maar de verkeersintensiteiten voor deze wegen liggen onder de 2.500 motorvoertuigen per etmaal. Wettelijk bestaat er dan geen verplichting tot het uitvoeren van nader onderzoek. Gezien de beperkte aanpassingen van de wegen en de lage verkeersintensiteiten wordt verwacht dat het geluid op geluidgevoelige gebouwen niet toeneemt.

6.6.3 Conclusie

Tijdelijke situatie

De beperkte verschuivingen van de wegen Den Heuvel en Moorland geven, gelet op de aard en omvang van de wijzigingen en de verkeersintensiteiten, geen aanleiding tot het uitvoeren van nader akoestisch onderzoek.

Bij de uitwerking van de tijdelijke bypass is rekening gehouden met de mogelijke geluidgevolgen voor nabijgelegen woningen. Op basis van de voorziene ligging en hoogte van de bypass, de toepassing van enkellaags ZOAB, een geleidebarrier en een maximumsnelheid van 90 km/u wordt verwacht dat de tijdelijke bypass niet leidt tot een relevante toename van het geluid op nabijgelegen woningen ten opzichte van de huidige situatie.

Gedurende de tijdelijke verkeerssituatie kan op de betrokken geluidreferentiepunten tijdelijk niet aan de geldende geluidproductieplafonds worden voldaan. Daarom wordt met toepassing van artikel 3.46, eerste lid, van het Besluit kwaliteit leefomgeving voor de betreffende geluidproductieplafonds een afwijkend tijdstip vastgesteld waarop daaraan moet worden voldaan. Na realisatie van de definitieve situatie wordt weer aan de geldende geluidproductieplafonds voldaan.

Permanente situatie

De verhoging van de brug en de daarmee samenhangende aanpassing van de A58 leiden zonder aanvullende maatregelen tot overschrijding van de geldende geluidproductieplafonds. Door toepassing van tweelaags ZOAB op de brug en tweelaags ZOAB-fijn aan weerszijden van de brug worden deze overschrijdingen voorkomen. Daarmee wordt in de permanente situatie na realisatie van het project voldaan aan de geldende geluidproductieplafonds. De relevante geluidproductieplafonds worden met dit projectbesluit opnieuw vastgesteld, waarbij de bestaande waarden worden gehandhaafd. Daarbij wordt op grond van artikel 3.46, eerste lid, van het Besluit kwaliteit leefomgeving een afwijkend tijdstip voor de naleving van deze geluidproductieplafonds vastgesteld, vanwege de tijdelijke situatie tijdens de uitvoering van het project.

6.7 Trillingen

6.7.1 Toetsingskader

Op grond van artikel 9.1, tweede lid, van het Besluit kwaliteit leefomgeving zijn de instructieregels voor omgevingsplannen uit paragraaf 5.1.4.4 van het Besluit kwaliteit leefomgeving van overeenkomstige toepassing op een projectbesluit. Deze instructieregels hebben betrekking op activiteiten die trillingen veroorzaken in trillinggevoelige gebouwen en op het toelaten van trillinggevoelige gebouwen nabij dergelijke activiteiten.

Op grond van artikel 5.79, tweede lid, onder d, van het Besluit kwaliteit leefomgeving zijn deze instructieregels niet van toepassing op verkeer op wegen, vaarwegen en spoorwegen. Voor trillingen als gevolg van het verkeer op de A58, waaronder het verkeer dat tijdens de uitvoering tijdelijk gebruikmaakt van de bypass en de tijdelijke brug, is een formele toetsing aan de waarden uit paragraaf 5.1.4.4 van het Besluit kwaliteit leefomgeving daarom niet aan de orde.

Hoewel de instructieregels voor verkeersgerelateerde trillingen niet van toepassing zijn, zijn de mogelijke gevolgen van het project voor trillingen wel beoordeeld. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen de definitieve situatie en de tijdelijke realisatiefase.

6.7.2 Effecten trillingen

Tijdelijke situatie

Tijdens de uitvoering wordt het verkeer tijdelijk via een bypass en een tijdelijke brug langs de bestaande A58 geleid. Ook voor trillingen als gevolg van het verkeer over deze tijdelijke infrastructuur zijn de instructieregels uit paragraaf 5.1.4.4 van het Besluit kwaliteit leefomgeving op grond van artikel 5.79, tweede lid, onder d, niet van toepassing.

Bij de verdere uitwerking van de tijdelijke verkeerssituatie wordt rekening gehouden met het voorkomen en beperken van trillingshinder. Daarbij zijn onder meer de uitvoering van de tijdelijke brug en de aansluitingen tussen de weg en de brug van belang. Uitgangspunt is dat abrupte oneffenheden in het wegdek en bij de aansluitingen op de tijdelijke brug zoveel mogelijk worden voorkomen.

Naast trillingen door verkeer kunnen tijdens de realisatiefase tijdelijk trillingen optreden als gevolg van de bouwwerkzaamheden. De aard en omvang daarvan zijn afhankelijk van de uiteindelijk gekozen uitvoerings- en bouwmethoden. Om hinder en mogelijke schade aan omliggende bebouwing zoveel mogelijk te voorkomen, wordt bij de uitvoering voldaan aan de daarvoor relevante SBR-richtlijnen. Dit uitgangspunt wordt betrokken bij de contractvoorbereiding en de verdere uitwerking van de uitvoeringsmethodiek.

Voor werkzaamheden waarbij relevante trillingen bij omliggende bebouwing kunnen optreden, worden voorafgaand aan de uitvoering de benodigde beheersmaatregelen bepaald. Afhankelijk van de aard en omvang van de werkzaamheden kunnen deze onder meer bestaan uit het aanpassen van de uitvoeringsmethode, het uitvoeren van bouwkundige vooropnamen en het monitoren van trillingen tijdens de werkzaamheden.

Permanente situatie

De nieuwe brug wordt op nagenoeg dezelfde locatie als de bestaande brug gerealiseerd en blijft onderdeel uitmaken van de A58. In de definitieve situatie blijft sprake van een autosnelweg met 2x2 rijstroken. Het project leidt niet tot een substantiële wijziging van de verkeersintensiteit of de verkeerssamenstelling.

De nieuwe brug en de aansluitende aardebanen komen hoger te liggen dan in de bestaande situatie. Gelet op het gelijkblijvende gebruik van de A58 en het ontbreken van een substantiële wijziging van de verkeersintensiteit of verkeerssamenstelling, wordt hierdoor geen relevante toename van verkeersgeïnduceerde trillingen ten opzichte van de bestaande situatie verwacht. Daarnaast worden bij de nieuwe brug stille voegovergangen toegepast om trillingen als gevolg van het wegverkeer zoveel mogelijk te beperken. Deze maatregel is geborgd in artikel 2.3 van de regeling van het projectbesluit.

6.7.3 Conclusie

Tijdelijke situatie

Tijdens de realisatiefase kunnen tijdelijk trillingen optreden als gevolg van verkeer over de bypass en tijdelijke brug en als gevolg van bouwwerkzaamheden. Bij de uitvoering wordt voldaan aan de relevante SBR-richtlijnen. Toetsing aan SBR-richtlijn A waarborgt dat geen schade aan omliggende gebouwen wordt verwacht als gevolg van trillingen. Daarnaast wordt getoetst aan SBR-richtlijn B, die is gericht op het beperken van hinder voor personen in gebouwen. Hoewel bij naleving van SBR-richtlijn A geen schade aan gebouwen zal optreden, kan in bepaalde situaties nog wel sprake zijn van tijdelijke trillingshinder en daarmee een overschrijding van de streefwaarden uit SBR-richtlijn B. Om eventuele hinder zoveel mogelijk te beperken, worden waar nodig aanvullende beheersmaatregelen getroffen tijdens de uitvoering van de werkzaamheden.

Permanente situatie

In de definitieve situatie leidt het project naar verwachting niet tot een relevante verandering van de bestaande trillingssituatie. De verkeersfunctie en verkeerssamenstelling wijzigen niet substantieel en door toepassing van stille voegovergangen worden verkeersgerelateerde trillingen zoveel mogelijk beperkt. Voor verkeersgerelateerde trillingen geldt geen formele toetsing aan de instructieregels uit paragraaf 5.1.4.4 van het Besluit kwaliteit leefomgeving.

Met inachtneming van deze maatregelen worden geen onaanvaardbare gevolgen als gevolg van trillingen verwacht. Het aspect trillingen staat daarmee niet aan de vaststelling en uitvoering van het projectbesluit in de weg.

6.8 Bodemkwaliteit

6.8.1 Toetsingskader

Op grond van artikel 9.1, tweede lid, van het Besluit kwaliteit leefomgeving zijn verschillende instructieregels uit afdeling 5.1 van overeenkomstige toepassing op een projectbesluit dat door een minister wordt vastgesteld. Paragraaf 5.1.4.5 van het Besluit kwaliteit leefomgeving bevat instructieregels over bodemkwaliteit. De regels uit paragraaf 5.1.4.5.1 hebben betrekking op het toelaten van een bouwactiviteit op een bodemgevoelige locatie. Het project voorziet niet in het toelaten van een bodemgevoelig gebouw op een bodemgevoelige locatie. Deze instructieregels zijn daarom voor dit project niet inhoudelijk van toepassing.

De bodemkwaliteit is wel van belang voor de uitvoerbaarheid van het project en de uitvoering van de werkzaamheden. Het Besluit activiteiten leefomgeving bevat regels voor activiteiten in of op de bodem die bij de uitvoering van het project aan de orde kunnen zijn. Het gaat onder meer om het graven in bodem, het saneren van de bodem en het toepassen en tijdelijk opslaan van grond en baggerspecie. Voor de kwaliteit en toepassingsmogelijkheden van grond en baggerspecie zijn daarnaast het Besluit bodemkwaliteit en de Regeling bodemkwaliteit 2022 van belang.

Voor het project is een verkennend (water)bodemonderzoek uitgevoerd naar de milieuhygiënische kwaliteit van de grond, het grondwater en de waterbodem binnen het projectgebied. Daarbij is tevens gekeken naar de mogelijkheden voor hergebruik en verwerking van vrijkomende grond en baggerspecie en naar de voor de uitvoering benodigde veiligheidsmaatregelen.

6.8.2 Effecten bodemkwaliteit

Tijdelijke situatie

Voor de uitvoering van de werkzaamheden vormt de kwaliteit van de bodem en waterbodem een belangrijk aandachtspunt. Uit het verkennend (water)bodemonderzoek blijkt dat binnen het projectgebied overwegend sprake is van licht verontreinigde bermgronden die passen bij het langdurige gebruik van het gebied voor weg- en infrastructuur [11]. In de bermen van de A58 zijn geen overschrijdingen van de interventiewaarden vastgesteld. Lokaal zijn licht verhoogde gehalten aan zware metalen, PCB's, minerale olie en PAK aangetroffen. De aangetroffen PFAS-gehalten vormen geen belemmering voor het hergebruik van grond.

Op twee locaties zijn sterke bodemverontreinigingen vastgesteld. In de berm van het Hogepad zijn de interventiewaarden voor zink, koper en lood overschreden. Deze verontreiniging hangt samen met historisch toegepast zinkassenmateriaal en reikt lokaal tot ten minste circa 1 meter beneden maaiveld. Ook in de westelijke berm van de Koningshof is plaatselijk een sterke verontreiniging met zware metalen aangetroffen, waarbij de interventiewaarden voor koper en zink worden overschreden. De omvang van deze verontreinigingen is nog niet vastgesteld en zal door middel van nader bodemonderzoek worden bepaald.

Uit het asbestonderzoek blijkt dat ondanks de aanwezigheid van puin- en asfaltbijmengingen geen asbest is aangetoond. Rond de bestaande brug zijn daarnaast geen aanwijzingen gevonden voor bodemverontreiniging als gevolg van historisch toegepaste bekistingsolie.

De kwaliteit van de onderzochte waterbodems varieert van algemeen toepasbaar tot sterk verontreinigd. De meeste bermsloten bevatten licht tot matig verontreinigde baggerspecie die overeenkomstig de daarvoor geldende regels verspreidbaar is.

Het Wilhelminakanaal vormt daarbij een bijzondere aandachtlocatie. In het kanaal is een sliblaag van circa 0,10 tot 0,50 meter aanwezig met daaronder een zandige vaste waterbodem. Zowel de sliblaag als de vaste waterbodem zijn verontreinigd. De vaste waterbodem is sterk verontreinigd vanwege verhoogde gehalten aan cadmium, kobalt, nikkel en minerale olie. Vrijkomende baggerspecie uit het Wilhelminakanaal

is niet verspreidbaar. Voor werkzaamheden waarbij deze baggerspecie vrijkomt, is daarom een projectspecifieke afzet- en verwerkingsstrategie noodzakelijk.

Ook in het grondwater zijn lokaal verhoogde concentraties zware metalen aangetroffen. In enkele peilbuizen zijn verhoogde gehalten aan onder meer zink, cadmium en barium vastgesteld. Deze gehalten hangen naar verwachting samen met uitloging vanuit de zinkassenhoudende bodemlagen bij het Hogepad en de Koningshof. De omvang van deze beïnvloeding is op basis van het verkennend onderzoek nog niet vastgesteld.

Permanente situatie

De aangetroffen bodem- en waterbodemverontreinigingen betreffen grotendeels historische verontreinigingen die samenhangen met het bestaande gebruik van het gebied en vormen in de huidige situatie geen belemmering voor de functie van het gebied. Voor de sterk verontreinigde locaties bij het Hogepad en de Koningshof wordt de omvang van de verontreiniging nader onderzocht, zodat kan worden bepaald welke maatregelen tijdens de uitvoering noodzakelijk zijn.

Na afronding van de werkzaamheden blijft de bestaande bodem- en grondwaterkwaliteit in beginsel ongewijzigd. De werkzaamheden leiden niet tot nieuwe bronnen van bodem- of grondwaterverontreiniging. Eventueel vrijkomende grond en baggerspecie worden overeenkomstig de geldende wet- en regelgeving verwerkt of hergebruikt. Voor het Wilhelminakanaal geldt dat vrijkomende baggerspecie vanwege de vastgestelde verontreinigingen niet verspreidbaar is en daarom op een passende wijze moet worden afgezet of verwerkt.

Per saldo zijn er, mits zorgvuldig wordt omgegaan met vrijkomende grond en baggerspecie, geen blijvende negatieve effecten op de bodem-, grondwater- en waterbodemkwaliteit te verwachten.

6.8.3 Conclusie

Tijdelijke situatie

Binnen het grootste deel van het projectgebied is sprake van lichte verontreinigingen die passen bij het huidige en historische infrastructurele gebruik. Uit het uitgevoerde verkennend (water)bodemonderzoek blijkt dat deze bodemkwaliteit de uitvoering van het project niet belemmert. Ook PFAS, asbest en historische bekistingsolie vormen geen belemmering voor de uitvoering.

Tijdens de werkzaamheden moet wel rekening worden gehouden met de aangetroffen bodemkwaliteit. Daarbij worden de geldende regels voor grondverzet, baggerwerkzaamheden, hergebruik en afvoer van grond en baggerspecie toegepast. Voor vrijkomende niet-verspreidbare baggerspecie uit het Wilhelminakanaal wordt een passende afzet- en verwerkingsstrategie gehanteerd.

Permanente situatie

Bij het Hogepad en de Koningshof zijn plaatselijk sterke verontreinigingen met zware metalen aanwezig. De omvang hiervan wordt in nader bodemonderzoek vastgesteld. Daarnaast is in het Wilhelminakanaal sprake van een sterk verontreinigde waterbodem en niet-verspreidbare baggerspecie.

Deze verontreinigingen vormen geen belemmering voor de vaststelling of uitvoering van het projectbesluit. Indien noodzakelijk worden bij de verdere voorbereiding en uitvoering passende maatregelen getroffen, waaronder sanering, zodat veilig en volgens de geldende regelgeving met de aanwezige bodemverontreinigingen wordt omgegaan.

Met inachtneming hiervan staat het aspect (water)bodem niet aan de vaststelling en uitvoering van het projectbesluit in de weg.

6.9 Erfgoed

6.9.1 Toetsingskader

Op grond van artikel 9.1, tweede lid, van het Besluit kwaliteit leefomgeving zijn de instructieregels uit paragraaf 5.1.5.5 van het Besluit kwaliteit leefomgeving over cultureel erfgoed van overeenkomstige toepassing op een projectbesluit dat door een minister wordt vastgesteld. Op grond van artikel 5.130 van het Besluit kwaliteit leefomgeving wordt rekening gehouden met het belang van het behoud van cultureel erfgoed, waaronder bekende of aantoonbaar te verwachten archeologische monumenten.

De instructieregels hebben onder meer betrekking op de omgang met beschermde monumenten, archeologische monumenten, beschermde stads- en dorpsgezichten en beschermde cultuurlandschappen. Voor zover een project gevolgen kan hebben voor dergelijke waarden, moeten deze gevolgen bij de vaststelling van het projectbesluit worden betrokken. Dit sluit aan bij het voor projectbesluiten geldende kader voor cultureel erfgoed.

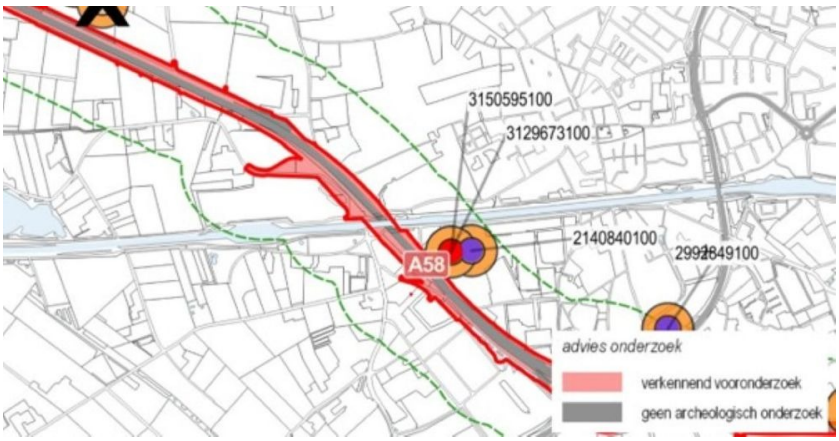
Voor het project zijn de aanwezige en te verwachten archeologische en cultuurhistorische waarden onderzocht. Daarnaast is een integraal ontwerp voor ruimtelijke kwaliteit opgesteld, waarin de landschappelijke en ruimtelijke inpassing van het project is uitgewerkt.

6.9.2 Effecten erfgoed

6.9.2.1 Cultuurhistorie en archeologie

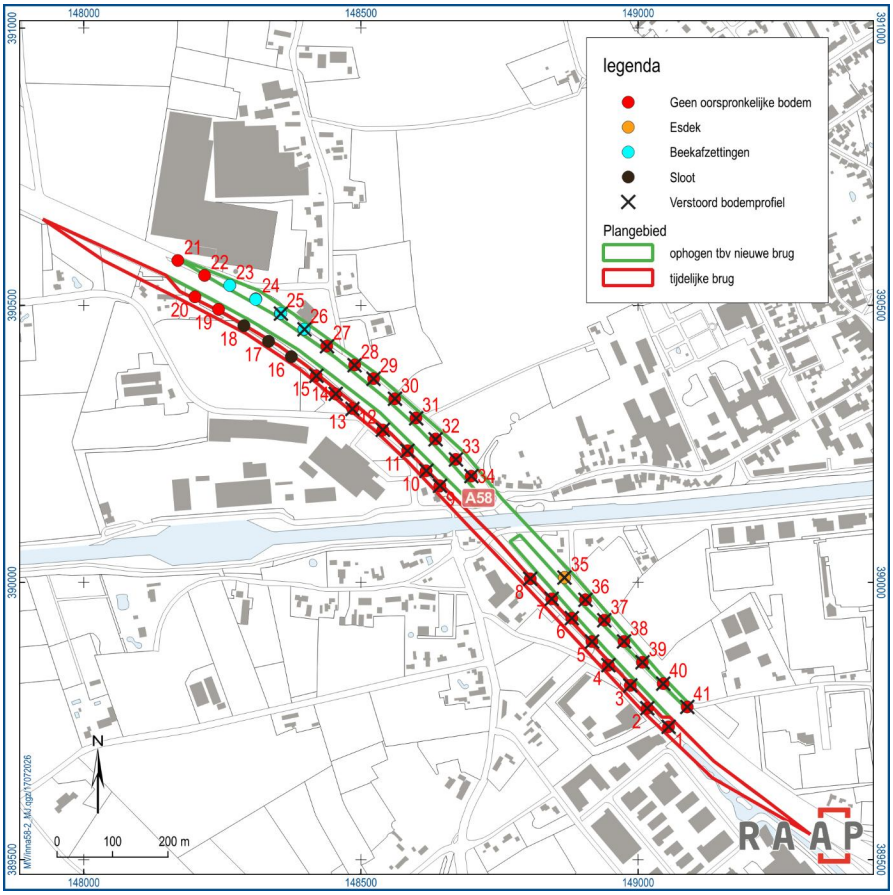
Tijdelijke situatie

In 2018 is voor het traject van de A58 tussen Eindhoven en Tilburg een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd door RAAP [12]. Het projectgebied voor de vervanging van de brug over het Wilhelminakanaal maakte onderdeel uit van dit onderzoek. Uit het bureauonderzoek volgde dat voor het projectgebied hoofdzakelijk een hoge archeologische verwachting gold voor resten uit de periode neolithicum tot en met nieuwe tijd. Daarnaast gold plaatselijk een hoge verwachting voor resten van jager-verzamelaars en een specifieke verwachting voor historische bebouwing.



Om deze verwachting nader te toetsen heeft RAAP in juni 2026 een inventariserend veldonderzoek in de vorm van een verkennend booronderzoek uitgevoerd [4]. Daarbij zijn verspreid over het projectgebied 41 boringen gezet.

Uit het booronderzoek blijkt dat de bodemopbouw als gevolg van de aanleg van de A58 sterk en diepgaand is verstoord. De oorspronkelijk verwachte hoge zwarte enkeerdgronden en podzolbodems zijn vrijwel volledig verdwenen. Slechts lokaal zijn nog beperkte resten van een gebroken podzol en een mogelijk restant van een esdek aangetroffen. Archeologische indicatoren zijn tijdens het veldonderzoek niet aangetroffen. Op basis van de aangetroffen bodemverstoringen heeft RAAP de oorspronkelijke hoge archeologische verwachting bijgesteld naar een lage tot zeer lage verwachting voor alle perioden en complextypen.



Figuur 9. Interpretatie boringen (RAAP, 2026).

Uit de historische analyse blijkt daarnaast dat het projectgebied onderdeel uitmaakt van een historisch dekzandlandschap met een lange gebruiksgeschiedenis als agrarisch gebied. Op het kadastrale minuutplan van 1811-1832 is in het noordoostelijke deel van het projectgebied een restant zichtbaar van de gracht die behoorde bij het voormalige Huis of Kasteeltje Boterwijksestraat. Volgens de gemeentelijke erfgoedinventarisatie betrof dit een voormalige adellijke woning of klein kasteel, waarvan de bovengrondse bebouwing vermoedelijk in de 19e eeuw is verdwenen. Tijdens het booronderzoek zijn ter plaatse geen aanwijzingen aangetroffen voor nog aanwezige resten van historische bebouwing.

Permanente situatie

Ooit maakte een deel van het gebied historisch onderdeel uit van een kamerlandschap, met door houtwallen, bomenrijen en andere landschapselementen omzoomde percelen. De aanleg van het Wilhelminakanaal in 1923 en de A58 vanaf 1963 hebben het oorspronkelijke cultuurlandschap vervolgens ingrijpend gewijzigd. De nieuwe brug veranderd niks aan deze bestaande landschappelijke structuren.

Beoordeling archeologie door bevoegd gezag

De Omgevingsdienst Zuidoost-Brabant heeft in het Advies Archeologische Monumentenzorg 2026 – nr. 223 van 11 augustus 2026 ingestemd met de resultaten van het archeologisch onderzoek en de aanbeveling onderschreven om het projectgebied archeologisch vrij te geven. Archeologisch vervolgonderzoek en het treffen van maatregelen voor het behoud of beheer van archeologische waarden zijn daarom niet noodzakelijk.

De mogelijkheid dat bij de uitvoering onverwacht archeologische vondsten worden aangetroffen, kan nooit volledig worden uitgesloten. Indien tijdens de grondwerkzaamheden archeologische vondsten worden aangetroffen, wordt gehandeld overeenkomstig de daarvoor geldende wettelijke meldingsplicht.

Aardkundige waarden

Voor aardkundige waarden is beoordeeld of binnen of in de directe omgeving van het projectgebied beschermde aardkundige waarden aanwezig zijn. Het projectgebied ligt in het Brabantse dekzandlandschap.

Binnen het gebied komen onder meer dekzandwelvingen, een lager gelegen dekzandvlakte en plaatselijk beekafzettingen voor.

Uit de uitgevoerde onderzoeken en de relevante provinciale kaartlagen volgt niet dat het projectgebied onderdeel uitmaakt van een beschermd aardkundig waardevol gebied. Het project leidt daarom niet tot aantasting van beschermde aardkundige waarden.

6.9.2.2 Landschap en ruimtelijke kwaliteit

Voor het project is een integraal ontwerp voor ruimtelijke kwaliteit opgesteld [2]. Hierin is de ruimtelijke kwaliteit van het ontwerp beschouwd vanuit gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde. Daarbij zijn uitgangspunten geformuleerd voor onder meer de vormgeving van de brug en de onderdoorgangen, de steunpunten, geluidsscherm (welke op grond van het saneringsplan wordt gerealiseerd), verlichting, materiaal- en kleurgebruik en de relatie met het omliggende landschap.

Vanuit de gebruikswaarde is het ontwerp gericht op een veilige en overzichtelijke verkeerssituatie voor weggebruikers, langzaam verkeer en scheepvaart. Daarbij wordt rekening gehouden met zichtlijnen, doorrij- en doorvaarmogelijkheden en een veilige passage onder de brug. Ook is rekening gehouden met de functies van het gebied voor fauna, waterafvoer, beheer en onderhoud.

Voor de belevingswaarde is als uitgangspunt gehanteerd dat de brug aansluit op de identiteit van de kanaalzone en de omliggende landschappen. De locatie vormt een overgang tussen oude cultuurgronden, bebouwd gebied, boskamers en ontginningsgronden, waarbij het Wilhelminakanaal een structurerend landschappelijk element vormt. Het ontwerp is gericht op het behouden van openheid, zichtlijnen en doorzichten en het voorkomen van visuele verrommeling. Daarbij wordt ingezet op een rustige en ingetogen vormgeving met slanke constructieve elementen, beperkt materiaalgebruik en een terughoudende kleurstelling.

De toekomstwaarde komt tot uitdrukking in ontwerpkeuzes gericht op duurzaamheid, onderhoudsvriendelijkheid en flexibiliteit voor toekomstige ontwikkelingen. De nieuwe brug wordt zodanig ontworpen dat rekening wordt gehouden met een mogelijke toekomstige aanpassing van de A58. Daarnaast wordt ingezet op duurzame materiaalkeuzes, herbruikbaarheid van onderdelen en een robuuste inrichting van onder meer geluidsscherm, verlichting en taluds.

Bij de landschappelijke inpassing wordt aangesloten bij de bestaande landschappelijke structuren. Daarbij wordt onder meer ingezet op het versterken van de continuïteit van het Wilhelminakanaal als landschappelijke structuur, het aansluiten op bestaande bomenrijen en groenstructuren, het realiseren van groene taluds en het waar mogelijk voortzetten van karakteristieke elementen uit de lokale omgeving.

6.9.3 Conclusie

Tijdelijke situatie

Uit het archeologisch onderzoek blijkt dat de bodem binnen vrijwel het gehele projectgebied sterk en diepgaand is verstoord. Archeologische indicatoren zijn niet aangetroffen en de oorspronkelijke hoge archeologische verwachting is bijgesteld naar laag tot zeer laag. De Omgevingsdienst Zuidoost-Brabant heeft ingestemd met de resultaten van het onderzoek en de aanbeveling onderschreven om het projectgebied archeologisch vrij te geven. Archeologisch vervolgonderzoek en maatregelen voor het behoud of beheer van archeologische waarden zijn daarom niet noodzakelijk.

Permanente situatie

Het projectgebied kent een historische landschappelijke context en een relatie met het voormalige Huis of Kasteeltje Boterwijksestraat. Het oorspronkelijke cultuurlandschap is echter door de aanleg van het Wilhelminakanaal en de A58 reeds sterk gewijzigd. Binnen het projectgebied zijn geen beschermde aardkundige waarden aanwezig.De landschappelijke en ruimtelijke inpassing van de nieuwe brug is uitgewerkt in het integraal ontwerp voor ruimtelijke kwaliteit. Door bij het ontwerp rekening te houden met onder meer openheid, zichtlijnen, bestaande landschappelijke structuren, materiaal- en kleurgebruik en de continuïteit van het Wilhelminakanaal, worden de ruimtelijke en landschappelijke kwaliteiten van het gebied in de inrichting betrokken.

Gelet hierop leidt het project niet tot een onevenredige aantasting van archeologische, cultuurhistorische, landschappelijke of aardkundige waarden. Het aspect erfgoed en ruimtelijke kwaliteit staat daarmee niet aan de vaststelling en uitvoering van het projectbesluit in de weg.

6.10 Natuur

6.10.1 Toetsingskader

De bescherming van natuur is geregeld in de Omgevingswet en de daarop gebaseerde uitvoeringsregelgeving. Voor dit project zijn de regels over Natura 2000-gebieden, beschermde soorten, houtopstanden en het Natuurnetwerk Brabant relevant.

Voor Natura 2000-gebieden geldt op grond van artikel 5.1, eerste lid, onder e, van de Omgevingswet een vergunningplicht voor activiteiten die significante gevolgen kunnen hebben voor een Natura 2000-gebied. Voor beschermde soorten zijn in hoofdstuk 11 van het Besluit activiteiten leefomgeving regels opgenomen ter bescherming van planten- en diersoorten en hun voortplantingsplaatsen, rustplaatsen en nesten. Voor aangewezen flora- en fauna-activiteiten geldt op grond van artikel 5.1, tweede lid, onder g, van de Omgevingswet een vergunningplicht.

Voor het Natuurnetwerk Nederland is artikel 9.3 van het Besluit kwaliteit leefomgeving van belang. Deze instructieregel is van toepassing op een projectbesluit van het Rijk en is gericht op het behoud van de kwaliteit, oppervlakte en samenhang van het Natuurnetwerk Nederland. In Noord-Brabant is dit netwerk in de Omgevingsverordening Noord-Brabant aangewezen als het Natuurnetwerk Brabant.

Voor het vellen van houtopstanden gelden de regels uit hoofdstuk 11 van het Besluit activiteiten leefomgeving. Deze regels hebben onder meer betrekking op de meldplicht en herbeplantingsplicht voor houtopstanden buiten de bebouwingscontour houtkap.

Voor de vervanging van de A58-brug over het Wilhelminakanaal is de minister van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur (LVVN) het bevoegd gezag voor de toepassing van de rijksregels voor houtopstanden. Daarnaast is de minister van LVVN bevoegd gezag voor vergunningplichtige flora- en fauna-activiteiten, voor zover sprake is van activiteiten van nationaal belang als bedoeld in artikel 4.12 van het Omgevingsbesluit. De uitvoering van deze bevoegdheden vindt plaats via de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO).

Rijkswaterstaat beschikt over een ontheffing voor houtopstanden op grond van de voormalige Wet natuurbescherming, die op grond van het overgangsrecht onder de Omgevingswet van toepassing blijft. Bij de uitvoering van het project wordt beoordeeld welke verplichtingen uit deze ontheffing voortvloeien en op welke wijze wordt voldaan aan de toepasselijke regels voor het vellen en herbeplanten van houtopstanden.

Daarnaast is afzonderlijk beoordeeld of voor het vellen van houtopstanden een gemeentelijke omgevingsvergunning is vereist op grond van de Bomenverordening Oirschot 2010.

Voor het project is een natuurtoets uitgevoerd naar de gevolgen voor Natura 2000-gebieden, beschermde soorten, houtopstanden, het Natuurnetwerk Brabant en de Groenblauwe Waarden [13]. Voor Natura 2000-gebieden zijn aanvullend een AERIUS-berekening en een ecologische voortoets naar de gevolgen van stikstofdepositie uitgevoerd [15, 16]. Daarnaast is aanvullend soortgericht onderzoek uitgevoerd naar de aanwezigheid van beschermde soorten en beschermde functies binnen het projectgebied [14]. Voor het Natuurnetwerk Brabant wordt nog een nadere beoordeling uitgevoerd.

6.10.2 Effecten natuur

Tijdelijke situatie

Gebiedsbescherming Natura 2000

De dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden zijn Kempenland-West (op ongeveer 3,4km van het projectgebied) en Kampina & Oisterwijkse Vennen (op ongeveer 5km van het projectgebied). Daarnaast bevinden zich binnen de invloedssfeer van het project verschillende andere Natura 2000-gebieden.

Uit de natuurtoets blijkt dat het project niet leidt tot ruimtebeslag binnen Natura 2000-gebieden en geen invloed heeft op regionale grond- of oppervlaktewatersystemen die onderdeel uitmaken van Natura 2000-gebieden. Effecten als gevolg van oppervlakteverlies, versnippering, verdroging en vernatting zijn daarom op voorhand uitgesloten. Ook effecten als gevolg van geluid, licht, trillingen en optische verstoring kunnen vanwege de afstand tot de Natura 2000-gebieden en de aard van de werkzaamheden op voorhand worden uitgesloten.

Voor de aanlegfase is met AERIUS Calculator een maximale tijdelijke toename van stikstofdepositie van 0,59 mol N/ha/jaar berekend.

Naar aanleiding van de berekende tijdelijke depositietoename is een ecologische voortoets stikstofeffecten uitgevoerd [16]. Daarbij zijn de gevolgen voor de betrokken Natura 2000-gebieden beoordeeld aan de hand van onder meer de instandhoudingsdoelstellingen, aanwezige habitattypen en leefgebieden, de actuele staat van instandhouding en mogelijke cumulatieve effecten met andere plannen en projecten.

Uit de ecologische voortoets volgt dat significante gevolgen voor Natura 2000-gebieden op basis van objectieve gegevens op voorhand kunnen worden uitgesloten.

Natuurnetwerk Brabant

Het Wilhelminakanaal ter hoogte van de A58 maakt onderdeel uit van het Natuurnetwerk Brabant en vervult een ecologische functie binnen het provinciale natuurnetwerk. De vervanging van de bestaande brug en de aanleg van de tijdelijke brug kunnen met name tijdens de uitvoeringsfase gevolgen hebben voor de ecologische waarden en kenmerken van het gebied.

Daarom wordt een nadere beoordeling uitgevoerd naar de gevolgen van het project voor het Natuurnetwerk Brabant. Daarbij wordt beoordeeld of de werkzaamheden leiden tot aantasting van de relevante ecologische waarden en kenmerken en of maatregelen noodzakelijk zijn om eventuele effecten te voorkomen, beperken of compenseren.

Op grond van artikel 9.3 van het Besluit kwaliteit leefomgeving moet bij de vaststelling van het projectbesluit worden beoordeeld of het project nadelige gevolgen kan hebben voor de wezenlijke kenmerken en waarden van het Natuurnetwerk Brabant. Indien dergelijke gevolgen optreden, moet worden verzekerd dat deze tijdig worden gecompenseerd, zodat de kwaliteit, oppervlakte en samenhang van het natuurnetwerk behouden blijven.

De nadere beoordeling wordt vóór de vaststelling van het definitieve projectbesluit afgerond. De resultaten hiervan worden betrokken bij de motivering van het projectbesluit. Indien maatregelen noodzakelijk blijken om nadelige gevolgen te voorkomen, beperken of compenseren, worden deze voldoende concreet uitgewerkt en waar nodig juridisch geborgd in het projectbesluit.

Het projectgebied ligt niet binnen gebieden die als Groenblauwe Waarden zijn aangewezen. Negatieve effecten op deze gebieden zijn daarom uitgesloten.

Soortenbescherming

Uit de natuurtoets blijkt dat binnen het projectgebied en de directe omgeving geschikt leefgebied aanwezig is voor verschillende beschermde soorten [13]. Voor een aantal soorten kan op basis van de uitgevoerde quickscan nog niet met voldoende zekerheid worden vastgesteld of beschermde functies aanwezig zijn.

Daarom is aanvullend soortgericht onderzoek uitgevoerd naar [14]:
- drijvende waterweegbree;
- eekhoorn;
- boommarter;
- steenmarter;
- rugstreeppad;
- verblijfplaatsen van vleermuizen en vlieg- en migratieroutes van vleermuizen;
- jaarrond beschermde nesten van roofvogels;
- huismus; en
- Gierzwaluw.

Drijvende waterweegbree

De drijvende waterweegbree is tijdens meerdere veldbezoeken niet aangetroffen binnen het projectgebied. Daarom kan worden uitgesloten dat deze beschermde plantensoort binnen het onderzochte gebied voorkomt. Wel zijn andere algemene oever- en waterplanten aangetroffen, waaronder grote waterweegbree, gewone wederik, gele lis en riet.

Eekhoorn

In bosschage 2 is de eekhoorn tijdens het onderzoek herhaaldelijk waargenomen met behulp van wildcamera's. In bosschage 1 zijn geen waarnemingen van de soort gedaan. Hiermee is vastgesteld dat de

eekhoorn actief gebruikmaakt van bosschage 2. De exacte locaties van eventuele verblijfplaatsen konden vanwege de dichte begroeiing niet worden vastgesteld. Verblijfplaatsen in de boomkronen kunnen niet worden uitgesloten.

Kapwerkzaamheden in bosschage 2 kunnen daardoor leiden tot beschadiging of vernietiging van beschermde verblijfplaatsen. Daarnaast kan verlichting tijdens het gebruik van de tijdelijke bypass en hulpbrug negatieve effecten hebben op het leefgebied van de eekhoorn, doordat licht verder in het bosschage kan doordringen. Deze effecten kunnen mogelijk worden voorkomen of beperkt door maatregelen in het ontwerp of de uitvoering.

Boommarter

Tijdens het onderzoek met wildcamera's zijn geen boommarters waargenomen. De aanwezigheid van de boommarter binnen het projectgebied is daarom niet vastgesteld.

Steenmarter

De steenmarter is tijdens het onderzoek herhaaldelijk waargenomen met behulp van wildcamera's in bosschage 2. Daarmee is vastgesteld dat deze soort actief gebruikmaakt van dit deel van het projectgebied. Verblijfplaatsen zijn niet aangetroffen, maar kunnen vanwege de aanwezige dichte ondergroei niet volledig worden uitgesloten.

Kapwerkzaamheden in bosschage 2 kunnen leiden tot beschadiging of vernietiging van beschermde verblijfplaatsen. Daarnaast kan verlichting tijdens het gebruik van de tijdelijke bypass en hulpbrug negatieve effecten hebben op het leefgebied van de steenmarter. Deze effecten kunnen mogelijk worden voorkomen of beperkt door maatregelen in het ontwerp of de uitvoering.

Rugstreeppad

Uit het eDNA-onderzoek en aanvullende luisterrondes blijkt dat de rugstreeppad niet aanwezig is binnen het projectgebied. Er is geen eDNA van de soort aangetroffen en tijdens de veldbezoeken is geen kooractiviteit waargenomen. Het voorkomen van voortplantingswater van de rugstreeppad binnen het projectgebied kan daarom worden uitgesloten.

Vleermuizen

Binnen het projectgebied zijn geen zomerverblijfplaatsen, kraamverblijfplaatsen of vaste paarverblijfplaatsen van vleermuizen vastgesteld. Wel is vastgesteld dat het Wilhelminakanaal fungeert als vliegroute voor onder andere gewone dwergvleermuis, laatvlieger, rosse vleermuis, watervleermuis en meervleermuis. Uit het aanvullende onderzoek blijkt bovendien dat het Wilhelminakanaal als migratieroute door de meervleermuis wordt gebruikt.

De aanleg en het gebruik van de tijdelijke bypass en hulpbrug kunnen leiden tot barrièrewerking op de aanwezige vlieg- en migratieroutes. Daarnaast kan nachtelijke verlichting tijdens de werkzaamheden en tijdens het gebruik van de tijdelijke bypass leiden tot verstoring van foeragerende en passerende vleermuizen. Hierdoor kunnen beschermde functies worden aangetast en kunnen de soortenbeschermingsregels worden overtreden.

Om verstoring door verlichting zoveel mogelijk te beperken, worden werkzaamheden waar mogelijk bij daglicht uitgevoerd. Indien werkzaamheden bij duisternis noodzakelijk zijn, wordt aangepaste verlichting toegepast die zoveel mogelijk op de bouwplaats wordt gericht en uitstraling naar het omliggende landschap en het Wilhelminakanaal beperkt. Daarnaast wordt de verlichting van de tijdelijke bypass en hulpbrug en van de nieuwe brug beoordeeld ten opzichte van de huidige lichtsituatie, om vast te stellen of aanvullende maatregelen nodig zijn voor het behoud van de vlieg- en migratieroutes.

Jaarrond beschermde nesten van roofvogels

In de omgeving van het projectgebied is een nest van een buizerd aangetroffen. Hoewel het nest vanwege begroeiing moeilijk zichtbaar was, zijn in de omgeving buizerds waargenomen en hebben omwonenden bevestigd dat de soort gebruikmaakt van het nest. Daarom wordt uitgegaan van een actief nest.

De aanleg van de tijdelijke bypass en hulpbrug en de daarvoor noodzakelijke kapwerkzaamheden kunnen, wanneer deze plaatsvinden binnen het broedseizoen van de buizerd (februari tot en met augustus), leiden tot zodanige verstoring dat het nest wordt verlaten. Hoewel de nestboom behouden blijft, kan verstoring

optreden doordat werkzaamheden binnen de verstoringsafstand van het nest plaatsvinden. De werkzaamheden kunnen daarmee leiden tot overtreding van de soortenbeschermingsregels.

Huismus

Bij de woning aan Moorland 1 zijn drie nestplaatsen van de huismus vastgesteld. Deze nestplaatsen zijn beschermd. De woning blijft bij de uitvoering van het project behouden. De aanleg en het gebruik van de tijdelijke bypass en hulpbrug kunnen echter leiden tot verstoring van de aanwezige nestplaatsen. Afhankelijk van de aard en omvang van deze verstoring kan sprake zijn van overtreding van de soortenbeschermingsregels. Bij de verdere uitwerking van het ontwerp en de uitvoeringswijze wordt beoordeeld welke maatregelen noodzakelijk zijn om deze verstoring te voorkomen of te beperken.

Gierzwaluw

Tijdens het onderzoek zijn geen verblijfplaatsen of nestlocaties van de gierzwaluw binnen het projectgebied vastgesteld. Het voorkomen van deze soort als broedvogel binnen het projectgebied kan daarom worden uitgesloten.

Daarnaast zijn in de natuurtoets maatregelen benoemd ter invulling van de specifieke zorgplicht. Deze hebben onder meer betrekking op algemeen voorkomende amfibieën, vissen, kleine zoogdieren en Rode Lijstsoorten. De voor de uitvoering relevante maatregelen worden vastgelegd in een ecologisch werkprotocol.

Voor de beschermde soorten en functies waarvoor overtreding van verbodsbepalingen niet kan worden uitgesloten, worden de noodzakelijke mitigerende en, indien nodig, compenserende maatregelen nader uitgewerkt. Daarbij wordt onder meer aandacht besteed aan het behoud van functionele leefgebieden, het voorkomen van verstoring van beschermde nest- en verblijfplaatsen en de instandhouding van vliegroutes van vleermuizen.

In het bijzonder wordt bij de verdere uitwerking aandacht besteed aan de mogelijke aantasting van verblijfplaatsen van steenmarter en eekhoorn in bosschage 2, de verstoring van het buizerdnest en de huismusnesten en de gevolgen van de tijdelijke bypass en hulpbrug voor de vlieg- en migratieroutes van vleermuizen. Daarbij worden ook de mogelijke effecten van verlichting tijdens de aanleg- en gebruiksfase van de tijdelijke bypass en hulpbrug betrokken.

De maatregelen worden afgestemd op het definitieve ontwerp en de voorgenomen uitvoeringswijze. Voor zover overtreding van verbodsbepalingen niet kan worden voorkomen, wordt een omgevingsvergunning voor een flora- en fauna-activiteit aangevraagd. De benodigde vergunning wordt vóór aanvang van de betreffende vergunningplichtige werkzaamheden verkregen.

Bij de vaststelling van het projectbesluit moet voldoende aannemelijk zijn dat de benodigde omgevingsvergunning kan worden verleend en dat de daarvoor noodzakelijke mitigerende en compenserende maatregelen uitvoerbaar en effectief zijn. De verdere technische uitwerking kan plaatsvinden in de uitvoeringsfase, mits de ecologische en juridische uitvoerbaarheid van het project bij de vaststelling van het projectbesluit voldoende is onderbouwd.

Houtopstanden

Om de realisatie van het project mogelijk te maken, moeten op verschillende locaties houtopstanden worden geveld. De te vellen houtopstanden liggen buiten de gemeentelijke bebouwingscontour houtkap, waardoor de regels uit afdeling 11.3 van het Besluit activiteiten leefomgeving en de Ontheffing houtopstanden Rijkswaterstaat van toepassing zijn.

Voor het geheel of gedeeltelijk vellen van de houtopstanden is een melding bij de minister van LVVN noodzakelijk. De benodigde meldingen zullen de informatie bevatten zoals in artikel 11.127 van het Besluit activiteiten leefomgeving is omschreven. Informatie die bij de melding wordt verstrekt is feitelijke informatie met betrekking tot de te vellen houtopstanden en een motivering waarom het vellen nodig is.

De Ontheffing houtopstanden Rijkswaterstaat bevat afwijkende voorwaarden voor onder meer de herbeplanting. Op grond van artikel 3, eerste lid, van de ontheffing geldt een uitzondering op de reguliere herbeplantingstermijn voor projecten met een uitvoeringsduur van meer dan twee jaar. Aangezien de werkzaamheden voor de vervanging van de A58-brug naar verwachting maximaal anderhalf jaar duren, is deze uitzondering niet van toepassing. Voor het project wordt daarom uitgegaan van de reguliere herbeplantingstermijn. De overige bepalingen van de ontheffing blijven, voor zover aan de daarin gestelde voorwaarden wordt voldaan, van toepassing.

Permanente situatie

Gebiedsbescherming Natura 2000

De gebruiksfase leidt niet tot een toename van stikstofdepositie.

Soortenbescherming

Uit het aanvullende soortenonderzoek blijkt dat in de permanente situatie geen aanvullende negatieve effecten worden verwacht op de steenmarter en eekhoorn door het gebruik van de nieuwe brug. Voor de buizerd wordt evenmin aanvullende verstoring verwacht ten opzichte van de huidige situatie.

Voor vleermuizen wordt de verlichting van de nieuwe brug beoordeeld ten opzichte van de huidige lichtsituatie, om vast te stellen of het functioneren van de aanwezige vlieg- en migratieroutes behouden blijft. Ook wordt bij de verdere uitwerking beoordeeld of de nieuwe brug aanvullende verstoring kan veroorzaken van de aanwezige nestplaatsen van de huismus. Waar noodzakelijk worden maatregelen getroffen om nadelige effecten te voorkomen of te beperken.

Houtopstanden

Naast de meldplicht geldt op grond van artikel 11.129 van het Besluit activiteiten leefomgeving een herbeplantingsplicht als een houtopstand geheel of gedeeltelijk is geveld.

De herplantplicht zal overeenkomstig de Ontheffing houtopstanden Rijkswaterstaat plaatsvinden. Dit houdt onder andere in dat een gevelde houtopstand op andere grond dan waarop de gevelde houtopstand zich bevond mag worden herbeplant. Voor zover aan de toepasselijke voorwaarden van de ontheffing wordt voldaan, geldt voor de herbeplanting een termijn van vijf jaar. Ook moet minstens een gelijke oppervlakte herbeplanting worden gerealiseerd als de oppervlakte van de verwijderde houtopstanden.

Daarnaast zal bij de eerdergenoemde melding ook een herbeplantingsplan worden ingediend. Dit plan bevat in ieder geval de totale oppervlakte van herbeplante houtopstand in m^2, een specificatie van het aantal herbeplante bomen, de soortaanduiding en kwaliteit, en een toelichting over de geplande uitvoering van de herbeplanting. Binnen het projectgebied wordt bij verdere uitwerking richting de realisatie onderzocht op welke locaties herbeplanting kan plaatsvinden, waarbij ook rekening wordt gehouden met de toekomstige inrichting van het gebied, beheer- en veiligheidsaspecten en de ecologische en landschappelijke kwaliteit.

Indien blijkt dat voor bepaalde werkzaamheden geen gebruik kan worden gemaakt van de afwijkende voorwaarden uit de ontheffing, wordt voor die werkzaamheden voldaan aan de reguliere wettelijke verplichtingen of wordt, indien noodzakelijk en juridisch mogelijk, afzonderlijk toestemming verkregen voor een afwijkende wijze van herbeplanting.

6.10.3 Conclusie

Tijdelijke situatie

Uit de uitgevoerde natuurtoets, AERIUS-berekening en ecologische voortoets stikstofeffecten volgt dat significante gevolgen voor Natura 2000-gebieden op voorhand kunnen worden uitgesloten. De tijdelijke toename van stikstofdepositie tijdens de aanlegfase leidt, afzonderlijk en in cumulatie met andere plannen en projecten, volgens de ecologische voortoets niet tot significante gevolgen voor de betrokken Natura 2000-gebieden.

Uit het aanvullende soortenonderzoek blijkt dat binnen het projectgebied verschillende beschermde soorten en functies aanwezig zijn. Het gaat onder meer om vlieg- en migratieroutes van vleermuizen langs het Wilhelminakanaal, drie nestlocaties van huismus, een vermoedelijk actief buizerdnest en het gebruik van een bosschage door steenmarter en eekhoorn. De aanleg en het gebruik van de tijdelijke bypass en hulpbrug kunnen leiden tot aantasting van beschermde verblijfplaatsen, verstoring van nestlocaties en negatieve effecten op vlieg- en migratieroutes. Daarbij zijn met name de gevolgen van kapwerkzaamheden, verlichting en barrièrewerking van belang. De werkzaamheden kunnen daarmee leiden tot overtreding van de soortenbeschermingsregels.

Voor de beschermde soorten worden de benodigde mitigerende en eventuele compenserende maatregelen uitgewerkt. Hierbij wordt specifiek aandacht besteed aan de bescherming van verblijfplaatsen en nestlocaties en het beperken van verstoring door verlichting en barrièrewerking. Voor zover overtreding van verbodsbepalingen niet kan worden voorkomen, wordt een omgevingsvergunning voor een flora- en

fauna-activiteit aangevraagd. Bij vaststelling van het definitieve projectbesluit moet voldoende aannemelijk zijn dat deze vergunning kan worden verleend en dat de noodzakelijke maatregelen uitvoerbaar en effectief zijn.

Ook wordt een nadere beoordeling uitgevoerd naar de gevolgen van de tijdelijke werkzaamheden voor het Natuurnetwerk Brabant. Deze beoordeling wordt vóór vaststelling van het definitieve projectbesluit afgerond. Indien daaruit blijkt dat nadelige gevolgen optreden voor de wezenlijke kenmerken en waarden van het natuurnetwerk, wordt overeenkomstig artikel 9.3 Bkl verzekerd dat deze tijdig worden gecompenseerd. Eventuele noodzakelijke maatregelen worden waar nodig juridisch geborgd in het projectbesluit.

Permanente situatie

In de permanente situatie wordt de bestaande brug vervangen door een nieuwe brug op grotendeels dezelfde locatie. De gebruiksfase leidt niet tot een toename van stikstofdepositie. Voor steenmarter, eekhoorn en buizerd worden in de permanente gebruiksfase geen aanvullende negatieve effecten verwacht. Voor vleermuizen en huismus worden de mogelijke effecten van de definitieve inrichting, waaronder verlichting en eventuele verstoring, bij de verdere uitwerking beoordeeld. Voor zover uit de nadere ecologische beoordeling blijkt dat de definitieve inrichting gevolgen heeft voor beschermde soorten of het Natuurnetwerk Brabant, worden de noodzakelijke maatregelen betrokken bij de verdere uitwerking en waar nodig geborgd in het projectbesluit.

Voor de te verwijderen houtopstanden wordt voldaan aan de toepasselijke meld- en herplantverplichtingen. Daarbij wordt rekening gehouden met de voorwaarden van de Ontheffing houtopstanden Rijkswaterstaat. De uitzondering op de reguliere herbeplantingstermijn uit artikel 3, eerste lid, is vanwege de voorziene uitvoeringsduur van maximaal anderhalf jaar niet van toepassing.

Algemene conclusie

Op basis van de beschikbare onderzoeksresultaten zijn vooralsnog geen aanwijzingen aanwezig dat het project vanuit het aspect natuur niet uitvoerbaar is. Voor vaststelling van het definitieve projectbesluit moeten de beoordeling van het Natuurnetwerk Brabant en de uitvoerbaarheid van de benodigde soortenbeschermingsmaatregelen en vergunningverlening voldoende zijn onderbouwd. Daarbij dient in het bijzonder aandacht te worden besteed aan de gevolgen van de tijdelijke bypass en hulpbrug voor beschermde soorten, waaronder verstoring door verlichting, barrièrewerking en aantasting van verblijfplaatsen en nestlocaties. Indien aan deze voorwaarden wordt voldaan, staat het aspect natuur niet aan de vaststelling en uitvoering van het projectbesluit in de weg.

6.11 Verkeer

6.11.1 Toetsingskader

Voor het project zijn de gevolgen voor het wegverkeer en het vaarwegverkeer beoordeeld. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen de gebruiksfase en de realisatiefase. De verkeerskundige modelresultaten voor het wegverkeer en de uitgangspunten voor de bereikbaarheid tijdens de uitvoering zijn vastgelegd in de Rapportage verkeer brug A58 Oirschot – modelresultaten en bereikbaarheidsplan [17]. De gevolgen voor het vaarwegverkeer zijn afzonderlijk beoordeeld in deze motivering.

Voor het wegverkeer is beoordeeld in hoeverre het project gevolgen heeft voor de verkeersafwikkeling, bereikbaarheid en verkeersveiligheid op de A58 en het omliggende wegennet. Daarbij is voor de realisatiefase in het bijzonder gekeken naar de gevolgen van het gebruik van de tijdelijke bypass en de noodzakelijke weekendafsluitingen.

Voor het vaarwegverkeer is beoordeeld in hoeverre de vervanging van de brug en de werkzaamheden tijdens de realisatiefase gevolgen hebben voor de beschikbaarheid, bereikbaarheid en het functioneren van het Wilhelminakanaal als vaarweg. Daarbij zijn zowel de definitieve doorvaarhoogte als de tijdens de uitvoering noodzakelijke tijdelijke stremmingen betrokken.

Uitgangspunt voor de gebruiksfase is dat de bestaande brug wordt vervangen zonder uitbreiding van de verkeerscapaciteit van de A58. Met het project wordt evenmin beoogd de capaciteit van het Wilhelminakanaal te vergroten.

6.11.2 Effecten verkeer

Tijdelijke situatie

Wegverkeer

Tijdens de realisatiefase wordt het verkeer over een tijdelijke bypass geleid. Uit de verkeerskundige berekeningen blijkt dat een bypass met een 4-0-contraflow-systeem en een maximumsnelheid van 90 km/uur niet leidt tot significante veranderingen in de verhouding tussen verkeersintensiteit en wegcapaciteit en daarmee in de netwerkbelasting ten opzichte van de referentiesituatie in 2030 zonder werkzaamheden.

Ten behoeve van de verkeersveiligheid worden de tijdelijke bypass en hulpbrug voorzien van de hiervoor noodzakelijke geleidebarrier. Deze geleidebarrier draagt bij aan een veilige verkeersafwikkeling tijdens het gebruik van de tijdelijke bypass en hulpbrug. De toepassing hiervan is vastgelegd in artikel 3.1 van de regeling van dit projectbesluit.

Tijdens de realisatiefase zijn daarnaast enkele weekendafsluitingen van de A58 noodzakelijk, onder meer voor het aansluiten van de bestaande A58 op de tijdelijke bypass en het terugbrengen van het verkeer naar de definitieve situatie. Tijdens deze afsluitingen wordt verkeer omgeleid. Dit leidt tot een tijdelijke toename van het verkeer op onder meer de N269 en N395 en op de grootschalige omleidingsroute via de N65 en A2. Op deze routes kan het verkeersbeeld tijdens de weekendafsluitingen aanzienlijk drukker zijn en kan tijdelijk verkeershinder optreden, onder meer ter plaatse van verbindingsbogen tussen snelwegen.

Om de verkeershinder tijdens de realisatiefase zoveel mogelijk te beperken, wordt voor de uitvoering een verkeersplan opgesteld. Dit verkeersplan wordt als eis meegegeven aan de aannemer en bevat de maatregelen die nodig zijn om de verkeersafwikkeling en bereikbaarheid tijdens de werkzaamheden zoveel mogelijk te waarborgen.

De onderdoorgangen ter plaatse van de brug vervullen voornamelijk een lokale functie en kennen een beperkt aantal gebruikers. Tijdelijke afsluitingen van deze onderdoorgangen hebben daarom met name gevolgen voor direct omwonenden en lokaal verkeer. Ook deze effecten worden betrokken bij de verkeersmaatregelen voor de uitvoeringsfase.

Vaarwegverkeer

Tijdens de realisatiefase zijn meerdere tijdelijke stremmingen van het Wilhelminakanaal noodzakelijk. De stremmingen worden afgestemd op het gebruik van de vaarweg. Gelet op de verkeersintensiteit en de duur van de stremmingen kunnen vaarweggebruikers hun vaart hierop afstemmen, bijvoorbeeld door hun planning aan te passen of de passage af te wachten. De tijdelijke stremmingen leiden naar verwachting niet tot relevante omvaareffecten.

Permanente situatie

Wegverkeer

De vervanging van de brug leidt in de gebruiksfase niet tot een uitbreiding van de wegcapaciteit. Uit de verkeerskundige analyse blijkt dat het project niet leidt tot een wijziging van de verkeersintensiteiten ten opzichte van de referentiesituatie. Hierdoor ontstaan in de gebruiksfase geen aanvullende verkeerseffecten en treden evenmin daarmee samenhangende effecten op, zoals een toename van de het geluid of een verslechtering van de luchtkwaliteit.

Vaarwegverkeer

Het Wilhelminakanaal is ter plaatse een klasse II-vaarweg met een beroepsvaartintensiteit van gemiddeld circa zes schepen per dag. In de gebruiksfase blijft de functie van de vaarweg ongewijzigd. De nieuwe brug krijgt een grotere doorvaarthoogte, maar deze wijziging leidt niet tot een relevante verandering van het functioneren of het gebruik van de vaarweg. Een toename van de scheepvaartintensiteit als gevolg van het project wordt daarom niet verwacht.

6.11.3 Conclusie

Tijdelijke situatie

Tijdens de realisatiefase wordt de verkeersfunctie van de A58 zoveel mogelijk in stand gehouden door het gebruik van een tijdelijke bypass en hulpbrug. Om de verkeersveiligheid tijdens het gebruik hiervan te waarborgen, worden de bypass en hulpbrug voorzien van de hiervoor noodzakelijke geleidebarrier. De noodzakelijke weekendafsluitingen leiden tijdelijk tot een hogere verkeersbelasting en verkeershinder

op alternatieve routes, waaronder de N269, N395, N65 en A2. Om deze hinder zoveel mogelijk te beperken, wordt voor de uitvoering een verkeersplan opgesteld en als eis aan de aannemer meegegeven.

Voor het vaarwegverkeer zijn tijdens de realisatiefase tijdelijke stremmingen noodzakelijk. Deze worden afgestemd op het gebruik van de vaarweg en leiden niet tot relevante omvaar-effecten.

Permanente situatie

De vervanging van de brug leidt in de gebruiksfase niet tot een uitbreiding van de verkeerscapaciteit of een toename van de verkeersintensiteiten op de A58. Ook het functioneren en gebruik van het Wilhelminakanaal veranderen in de gebruiksfase niet wezenlijk.

Gelet op het tijdelijke karakter van de effecten en de maatregelen die worden getroffen om de verkeershinder te beperken en de verkeersveiligheid te waarborgen, staat het aspect verkeer niet aan de vaststelling en uitvoering van het projectbesluit in de weg.

6.12 Ontplofbare oorlogsresten

Voor de uitvoerbaarheid van het project is beoordeeld of binnen het projectgebied rekening moet worden gehouden met de aanwezigheid van ontplofbare oorlogsresten. Hiervoor is gebruikgemaakt van een projectgebonden combinatieonderzoek dat voor het project InnovA58 is uitgevoerd [18]. Het onderzoeksgebied van dit onderzoek overlapt met het projectgebied voor de vervanging van de brug over het Wilhelminakanaal.

Uit het onderzoek volgen geen aanwijzingen dat ontplofbare oorlogsresten een belemmering vormen voor de uitvoering van het project. De voor het project relevante onderzoeksgebieden zijn als onverdacht beoordeeld. Aanvullende beheersmaatregelen zijn op basis van het onderzoek niet noodzakelijk.

De omgang met eventueel onverwacht aangetroffen ontplofbare oorlogsresten betreft een uitvoerings- en arbeidsveiligheidsaspect. Tijdens de uitvoering wordt het protocol voor het onverwacht aantreffen van ontplofbare oorlogsresten gehanteerd en wordt het betrokken personeel geïnformeerd over de herkenning daarvan.

6.13 Maatregelen ter voorkoming, beperking of compensatie van nadelige gevolgen fysieke leefomgeving

Uit de in dit hoofdstuk beschreven onderzoeken en beoordelingen blijkt dat de vervanging van de brug, met inbegrip van de tijdelijke bypass en hulpbrug, gevolgen kan hebben voor verschillende onderdelen van de fysieke leefomgeving. Waar nodig worden maatregelen getroffen om deze nadelige gevolgen te voorkomen, te beperken of te compenseren.

De maatregelen die noodzakelijk zijn voor de uitvoerbaarheid en aanvaardbaarheid van het project worden, voor zover deze niet reeds op grond van andere regelgeving of besluiten zijn geborgd, opgenomen in het regelingdeel van dit projectbesluit. Het betreft de volgende maatregelen.

Geluid

Door de verhoging van het lengteprofiel van de A58 kunnen zonder geluidbeperkende maatregelen overschrijdingen van de geldende geluidproductieplafonds optreden. Om na realisatie van het project aan de geldende geluidproductieplafonds te voldoen, wordt op de hoofdrijbaan rechts tussen km 19,80 en km 21,99 en op de hoofdrijbaan links tussen km 19,83 en km 21,99 tweelaags ZOAB-fijn toegepast. Op de brug zelf wordt tweelaags ZOAB toegepast. Een ander wegdektype kan worden toegepast indien dit ten minste dezelfde geluidreducerende eigenschappen heeft. Deze maatregelen zijn opgenomen in artikel 2.1 van de regeling.

Voor de tijdelijke bypass wordt enkellaags ZOAB toegepast, of een wegdektype met ten minste dezelfde geluidreducerende eigenschappen. Daarnaast geldt gedurende het gebruik van de bypass een maximumsnelheid van 90 km/uur en wordt een geleidebarrier toegepast. Hiermee worden de geluidgevolgen van de tijdelijke verlegging van het verkeer zoveel mogelijk beperkt.

In dit projectbesluit wordt een geïntegreerd besluit tot vaststelling van geluidproductieplafonds opgenomen, waarin met toepassing van artikel 3.46, eerste lid, van het Besluit kwaliteit leefomgeving wordt bepaald dat voor het naleven van de vastgestelde geluidproductieplafonds een afwijkend tijdstip geldt, te weten het kalenderjaar waarin het project en de maatregelen geheel gereed zullen zijn. De bestaande waarden van de geluidproductieplafonds worden daarbij niet gewijzigd.

Waterhuishouding en waterkwaliteit

Tijdens de tijdelijke bouwfase neemt het verharde oppervlak met circa 12.194 m² toe en neemt het oppervlak aan open water door tijdelijke demping van watergangen met circa 3.048 m² af. Om nadelige gevolgen voor het watersysteem te voorkomen, worden tijdelijke waterbergings- en afwatervoorzieningen gerealiseerd. Uitgaande van een bergingseis van 80 mm bedraagt de indicatieve waterbergingsopgave circa 976 m³. Mogelijke maatregelen zijn het verbreden van bestaande watergangen en het toepassen van tijdelijke sloten of drainage, eventueel in combinatie met een pomp.

In de permanente situatie neemt het verharde oppervlak met circa 774 m² af en blijft het totale oppervlak aan open water per saldo gelijk. Ter compensatie van het gedeeltelijk dempen van watergang OWL10164_HO1 wordt watergang OWL10178_HO1 verbreed. Het overige gedeelte van watergang OWL10164_HO1 wordt teruggebracht en waar nodig aangesloten door middel van een duiker of voorde. Na verwijdering van de tijdelijke bypass wordt ook watergang OWL10060_HO1 hersteld.

De afvoerende functie van bestaande watergangen blijft behouden. Dit geldt in het bijzonder voor watergang BS50.1_HO1 en de daarop aangesloten gemeentelijke riooloverstort. De tijdelijke en permanente inrichting worden daarnaast zodanig uitgevoerd dat de afwatering van aangrenzende gronden en de bereikbaarheid van watergangen voor beheer en onderhoud behouden blijven.

De maatregelen voor de waterhuishouding zijn opgenomen in artikel 2.2 van de regeling. De exacte ligging, dimensionering en technische uitvoering van de tijdelijke waterhuishoudkundige voorzieningen worden voorafgaand aan de realisatie nader uitgewerkt. Deze nadere uitwerking is geborgd in artikel 4.2 van de regeling. Voor vergunningplichtige wateractiviteiten die onder het bevoegd gezag van Waterschap De Dommel vallen, wordt voorafgaand aan de uitvoering afzonderlijk een omgevingsvergunning aangevraagd.

Uit de afzonderlijk uitgevoerde toets aan de Kaderrichtlijn Water blijkt dat de werkzaamheden niet leiden tot achteruitgang van de chemische of ecologische toestand van het KRW-waterlichaam Midden-Limburgse en Noord-Brabantse kanalen en het bereiken van de daarvoor geldende doelstellingen niet belemmeren. Aanvullende maatregelen vanuit de Kaderrichtlijn Water zijn daarom niet noodzakelijk.

Trillingen

Tijdens de realisatiefase kunnen als gevolg van sloop- en bouwwerkzaamheden tijdelijk trillingen optreden. Bij werkzaamheden die relevante trillingen kunnen veroorzaken bij omliggende bebouwing worden de SBR-richtlijn A (Schade aan bouwwerken) en SBR-richtlijn B (Hinder voor personen in gebouwen) in acht genomen.

Waar nodig worden aanvullende beheersmaatregelen getroffen, waaronder het aanpassen van de uitvoeringsmethode, het uitvoeren van bouwkundige vooropnamen en het verrichten van trillingsmetingen tijdens de werkzaamheden.

In de permanente situatie worden bij de nieuwe brug stille voegovergangen toegepast om trillingen als gevolg van het wegverkeer te beperken. De maatregelen zijn opgenomen in artikel 2.3 van de regeling.

Natuur

Voor het project zijn een natuurtoets, aanvullend soortgericht onderzoek, een AERIUS-berekening en een ecologische voortoets stikstofeffecten uitgevoerd. Uit de AERIUS-berekening volgt dat tijdens de aanlegfase sprake is van een tijdelijke toename van stikstofdepositie van maximaal 0,59 mol N/ha/jaar. Uit de daarop uitgevoerde ecologische voortoets volgt dat significante gevolgen voor Natura 2000-gebieden, afzonderlijk en in cumulatie met andere plannen en projecten, op basis van objectieve gegevens kunnen worden uitgesloten. De gebruiksfase leidt niet tot een toename van stikstofdepositie. Aanvullende mitigerende maatregelen voor Natura 2000-gebieden zijn op basis van deze beoordeling niet noodzakelijk.

Uit het aanvullende soortgerichte onderzoek blijkt dat binnen het projectgebied verschillende beschermde soorten en functies aanwezig zijn. Het betreft onder meer een vliegroute van vleermuizen langs het Wilhelminakanaal, drie nestlocaties van de huismus bij Moorland 1, een vermoedelijk actief buizerdnest en het gebruik van een bosschage door de steenmarter en eekhoorn.

Bij de uitvoering worden maatregelen getroffen om nadelige gevolgen voor deze soorten en hun functionele leefomgeving zoveel mogelijk te voorkomen of te beperken. Voorafgaand aan de werkzaamheden wordt een ecologisch werkprotocol opgesteld, waarin onder meer de maatregelen ter invulling van de specifieke zorgplicht voor flora en fauna als bedoeld in artikel 11.27 van het Besluit activiteiten leefomgeving worden uitgewerkt. De in het ecologisch werkprotocol opgenomen maatregelen worden bij de uitvoering

van het project getroffen om nadelige gevolgen voor aanwezige planten- en diersoorten zoveel mogelijk te voorkomen of te beperken. De werkzaamheden worden overeenkomstig dit protocol uitgevoerd.

Uit het soortenonderzoek volgt dat de voorgenomen werkzaamheden kunnen leiden tot overtreding van de soortenbeschermingsregels. Voor de uitvoering van de betreffende werkzaamheden is daarom een omgevingsvergunning voor een flora- en fauna-activiteit noodzakelijk. De benodigde vergunning wordt voorafgaand aan de uitvoering verkregen. De daaruit voortvloeiende mitigerende of compenserende maatregelen en voorschriften worden bij de uitvoering in acht genomen.

Voor het Natuurnetwerk Brabant wordt een nadere beoordeling uitgevoerd naar de gevolgen van de werkzaamheden voor de aanwezige ecologische waarden en kenmerken. Indien uit deze beoordeling blijkt dat aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn, worden deze bij de verdere uitwerking van het project betrokken en, voor zover noodzakelijk, geborgd.

Vleermuizen

Uit het aanvullende soortgerichte onderzoek blijkt dat het Wilhelminakanaal een belangrijke vliegroute vormt voor verschillende vleermuissoorten, waaronder de gewone dwergvleermuis, laatvlieger, rosse vleermuis, watervleermuis en meervleermuis. Daarnaast kan niet worden uitgesloten dat het kanaal een migratieroute vormt voor de meervleermuis.

De tijdelijke en permanente verlichting van de brug en de bijbehorende werkzaamheden kunnen gevolgen hebben voor de functionaliteit van deze vliegroute. Om verstoring te voorkomen, blijft de functionaliteit van de vliegroute gedurende de werkzaamheden en in de permanente situatie behouden.

Voorafgaand aan de uitvoering wordt de bestaande lichtsituatie onderzocht en worden de noodzakelijke maatregelen ter beperking van verstoring door tijdelijke en permanente verlichting bepaald. Deze maatregelen worden verwerkt in het verlichtingsontwerp en uitgevoerd voordat de betreffende verlichting in gebruik wordt genomen. Dit is geborgd in artikel 2.4 van de regeling.

Houtopstanden

Voor de realisatie van het project worden op verschillende locaties houtopstanden verwijderd. De betreffende houtopstanden liggen buiten de gemeentelijke bebouwingscontour houtkap. Voor het vellen en herbeplanten zijn daarom de toepasselijke regels uit afdeling 11.3 van het Besluit activiteiten leefomgeving en de Ontheffing houtopstanden Rijkswaterstaat van toepassing.

Voorafgaand aan het vellen worden de benodigde meldingen gedaan. Ter compensatie van de te verwijderen houtopstanden vindt herbeplanting plaats overeenkomstig de toepasselijke herbeplantingsverplichtingen. Daarbij wordt ten minste een gelijke oppervlakte herbeplant en vindt de herbeplanting plaats binnen de toepasselijke wettelijke termijn, met inachtneming van de voorwaarden van de Ontheffing houtopstanden Rijkswaterstaat.

De definitieve omvang en locaties van de herbeplanting worden nader uitgewerkt in een herbeplantingsplan. Daarbij wordt rekening gehouden met de toekomstige inrichting van het gebied, beheer- en veiligheidsaspecten en de ecologische en landschappelijke kwaliteit. De herbeplantingsverplichting is opgenomen in artikel 2.5 van de regeling.

Verkeer en bereikbaarheid

Tijdens de realisatiefase wordt de verkeersfunctie van de A58 zoveel mogelijk in stand gehouden door de aanleg en het gebruik van een tijdelijke bypass met hulpbrug.

Om de gevolgen voor de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en doorstroming te beperken, wordt voorafgaand aan de uitvoering een bereikbaarheidsplan opgesteld. Hierin worden onder meer maatregelen opgenomen voor verkeersmanagement, het stimuleren van slim reizen en het beperken van verkeershinder tijdens noodzakelijke afsluitingen van de A58 en lokale onderdoorgangen.

De aannemer werkt de uitvoeringsfasering, tijdelijke verkeersmaatregelen en omleidingsroutes nader uit in een verkeersplan. De maatregelen worden toegepast gedurende de betreffende werkzaamheden.

De tijdelijke stremmingen van het Wilhelminakanaal worden afgestemd op het gebruik van de vaarweg, zodat de gevolgen voor de scheepvaart zoveel mogelijk worden beperkt. De maatregelen zijn opgenomen in artikel 2.6 van de regeling.

Overige aspecten

Voor de overige in dit hoofdstuk beoordeelde aspecten, waaronder luchtkwaliteit, bodemkwaliteit, externe veiligheid, archeologie, cultuurhistorie en aardkundige waarden, volgt uit de uitgevoerde onderzoeken dat geen aanvullende mitigerende of compenserende maatregelen noodzakelijk zijn die specifiek in het regelingdeel van dit projectbesluit moeten worden geborgd.

Voor zover tijdens de uitvoering verplichtingen gelden op grond van andere wet- en regelgeving, waaronder regels voor grondverzet, bodemkwaliteit, onverwachte archeologische vondsten en arbeidsveiligheid, worden deze in acht genomen. Ook worden de met de beheerder van de aanwezige DPO-leiding afgestemde voorwaarden en beheersmaatregelen bij de uitvoering betrokken.

6.13.1 Conclusie

Met de hiervoor beschreven maatregelen worden de nadelige gevolgen van het project voor de fysieke leefomgeving zoveel mogelijk voorkomen, beperkt of, waar noodzakelijk, gecompenseerd. De maatregelen die noodzakelijk zijn voor de aanvaardbaarheid en uitvoerbaarheid van het project en die niet reeds op andere wijze juridisch zijn geborgd, zijn opgenomen in het regelingdeel van dit projectbesluit.

Voor maatregelen die tijdens de realisatiefase nader moeten worden uitgewerkt, is voorzien in borging via het regelingdeel, afzonderlijke vergunningen, toepasselijke wettelijke verplichtingen of de verdere uitvoeringsvoorbereiding. Met inachtneming van deze maatregelen en verplichtingen wordt geconcludeerd dat de gevolgen van het project voor de fysieke leefomgeving aanvaardbaar zijn en niet aan de vaststelling en uitvoering van het projectbesluit in de weg staan.

7 Uitvoerbaarheid projectbesluit

7.1 Tijdelijke hulpbrug

De vervanging van de bestaande brug kan niet plaatsvinden zonder tijdelijke maatregelen voor de afwikkeling van het verkeer op de A58. Om de verkeersfunctie van de A58 tijdens de werkzaamheden zoveel mogelijk in stand te houden, wordt naast de bestaande brug een tijdelijke bypass met hulpbrug gerealiseerd.

Bij de keuze voor deze uitvoeringswijze zijn de gevolgen voor de omgeving betrokken. De tijdelijke bypass komt dichter bij enkele woningen te liggen en leidt tijdens de uitvoeringsfase tot tijdelijke effecten op onder meer geluid, natuur, water en de ruimtelijke omgeving. Deze effecten zijn in hoofdstuk 6 per omgevingsaspect beoordeeld. Waar noodzakelijk worden maatregelen getroffen om de nadelige gevolgen te voorkomen of te beperken.

Tegenover deze tijdelijke gevolgen staat het belang van het beschikbaar houden van de A58 tijdens de vervanging van de brug. De A58 vormt een belangrijke verbinding binnen het hoofdwegennet. Een uitvoering waarbij de A58 gedurende de volledige vervangingsperiode buiten gebruik wordt gesteld, zou aanzienlijke gevolgen hebben voor de bereikbaarheid, verkeersafwikkeling en het omliggende wegennet. De tijdelijke bypass en hulpbrug maken het mogelijk de verkeersfunctie gedurende het grootste deel van de uitvoeringsperiode in stand te houden.

Gelet op het belang van de bereikbaarheid en verkeersafwikkeling, het tijdelijke karakter van de gevolgen voor de omgeving en de maatregelen die worden getroffen om deze gevolgen te voorkomen of te beperken, wordt de aanleg en het gebruik van de tijdelijke bypass en hulpbrug aanvaardbaar geacht.

7.2 Maatvoering

De maatvoering van de permanente maatregelen is vastgelegd in de ontwerptekening die als bijlage bij de regeling is opgenomen. Desondanks kan in de praktijk niet volledig worden uitgesloten dat tijdens de verdere uitwerking van het wegontwerp beperkte afwijkingen kunnen ontstaan ten opzichte van de in de ontwerptekening opgenomen maatvoering. Om die reden bevat dit projectbesluit een beperkte afwijkingsruimte.

Tijdens de voorbereiding van het projectbesluit zijn de milieueffecten en overige gevolgen voor de fysieke leefomgeving onderzocht binnen het volledige projectgebied waarbinnen de maatregelen kunnen worden gerealiseerd. De toegestane afwijkingen blijven binnen deze onderzochte ruimte. Voor de aspecten soortenbescherming, waterkwaliteit, waterkwantiteit, luchtkwaliteit, externe veiligheid, landschap en overige onderzochte omgevingsaspecten is beoordeeld dat de toepassing van deze afwijkingsruimte niet leidt tot andere of grotere effecten dan de effecten die aan dit projectbesluit ten grondslag liggen. Voor

het aspect geluid geldt dat een beperkte wijziging van de maatvoering invloed kan hebben op de uitkomsten van het akoestisch onderzoek. Om die reden is in de regeling bepaald dat van de maatvoering uitsluitend mag worden afgeweken, indien daardoor geen negatieve gevolgen voor de fysieke leefomgeving ontstaan die verder gaan dan de gevolgen waarmee in dit projectbesluit rekening is gehouden. De afwijking mag ook niet leiden tot een overschrijding van de geldende geluidproductieplafonds. Bij de toepassing van de afwijkingsruimte wordt daarom beoordeeld of de geluidseffecten blijven passen binnen de uitgangspunten en onderzoeksresultaten waarop dit projectbesluit is gebaseerd.

7.3 Grondverwerving, gedoogplicht en onteigening

Voor de uitvoering van het project zijn naast gronden die in eigendom zijn van de Staat ook gronden van derden nodig. Percelen van derden zijn uitsluitend benodigd voor de uitvoering van het project in de tijdelijke situatie. Het gaat daarbij om gronden die tijdelijk nodig zijn voor de uitvoering van het project, bijvoorbeeld voor de tijdelijke bypass, werkterreinen of andere tijdelijke voorzieningen. De permanente situatie bevindt zich geheel binnen Staatseigendom.

Rijkswaterstaat streeft ernaar om met de rechthebbenden op deze gronden in goed overleg afspraken te maken over het benodigde tijdelijk gebruik van de percelen. Uitgangspunt is dat eerst via minnelijke weg overeenstemming te bereiken. Indien geen overeenstemming kan worden bereikt, kan afhankelijk van de aard en omvang van het benodigde grondgebruik een gedoogplicht- of onteigeningsprocedure worden gevolgd.

Gedoogplicht

Een gedoogplicht kan aan de orde zijn wanneer voor de uitvoering van het project gebruik moet worden gemaakt van gronden van derden, maar het niet noodzakelijk is om deze gronden in eigendom te verkrijgen. Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn bij tijdelijk grondgebruik of wanneer het gebruik van de gronden door de rechthebbende slechts in beperkte mate wordt belemmerd.

Als met de rechthebbende ondanks een redelijke poging geen overeenstemming kan worden bereikt over het gebruik van de gronden, kan onder de daarvoor geldende wettelijke voorwaarden een gedoogplicht worden opgelegd. De rechthebbende blijft in dat geval eigenaar van de grond, maar moet het voor het project noodzakelijke gebruik daarvan gedogen. Voor schade die een rechtstreeks en noodzakelijk gevolg is van de gedoogplicht bestaat recht op schadevergoeding overeenkomstig afdeling 15.2 van de Omgevingswet.

Onteigening

Wanneer een gedoogplicht niet toereikend of niet passend is, bijvoorbeeld omdat gronden permanent voor het project nodig zijn en eigendomsverkrijging noodzakelijk is, kan verwerving van de gronden noodzakelijk zijn. Rijkswaterstaat probeert ook in dat geval eerst door middel van minnelijk overleg overeenstemming met de rechthebbenden te bereiken over de aankoop van de benodigde gronden.

Onteigening wordt uitsluitend als uiterste middel ingezet. Wanneer de benodigde gronden na redelijke onderhandelingen niet tijdig langs minnelijke weg kunnen worden verworven, kan een onteigeningsprocedure worden gestart. Het projectbesluit kan op grond van artikel 11.6 van de Omgevingswet het onteigeningsbelang vormen voor de gronden die voor de uitvoering van het project noodzakelijk zijn.

Bij onteigening hebben de rechthebbenden recht op volledige schadeloosstelling. Deze schadeloosstelling omvat alle schade die rechtstreeks en noodzakelijk door het verlies van de onroerende zaak wordt geleden, waaronder vermogensschade, inkomensschade en bijkomende schade. Ook bij het opleggen van een gedoogplicht geldt op grond van artikel 15.14 van de Omgevingswet een aanspraak op volledige schadeloosstelling voor schade die rechtstreeks en noodzakelijk voortvloeit uit de gedoogplicht.

7.4 Nadeelcompensatie

Het kan zijn dat er schade ontstaat vanwege het rechtmatig vastgestelde projectbesluit. De vergoeding van deze schade is nadeelcompensatie (ofwel schadevergoeding vanwege rechtmatige overheidsdaad). Het kan bijvoorbeeld gaan om schade door langdurige wegonderbrekingen waardoor er sprake is van verminderde bereikbaarheid of schade in de vorm van waardevermindering van een onroerende zaak.

Nadeelcompensatie betreft een vergoeding van schade die uitstijgt boven het normaal maatschappelijk risico en een burger of bedrijf onevenredig zwaar treft in vergelijking tot andere burgers of bedrijven. Deze schade hoeft een burger of bedrijf niet geheel te dragen, maar wordt door de Minister (gedeeltelijk)

vergoed. Degene die schade lijdt (de benadeelde) kan een verzoek om schadevergoeding indienen bij de Minister vanwege schade, mits veroorzaakt door het vastgestelde projectbesluit.

De Minister behandelt aanvragen om nadeelcompensatie op basis van de 'Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Waterstaat 2024'. De beleidsregel is online raadpleegbaar via: https://wetten.overheid.nl/BWBR0049076/2024 01 01. In deze beleidsregel staat op welke wijze een verzoek om nadeelcompensatie moet worden ingediend en de manier waarop deze verzoeken worden beoordeeld en afgehandeld. Meer informatie over nadeelcompensatie is te vinden via: https://www.rijkswaterstaat.nl/overons/contact/schade en compensatie/nadeelcompensatie.

7.5 Bouw- en gewasschade

Voor, tijdens of na de uitvoering van het project worden maatregelen genomen om schade te voorkomen. Desondanks is het mogelijk dat er tijdens de uitvoering schade ontstaat aan eigendommen van derden, bijvoorbeeld schade aan gebouwen of gewassen die groeien in de nabije omgeving van het projectgebied. Het gaat hier om schade als gevolg van de feitelijke, onrechtmatige uitvoering van de werkzaamheden als onderdeel van het project.

Bij gebouwschade valt te denken aan scheurvorming in muren door de uitvoering van werkzaamheden. Bij gewasschade gaat het om schade aan gewassen. Deze schade kan ontstaan door een mogelijk noodzakelijke (tijdelijke) grondwaterstandsverlaging, waardoor in agrarisch gebied aanwezige gewassen kunnen verdrogen. Als van dit soort schade sprake is, kan degene die schade lijdt een verzoek tot schadevergoeding indienen. Tijdens de uitvoering van het project wordt aan de omgeving bekendgemaakt op welke wijze een dergelijk verzoek kan worden ingediend.

8 Realisatie projectbesluit

8.1 Tijdelijke maatregelen en voorzieningen

Voor de uitvoering van het project zijn tijdelijke maatregelen en voorzieningen noodzakelijk. De tijdelijke maatregelen en voorzieningen zijn beschreven in hoofdstuk 3 van de regeling van dit projectbesluit.

De belangrijkste tijdelijke voorziening betreft de bypass ten zuidwesten van de bestaande A58, bestaande uit een tijdelijke hulpbrug over het Wilhelminakanaal en de daarop aansluitende tijdelijke wegvakken, hellingbanen, taluds en bijbehorende voorzieningen. De tijdelijke bypass wordt gebruikt voor de afwikkeling van het verkeer op de A58 tijdens de vervanging van de bestaande brug (Bijlage IV).

Daarnaast kunnen binnen het daarvoor in de regeling aangegeven gebied tijdelijke werkterreinen, bouwwegen, opslaglocaties en overige voor de uitvoering noodzakelijke tijdelijke voorzieningen worden gerealiseerd.

De tijdelijke maatregelen en voorzieningen blijven niet langer aanwezig dan noodzakelijk voor de uitvoering van het project. Na ingebruikname van de nieuwe brug wordt de tijdelijke bypass, inclusief de hulpbrug en bijbehorende voorzieningen, binnen een periode van maximaal zes maanden verwijderd. Ook de overige tijdelijke voorzieningen worden na beëindiging van de werkzaamheden verwijderd.

8.2 Uitvoeringsvergunningen projectbesluit

Voor de uitvoering van het project zijn naast het projectbesluit verschillende toestemmingen en uitvoeringsvergunningen nodig.

Een deel van de benodigde omgevingsvergunningen wordt op grond van artikel 5.52, tweede lid, onder a, van de Omgevingswet geïntegreerd in het projectbesluit. In hoofdstuk 4 van de regeling is bepaald voor welke activiteiten het projectbesluit tevens als omgevingsvergunning geldt. De beoordeling aan de voor deze activiteiten geldende beoordelingsregels is opgenomen in paragraaf 5.6 van deze motivering.

Voor activiteiten waarvoor het projectbesluit niet als omgevingsvergunning of ander vereist besluit geldt, worden de benodigde toestemmingen voorafgaand aan de uitvoering van de betreffende activiteiten afzonderlijk verkregen. Voor zover van toepassing kunnen deze uitvoeringsbesluiten overeenkomstig de daarvoor geldende wettelijke bepalingen afzonderlijk worden voorbereid in de voorbereidingsfase en realisatiefase van het project

8.3 Maatregelen tijdens bouw- en aanlegfase

Tijdens de bouw- en aanlegfase worden maatregelen getroffen om de nadelige gevolgen van de werkzaamheden voor de fysieke leefomgeving zoveel mogelijk te voorkomen en te beperken. De maatregelen die noodzakelijk zijn voor de uitvoerbaarheid en aanvaardbaarheid van het project zijn opgenomen in hoofdstuk 2 en hoofdstuk 3 van de regeling.

Tijdens het gebruik van de tijdelijke bypass en hulpbrug wordt op de rijbanen enkellaags ZOAB toegepast, of een wegdektype met ten minste dezelfde geluidreducerende eigenschappen, en geldt een maximumsnelheid van 90 km/uur. Daarnaast worden de tijdelijke bypass en hulpbrug voorzien van de voor de verkeersveiligheid noodzakelijke geleidebarrier.

Voorafgaand aan de verkeersmaatregelen tijdens de uitvoering wordt een verkeersplan opgesteld en toegepast. Het verkeersplan is gericht op het zoveel mogelijk waarborgen van de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en doorstroming en het beperken van verkeershinder tijdens de uitvoering. Tijdelijke stremmingen van het Wilhelminakanaal worden afgestemd op het gebruik van de vaarweg.

Bij werkzaamheden die relevante trillingen kunnen veroorzaken bij omliggende bebouwing worden de daarvoor relevante SBR-richtlijnen in acht genomen. Waar noodzakelijk worden aanvullende maatregelen getroffen, zoals aanpassing van de uitvoeringsmethode, monitoring of bouwkundige vooropnamen.

Tijdens de uitvoering worden tevens de maatregelen in acht genomen die noodzakelijk zijn ter uitvoering van de specifieke zorgplicht voor flora en fauna. Deze maatregelen worden vastgelegd in een ecologisch werkprotocol. De uit het uitgevoerde aanvullende soortenonderzoek en de beoordeling van het Natuurnetwerk Brabant voortvloeiende maatregelen worden voor zover noodzakelijk bij de verdere uitwerking van het project betrokken.

Voor de waterhuishouding wordt tijdens de uitvoering voorzien in voldoende waterberging en afvoercapaciteit en blijft de afvoerende functie van de bestaande watergangen behouden. De werkzaamheden worden zodanig uitgevoerd dat geen nadelige gevolgen ontstaan voor de afwatering van aangrenzende gronden en het beheer en onderhoud van het watersysteem mogelijk blijft.

9 Zienswijzen en rechtsmiddelen

Mogelijkheid indienen zienswijze op het ontwerp-projectbesluit

Op de vaststelling van dit projectbesluit is de uniforme openbare voorbereidingsprocedure van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing. Dit betekent dat eerst een ontwerp-projectbesluit ter inzage wordt gelegd waarop eenieder gedurende zes weken een zienswijze kan indienen.

Het ontwerp-projectbesluit wordt gepubliceerd in de Staatscourant. Hierin staat vanaf welke datum gedurende een termijn van zes weken een zienswijze op het ontwerp-projectbesluit kan worden ingediend. In de kennisgeving wordt ook aangegeven op welke locatie(-s) alle stukken die op het ontwerp-projectbesluit betrekking hebben ter inzage liggen. Ook wordt aangegeven waar deze stukken digitaal zijn te raadplegen.

Het gaat bij deze stukken naast het ontwerp-projectbesluit zelf met bijbehorende bijlagen ook om deze motivering. Daarnaast wordt in de motivering verwezen naar onderliggende onderzoeken en documenten die ten grondslag liggen aan de besluitvorming. Deze documenten zijn opgenomen in de referentielijst bij de motivering.

Na ontvangst van alle zienswijzen worden deze verzameld en door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat van een reactie voorzien.

Hiervoor wordt een reactienota op zienswijzen opgesteld. De reactie op een zienswijze kan zijn dat een bepaald onderwerp wordt toegelicht. Het kan ook zo zijn dat een zienswijze leidt tot een aanpassing die bij de vaststelling van (definitieve) projectbesluit wordt meegenomen. Zo nodig wordt daartoe een onderzoeksrapport aangevuld of geactualiseerd. Van belang is dat een zienswijze tijdig binnen de daarvoor geldende termijn van zes weken wordt ingediend. Een zienswijze die later wordt ingediend kan in beginsel namelijk niet in de verdere besluitvorming worden meegenomen. Een zienswijze kan zowel schriftelijk als mondeling worden ingediend. De wijze waarop dit kan wordt in de kennisgeving aangegeven.

Vervolg

De Minister betrekt de zienswijze bij de verdere besluitvorming. Tegen het uiteindelijk vast te stellen projectbesluit kan een belanghebbende beroep instellen. Daarvoor is het niet verplicht dat u een zienswijze

op het ontwerp-projectbesluit hebt gegeven, maar dat is wel aan te raden, omdat dit het bevoegd gezag de mogelijkheid geeft om rekening te houden met uw zienswijze op het voorgestelde project. Voor niet belanghebbenden geldt dat zij enkel beroep mogen instellen als zij wel een zienswijze hebben ingediend, dan wel als hen redelijkerwijs niet kan worden verweten dat zij geen zienswijze hebben ingediend tegen het ontwerp-projectbesluit.

Voetnoten

[1]	De maatregelpunten als bedoeld in artikel 3.29 en bijlage IVj van de Omgevingsregeling.
[2]	De reductiepunten als bedoeld in artikel 3.51 en bijlage Va van het Besluit kwaliteit leefomgeving.

Referenties

[1.]	Rijkswaterstaat Zuid-Nederland, maart 2026, Reactienota kennisgeving voornemen en participatie voor de verkenning vervanging brug over het Wilhelminakanaal in de A58 bij Oirschot.
[2.]	Haskoning Nederland B.V., 16 oktober 2026, Integraal ontwerp ruimtelijke kwaliteit, Vervanging A58 brug Oirschot.
[3.]	Haskoning Nederland B.V., oktober 2026, Actualisatie aanmeldnotitie ten behoeve van de project-mer-beoordeling, Brug A58 Oirschot.
[4.]	RAAP Archeologisch Adviesbureau B.V., 5 augustus 2026, Plangebied Vervanging Wilhelminabrug te Oirschot, gemeente Oirschot. Archeologisch vooronderzoek: een inventariserend veldonderzoek (verkennend booronderzoek).
[5.]	Omgevingsdienst Zuidoost-Brabant (ODZOB), 11 augustus 2026, Selectieadvies archeologisch vooronderzoek Vervanging Wilhelminabrug te Oirschot.
[6.]	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (2026). Besluit Project-mer beoordelingsplicht vervanging brug A58 Oirschot.
[7.]	Haskoning Nederland B.V., 16 oktober 2026, Weging van het Waterbelang Vervanging brug Oirschot A58.
[8.]	Haskoning Nederland B.V., 4 augustus 2026, KRW-toets brug A58 Oirschot, referentie.
[9.]	Haskoning Nederland B.V., 15 oktober 2026, Externe veiligheid, Vervanging A58 brug Oirschot.
[10.]	Rijkswaterstaat, 5 oktober 2026, Akoestisch onderzoek OPB A58 Brug Oirschot – Hoofdrapport rijkswegen.
[11.]	Haskoning Nederland B.V., 30 september 2026, Verkennend (water)bodemonderzoek Brug A58 Oirschot.
[12.]	RAAP Archeologisch Adviesbureau B.V., 16 december 2018, Plangebied Verbreding A58 (INNOV58), deelgebied Eindhoven-Tilburg, gemeenten Eindhoven, Best, Oirschot, Oisterwijk en Tilburg. Archeologisch vooronderzoek: een update bureauonderzoek.
[13.]	Haskoning Nederland B.V., 19 mei 2026, Natuurtoets A58 brug Oirschot.
[14.]	Haskoning Nederland B.V., 16 oktober 2026, Aanvullend onderzoek flora en fauna A58 brug Oirschot.
[15.]	Haskoning Nederland B.V., 14 juli 2026, Verantwoordingsrapportage stikstofdepositie brug A58 Oirschot
[16.]	Boxhoorn Ecologie, 7 oktober 2026, Vervangen brug A58 Oirschot, voortoets stikstofeffecten.
[17.]	Haskoning Nederland B.V., 14 oktober 2026, Rapportage verkeer brug A58 Oirschot – modelresultaten en bereikbaarheidsplan.

Referenties

[18.] Expload, 21 maart 2022, Projectgebonden combinatieonderzoek Ontplofbare Oorlogsresten InnovA58.