



Reactienota kennisgeving voornemen en participatie voor de verkenning vervanging brug over het Wilhelminakanaal in de A58 bij Oirschot

Datum	Maart 2026
Auteur	Rijkswaterstaat Zuid-Nederland

Inhoud

1	Inleiding	3
1.1.	Een verkenning naar oplossingen voor de opgave	3
1.2.	Kaders voor het meenemen van reacties in de verkenning	3
1.3.	Het vervolg	3
1.4.	Leeswijzer.....	4
2	Het ontstaan van de vervangingsopgave	5
2.1.	Constructieve veiligheid brug Oirschot	5
2.2.	Chronologie van de constructieve veiligheidsbeoordelingen	5
3	Reacties op voornemen en participatieplan	8
3.1.	Een samenvatting van de reacties.....	8
3.2.	Reageren, zienswijzen en belanghebbende zijn.....	9
3.3.	Actieve zorgplicht	10
3.4.	Aquaduct als alternatieve oplossing.....	10
3.5.	Projectbesluitprocedure en Tracébesluit	13
3.6.	Een voorgestelde MKBA en plan-mer	15
3.7.	Instandhoudingsopgave of wezenlijke wijziging van de bestaande situatie	17
3.8.	Geluid	18
3.9.	Participatie.....	20
Bijlage 1	Overzicht van reacties	23

1 Inleiding

1.1. Een verkenning naar oplossingen voor de opgave

In deze reactienota beantwoordt de minister van Infrastructuur en Waterstaat de reacties die zijn gegeven op de kennisgeving voornemen en participatie voor de vervangingsopgave van de brug over het Wilhelminakanaal in de A58 bij Oirschot.

Deze verkenning richt zich op de oplossingsrichtingen voor de vervanging van de brug in de A58 over het Wilhelminakanaal bij Oirschot. De constructieve veiligheid van de bestaande brug kan na 2030 niet meer worden gegarandeerd en renovatie is niet haalbaar.

Daarmee staat vast dat de brug in 2030 het einde van haar technische levensduur bereikt en uiterlijk op dat moment moet zijn vervangen.

1.2. Kaders voor het meenemen van reacties in de verkenning

De brug in de A58 over het Wilhelminakanaal bij Oirschot moet uiterlijk eind 2030 worden vervangen. Binnen de verkenning worden ingediende reacties en aangedragen oplossingen betrokken bij de verdere uitwerking van mogelijke oplossingen voor deze vervangingsopgave.

Bij het voornemen om de verkenning te starten zijn de belangrijkste randvoorwaarden al meegegeven. Veel uitgangspunten voor het ontwerp liggen vast in landelijke richtlijnen voor wegontwerp en verkeersveiligheid. Van deze richtlijnen kan niet worden afgeweken. Ook zijn belangrijke projectuitgangspunten vastgelegd, zoals de realisatie van een nieuwe brug met 2x2 rijstroken die adaptief wordt ontworpen. Dit betekent dat de brug in de toekomst geschikt moet blijven voor een mogelijke uitbreiding in breedte en hoogte.

Wanneer oplossingen of alternatieven worden aangedragen, worden deze binnen deze kaders beoordeeld. Een voorgestelde oplossing moet passen bij de vervangingsopgave en binnen de gestelde randvoorwaarden blijven. Daarnaast moet de oplossing technisch uitvoerbaar en juridisch haalbaar zijn vóór 2030 en passen binnen de planning van het project. Ook wordt beoordeeld of een oplossing goed in de omgeving kan worden ingepast, of deze kosteneffectief is en of de brug in de toekomst goed te beheren en te onderhouden blijft.

In deze reactienota wordt per reactie aangegeven of en hoe de reactie wordt meegenomen in de verkenning. Reacties die gaan over de manier waarop participatie in het project wordt vormgegeven, worden gebruikt om het participatieplan verder aan te scherpen.

1.3. Het vervolg

In deze reactienota gaat de minister inhoudelijk in op de ontvangen reacties. De reactienota wordt openbaar gemaakt via de website van de directie Participatie van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, www.platformparticipatie.nl. Iedereen die een reactie heeft ingediend op de kennisgeving wordt door de directie Participatie geïnformeerd over de reactie van de minister op zijn of haar inbreng.

Het participatieplan wordt samen met deze reactienota op het platform participatie geplaatst en iedereen kan de definitieve versie daar inzien en downloaden. Het concept-participatieplan is aangepast naar aanleiding van de ingebrachte reacties en nieuwe inzichten. Het participatieplan beschrijft hoe betrokkenen en belanghebbenden, zoals omwonenden, bedrijven en belangenverenigingen worden geïnformeerd en uitgenodigd om mee te denken over het project.

1.4. Leeswijzer

Hoofdstuk 2 gaat in op het ontstaan van de vervangingsopgave en gaat nader in op de constructieve veiligheidsproblematiek die speelt voor brug Oirschot. Hoofdstuk 3 behandelt de ingediende reacties, de reactie namens de minister op de ingediende reacties en of en hoe uw reactie meegenomen wordt bij de verkenning.

In deze reactienota zijn de reacties op thema gerangschikt. Hiervoor is gekozen, omdat dezelfde thema's in het overgrote deel van de ingediende reacties herhaaldelijk terugkomen. Door de reacties thematisch te bundelen, wordt de omvang van de reactienota beperkt. Dit vergroot de leesbaarheid en eenduidigheid van de beantwoording. Bij elk thema is in cursieve tekst een reactie namens de minister weergegeven. In bijlage 1 is een overzicht opgenomen waarin indieners van reacties na kunnen gaan op in welke paragrafen zij de beantwoording van hun reacties na kunnen lezen.

2 Het ontstaan van de vervangingsopgave

2.1. Constructieve veiligheid brug Oirschot

Dit hoofdstuk beschrijft de achtergrond en ontwikkeling van de constructieve veiligheidsproblematiek van de brug over het Wilhelminakanaal in de A58 bij Oirschot.

In de reacties op de kennisgeving zijn vragen gesteld over de reden waarom de brug op relatief korte termijn moet worden vervangen. Daarbij wordt ook verwezen naar het eerdere project voor de verbreding van de A58 tussen Eindhoven en Tilburg, waarin zowel de verbreding van de weg als de vervanging van de brug bij Oirschot waren opgenomen. Na het stilvallen van dit project is vanaf 2022 beperkt inhoudelijke informatie gedeeld over de afzonderlijke vervangingsopgave en de programmering daarvan. De reacties laten zien dat behoefte bestaat aan een nadere toelichting op de technische aanleiding, de uitgevoerde onderzoeken en de afwegingen die in de afgelopen jaren zijn gemaakt.

De beoordeling van de brug staat niet op zichzelf. Rijkswaterstaat voert sinds enkele jaren een landelijk programma uit waarin de constructieve veiligheid van bestaande bruggen en viaducten opnieuw wordt beoordeeld aan de hand van actuele rekenmethoden, huidige verkeersbelastingen en geldende veiligheidsnormen. In dat kader is ook de brug over het Wilhelminakanaal opnieuw beoordeeld.

Uit opeenvolgende onderzoeken tussen 2018 en 2025 is naar voren gekomen dat de constructieve veiligheid van de brug op onderdelen niet meer volledig aantoonbaar voldoet aan het vereiste veiligheidsniveau. Dat betekent niet zonder meer dat sprake is van een acuut onveilige situatie, maar wel dat voor onderdelen van de constructie niet langer met voldoende zekerheid kan worden aangetoond dat blijvend aan de geldende veiligheidsnormen wordt voldaan. In zo'n situatie zijn beheersmaatregelen en uiteindelijk vervanging noodzakelijk. In de volgende alinea worden de opeenvolgende onderzoeken in de tijd samengevat.

2.2. Chronologie van de constructieve veiligheidsbeoordelingen

Uit de onderzoeken die starten in 2018 volgt dat met name twee onderdelen kritisch zijn, namelijk de T liggers en de tand nokconstructies. Voor de T liggers is in 2018 uit aanvullende analyses naar voren gekomen dat de constructieve veiligheid bij volledige belasting van de brug niet meer volledig aantoonbaar was. Om het risico te beperken zijn toen fysieke beheersmaatregelen getroffen, waaronder een geleideconstructie langs de middenberm om te voorkomen dat vrachtverkeer extra belasting veroorzaakt. Daarbij is in 2018 technisch geadviseerd de brug uiterlijk in 2030 te vervangen. Dit wordt binnen Rijkswaterstaat "einde technische levensduur" genoemd. Destijds werd nog uitgegaan van een tijdelijke situatie, omdat vervanging van de brug toen werd gezien in samenhang met het project InnovA58. (Bron: Aanvullende analyses ten behoeve van advies onmiddellijke maatregelen Brug over het Wilhelminakanaal bij Oirschot 51A-101, 19 mei 2018)

Naast de T liggers zijn ook de tand nokconstructies in beeld gekomen als potentieel kritisch onderdeel. In een landelijke risico-inventarisatie uit 2021 is vastgesteld dat de brug een tand nokconstructie heeft en dat deze op basis van een quick scan een ongunstig beeld liet zien. Deze beoordeling had het karakter van een risico indicatie

en vormde aanleiding voor nader onderzoek. (Bron: TNO, Tand en nokken, Overzicht resultaten aangepaste QuickScan versie 8.0, 23 juli 2021)

In 2024 is aanvullend onderzoek verricht naar de detaillering van de wapening en de aantasting van de tand nokconstructie. In de oplegnotitie van 9 december 2024 is geadviseerd een lineaire herberekening uit te voeren. (Bron: Oplegnotitie Constructieve veiligheid Wilhelminakanaal 51A-101-01/02, 9 december 2024)

In maart 2025 zijn vervolgens de T liggers en tand nokconstructies in samenhang beschouwd. Daarbij is geadviseerd om binnen een jaar een verfijnde lineaire herberekening van de tand nokconstructie uit te voeren en, afhankelijk van de uitkomst, een ondersteuningsconstructie aan te brengen. Daarnaast is opnieuw geadviseerd om het object uiterlijk in 2030 geheel te vervangen en is daarmee de einde technische levensduur opnieuw vastgesteld op 2030 en daarmee is het eerdere advies uit 2018 nogmaals bevestigd. (Bron: Besluitmemo Constructieve Veiligheid Wilhelminakanaal oost/west brug en Adviesmemo Constructieve Veiligheid Wilhelminakanaal 51A-101-01/02, maart 2025.)

De tand nokconstructies zijn daarna in 2025 verfijnd doorgerekend, waarbij ook de eerder geconstateerde aantasting is betrokken. Uit deze herberekening is naar voren gekomen dat de constructieve veiligheid van dit constructieonderdeel niet kan worden aangetoond. Daarbij is ook geconcludeerd dat verder onderzoek naar materiaalkwaliteiten of verdere verfijningen in de berekening naar verwachting niet tot een andere beoordeling zouden leiden. (Bron: Oplegnotitie Constructieve Veiligheid en Adviesmemo Constructieve Veiligheid versie 2.0, 26 september 2025)

Daarom is in 2025 geadviseerd om op korte termijn aanvullende beheersmaatregelen te treffen. Het ging daarbij om het aanbrengen van passieve ondersteuningsconstructies onder de tand nokconstructies, het aanbrengen van een monitoringssysteem en het uitbreiden van het bestaande inhaalverbod voor vrachtverkeer naar 24 uur per dag, 7 dagen per week. Tegelijkertijd is in dit advies het eerdere uitgangspunt gehandhaafd dat de brug uiterlijk voor 31 december 2030 moet zijn vervangen. (Bron: Oplegnotitie Constructieve Veiligheid en Adviesmemo Constructieve Veiligheid versie 2.0, 26 september 2025.)

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. (Bron: Besluitmemo Constructieve Veiligheid Wilhelminakanaal oost/west brug en Adviesmemo Constructieve Veiligheid Wilhelminakanaal 51A-101-01/02, maart 2025)

De aanvullende beheersmaatregel bestond uit het aanbrengen van een passieve ondersteuningsconstructie. Rijkswaterstaat is in januari 2026 gestart met de bouw daarvan. De werkzaamheden zijn in april 2026 afgerond. Deze maatregel is bedoeld om de brug veilig in gebruik te kunnen houden tot aan de geplande gehele vervanging uiterlijk in 2030. De ondersteuningsconstructie heeft een levensduur van ongeveer 10 jaar (Bron: Heijmans, Ontwerpnota A58, brug over het Wilhelminakanaal, ondersteuningsconstructie, 13 januari 2026). Deze constructie is van tijdelijke aard en is niet bedoeld als structurele oplossing voor de lange termijn.

Zij neemt de onderliggende veroudering van de brug niet weg en laat de brug afhankelijk blijven van tijdelijke beheersmaatregelen en monitoring. Om die reden is deze maatregel niet gelijkgesteld aan een volwaardige renovatie of duurzame vervangingsoplossing.

De uitgevoerde onderzoeken, herberekeningen en beheersmaatregelen hebben daarmee geleid tot een geactualiseerd veiligheidsbeeld van de brug. Op basis daarvan is geconcludeerd dat gehele vervanging van de brug uiterlijk in 2030 noodzakelijk is. De uitkomsten vormen de technische basis onder de huidige vervangingsopgave. Deze vervangingsopgave vindt haar oorsprong in de constructieve veiligheid van de bestaande brug en niet in een besluit over een eventuele toekomstige verbreding van de A58. Dit uitgangspunt is ook extern kenbaar gemaakt in de kennisgeving voornemen en participatie voor de verkenning naar de vervanging van de brug over het Wilhelminakanaal in de A58 bij Oirschot. (Bron: Kennisgeving voornemen en participatie voor de verkenning vervanging brug over het Wilhelminakanaal in de A58 bij Oirschot, 25 november 2025)

3 Reacties op voornemen en participatieplan

3.1. Een samenvatting van de reacties

In de reacties zien we vaak dezelfde thema's terugkomen. In dit hoofdstuk wordt per paragraaf een thema uit de reacties beschreven. Onderstaande paragrafen geven de thema's weer. De reacties worden samengevat waarna in cursieve tekst de reactie volgt. Ondanks dat de reacties op thema worden samengevat, is elke reactie zorgvuldig bekeken. Deze paragraaf geeft het algemene beeld en de zorgen weer.

Meerdere indieners stellen dat de minister met deze vervanging voorsorteert op een permanente, bovengrondse verbreding van de A58, zonder daarbij de juiste afwegingen te maken. Indieners zijn van mening dat Oirschot voor een voldongen en onomkeerbaar feit te staan, terwijl deze locatie volgens hen vraagt om een duurzame, toekomstbestendige, robuuste en leefbaarheidsgerichte oplossing. Deze oplossing is naar de mening van indieners alleen te realiseren met een aquaduct. Zij vinden dat een groot viaduct niet past bij het karakter van Oirschot als erfgoedgemeente en "monument in het groen" en verwijzen daarbij naar de erkenning als erfgoedgemeente van het jaar op 11 juni 2025.

Ook wijzen indieners op aantasting van het dorpsaanzicht en de leefomgeving van Oirschot. De voorgestelde brugvervanging zou leiden tot verlies van landschappelijke kwaliteit, toename van lichtvervuiling en verstoring van rust in een historisch waardevol gebied. Volgens de indieners staat dit op gespannen voet met gemeentelijk en provinciaal beleid gericht op behoud van ruimtelijke kwaliteit.

Verder betogen indieners dat een volwaardig alternatievenonderzoek ontbreekt. In het bijzonder is volgens hen de aquaductvariant niet serieus onderzocht, terwijl deze in andere situaties wel wordt toegepast vanwege lagere geluidbelasting, minder verspreiding van fijnstof, betere landschappelijke inpassing en minder hinder voor omwonenden. Zij wijzen erop dat er geen transparante, cijfermatige onderbouwing is gepubliceerd waaruit blijkt dat een brug doelmatiger of goedkoper zou zijn dan een aquaduct.

Indieners vragen expliciet aandacht voor duurzaamheid en toekomstbestendigheid van de gekozen oplossing. Zij stellen dat in de afweging te sterk wordt gestuurd op de laagste bouwkosten. Dat ervaren indieners als een korte termijn keuze die onvoldoende rekening houdt met de gevolgen voor de komende decennia.

Volgens indieners gaat het om investeringen die vragen om een brede maatschappelijke afweging waarin niet alleen de initiële bouwkosten centraal staan, maar ook onderhoud, exploitatie, leefbaarheid en ruimtelijke ontwikkelkansen op lange termijn.

Veel indieners stellen dat een aquaduct beter aansluit bij deze lange levensduur. Zij voeren aan dat een aquaduct minder onderhoud kan vergen en op termijn kosten kan besparen. Daarnaast stellen zij dat een aquaduct beter inspeelt op toekomstige ontwikkelingen op het gebied van woningbouw, leefomgevingskwaliteit en regionale economie. Een brug zien zij vooral als een technische en financieel gedreven oplossing voor de korte termijn, die volgens hen onvoldoende anticipeert op structurele en ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving.

Er leeft de zorg dat met een brug of viaduct kansen voor woningbouw en ruimtelijke ontwikkeling verloren gaan. Indieners wijzen erop dat geluid en trillingen de ontwikkeling van nieuwe woongebieden rondom de A58 belemmeren. Zij zien een aquaduct als een oplossing die ruimte schept voor woningbouw en daarmee bijdraagt aan het verminderen van de woningnood in Oirschot.

Ook geluidsoverlast wordt nadrukkelijk genoemd in de reacties. Omwonenden ervaren al jarenlang veel hinder van de A58. Zij vrezen dat een nieuwe brug, zelfs met geluidschermen, deze situatie onvoldoende verbetert. Er bestaat de zorg dat hiermee een kans wordt gemist om de leefomgevingskwaliteit en gezondheid van bewoners structureel te verbeteren.

Tot slot uiten indieners hun zorgen over herhaalde bouwoverlast. De gekozen fasering met eerst een 2x2-brug en later uitbreiding naar 2x3 rijstroken betekent volgens hen dat de omgeving twee keer te maken krijgt met langdurige hinder. Zij vinden dat een toekomstbestendige oplossing in één keer moeten worden gerealiseerd.

Reactie:

De minister heeft kennisgenomen van de ingebrachte zorgen en begrijpt dat de voorgenomen vervanging bij omwonenden en andere betrokkenen vragen oproept over onder meer leefbaarheid, toekomstbestendigheid en de ruimtelijke inpassing.

Bij de beantwoording van de reacties in de onderstaande paragrafen staat steeds de opgave centraal die nu voorligt, namelijk de vervanging van de brug vanuit de instandhouding van de weg. De minister loopt daarbij niet vooruit op toekomstige besluitvorming over een eventuele verbreding van de A58 tussen Eindhoven en Tilburg. Tegelijk geldt dat investeringen die nu worden gedaan, toekomstige keuzes en mogelijke investeringen niet onnodig mogen belemmeren. De inbreng van indieners en de daarin geuite zorgen worden betrokken bij de verdere uitwerking van de vervangingsopgave. In deze reactienota wordt daarom per thema ingegaan op de specifieke zorgen en reacties, steeds vanuit de voorliggende opgave en de afwegingen die daarbij horen.

3.2. Reageren, zienswijzen en belanghebbende zijn

In veel reacties lichten indieners toe waarom zij zichzelf als belanghebbende beschouwen. Voor het indienen van een reactie op de kennisgeving is het echter niet vereist dat iemand belanghebbende is in de zin van artikel 1:2 van de Algemene wet bestuursrecht. Zoals in de kennisgeving is vermeld, is *eenieder* in de gelegenheid gesteld om te reageren en aandachtspunten mee te geven.

Daarnaast wordt in diverse reacties gesproken over het indienen van een zienswijze of een bezwaar. In deze fase is daarvan nog geen sprake. De ingediende reacties moeten worden beschouwd als reacties op de kennisgeving. De wijze waarop de minister deze reacties betreft en beantwoordt, is in deze fase niet wettelijk voorgeschreven en daarmee vormvrij.

Op basis van de verkenning wordt in de daaropvolgende planuitwerkingsfase de voorkeursvariant nader uitgewerkt. In die fase wordt het ontwerp verder geconcretiseerd en worden de effecten op de fysieke leefomgeving in beeld gebracht. De resultaten daarvan worden vastgelegd in een ontwerp-projectbesluit.

Het ontwerp-projectbesluit wordt vervolgens ter inzage gelegd. In die fase kan eenieder een zienswijze indienen op het voorgenomen besluit.

Na verwerking van de ingediende zienswijzen stelt de minister het definitieve projectbesluit vast. Tegen dat besluit staat beroep open bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

3.3. Actieve zorgplicht

In meerdere reacties wordt een beroep gedaan op de actieve zorgplicht. Op grond van de Omgevingswet, de Wet milieubeheer en de nieuwe EU-luchtkwaliteitsrichtlijn uit 2024 wordt de minister verzocht deze zorgplicht actief in te vullen. Dat betekent niet alleen het voorkomen van verdere verslechtering, maar het aantoonbaar sturen op verbetering van de gezondheidssituatie.

Reactie:

Dank voor het wijzen op de zorgplicht. Niet alleen de zorgplicht, maar ook het volgen van de projectprocedure voor het vaststellen van het projectbesluit bevat waarborgen voor de fysieke leefomgeving. Door het volgen van de projectprocedure is geborgd dat de minister actief verantwoordelijkheid neemt voor de bescherming van de fysieke leefomgeving. De projectbesluitprocedure verplicht tot een integrale afweging van relevante belangen, zoals veiligheid, bodem, geluid, water, natuur. Deze afweging moet plaatsvinden op basis van actuele en toereikende onderzoeken en met een duidelijke motivering van de gemaakte keuzes. Zo dient het projectbesluit op grond van het Omgevingsbesluit onder andere de maatregelen te bevatten die gericht zijn op het ongedaan maken, beperken of compenseren van de nadelige gevolgen van het project op de fysieke leefomgeving.

3.4. Aquaduct als alternatieve oplossing

In het merendeel van de 200 reacties worden argumenten aangedragen waarom een aquaduct als volwaardig alternatief zou moeten worden onderzocht. Onderstaand worden een deel van deze argumenten zo volledig mogelijk samengevat. Het verzoek om een aquaduct als volwaardig alternatief mee te nemen is ook met een door 2320 inwoners ondertekende petitie kracht bijgezet en ingediend als bijlage bij de reacties.

De indieners verzoeken om de vervanging van het bestaande viaduct bij Oirschot niet geïsoleerd te benaderen, maar te plaatsen in een breder maatschappelijk en ruimtelijk perspectief. Zij geven aan dat de keuzes die nu worden gemaakt veel verder reiken dan alleen verkeersveiligheid en bereikbaarheid en voor tientallen jaren bepalend zijn voor de leefbaarheid, gezondheid, ruimtelijke kwaliteit en maatschappelijke samenhang van Oirschot en de regio.

De indieners vragen expliciet aandacht voor de samenhang met toekomstige verkeersontwikkelingen en mogelijke verdere verbreding van de A58, geluidsschermen en vermeende cumulatieve effecten op luchtkwaliteit, stikstof en geluid door de combinatie van de A58 en militaire en burgerluchtvaart, en de woningbouwopgave rond Den Heuvel, Boterwijk en Spoordonk. Zij maken zich zorgen dat er te snel wordt voorgesorteerd op een hogere en bredere brug, waardoor snelheid van besluitvorming belangrijker dreigt te worden dan zorgvuldigheid.

Volgens de indieners biedt een aquaduct de mogelijkheid om deze opgaven integraal te benaderen en meerdere maatschappelijke belangen in samenhang te dienen. Zij zien een aquaduct als een oplossing die mobiliteit, leefbaarheid, gezondheid, natuur,

woningbouw en verkeersveiligheid met elkaar verbindt en beter aansluit bij de lange termijn belangen van Oirschot. Een hoger en breder viaduct met geluidsschermen tast volgens hen juist de ruimtelijke kwaliteit, de cultuurhistorie en identiteit van Oirschot als erfgoedgemeente van het jaar en landschappelijke inpassing van Oirschot ernstig aan, terwijl een aquaduct beter past bij de schaal en het dorps karakter van de omgeving. Zij verzoeken de minister om het besluitvormingsproces te heropenen, een volwaardig alternatievenonderzoek uit te voeren

De vervangingsopgave voor de brug valt samen met ingrijpende ontwikkelingen in de Brainportregio en met lopende MIRT processen op het gebied van mobiliteit, leefbaarheid, water, klimaatadaptatie en ruimtelijke kwaliteit. De indieners zien deze samenloop nadrukkelijk als een kans om de infrastructuur toekomstgericht en met oog voor de omgeving vorm te geven. Waarbij ook wordt voorkomen dat er twee perioden met grootschalige bouw hinder zijn. Daarbij wijzen zij erop dat de startbeslissing uit 2013 voor 2x3 rijstroken inmiddels achterhaald is, mede omdat nu wordt gesproken over een mogelijke verbreding naar 2x4 rijstroken. De gemeenteraad van Oirschot heeft zich hier in 2023 unaniem over uitgesproken en dit standpunt recent bevestigd.

Daarnaast benadrukken de indieners de kansen die een groen aquaduct biedt voor natuur en biodiversiteit. Door een zorgvuldige landschappelijke inpassing kunnen ecologische verbindingen worden versterkt en kan versnippering van natuur worden beperkt, in lijn met nationale en Europese natuurdoelen. Ook voor leefbaarheid en gezondheid zien zij duidelijke voordelen, zoals vermindering van geluidsoverlast, minder visuele verstoring en een rustiger en aantrekkelijker leefomgeving. Verder kan een groen aquaduct bijdragen aan klimaatadaptatie en waterbeheer door toepassing van groene en waterbergende elementen, waardoor beter wordt omgegaan met extreme neerslag, hittestress en verdroging.

De indieners geven aan dat er breed maatschappelijk en bestuurlijk draagvlak bestaat voor deze benadering. Dit blijkt onder meer uit een petitie die door 2320 inwoners is ondertekend en als bijlage bij de reactie is ingediend en uit het unanieme standpunt van de gemeenteraad. Zij vinden het van groot belang dat inwoners en de gemeente actief betrokken blijven bij de verdere uitwerking, omdat de gekozen oplossing de leefomgeving voor vijftig tot honderd jaar bepaalt. Participatie en transparantie zijn volgens hen essentieel voor vertrouwen in de overheid en voor een succesvolle uitvoering.

Tot slot roepen de indieners op om geen onomkeerbare besluiten te nemen en niet vooruit te lopen op toekomstige verbredingen. Sinds 2013 zijn de beleidskaders voor onder andere stikstof, geluid, gezondheid en woningbouw ingrijpend gewijzigd. Dat vraagt volgens hen om een hernieuwde en zorgvuldige afweging. Zij verzoeken daarom om een groen aquaduct als volwaardige variant te onderzoeken en deze mee te nemen in de verdere besluitvorming, waaronder de MIRT besluitvorming in 2026, als een logische, noodzakelijke en toekomstgerichte keuze die recht doet aan mens, natuur en omgeving.

Reactie:

Met de kennisgeving ontving eenieder de uitnodiging om alternatieve oplossingsrichtingen voor de vervanging van de brug aan te dragen. Een aquaduct als alternatief past niet binnen de scope van de opgave en de kaders die in de kennisgeving zijn benoemd en wordt niet meegenomen in de verkenning van oplossingen.

Een aquaduct past niet binnen de vervangingsopgave van de bestaande brug. De opgave richt zich op het vervangen van de huidige brug met 2x2 rijstroken door een nieuwe brug met 2x2 rijstroken binnen het bestaande systeem van de rijksweg. Een aquaduct betekent een fundamenteel andere infrastructuuroplossing waarbij de weg onder het kanaal wordt gebracht. Daarmee valt een aquaduct buiten de scope van de vervangingsopgave.

Ook juridisch past een aquaduct niet binnen de huidige opgave. De vervanging van de brug vindt plaats vanuit een instandhoudingsopgave. Het starten van een nieuw aanlegproject voor een aquaduct heeft een veel grotere ruimtelijke impact en vraagt om extra ruimte voor verdiepte liggingen, taluds en bouwkuipen. Dit leidt tot aanvullende grondverwerving en mogelijk onteigening. Een dergelijke ingreep past niet binnen de juridische grondslag en scope van de huidige vervangingsopgave.

Daarnaast is een aquaduct technisch en juridisch niet uitvoerbaar vóór 2030. De aanleg vraagt omvangrijke aanpassingen aan de weg, de waterhuishouding en de omgeving. Hiervoor zijn aanvullende onderzoeken en nieuwe planprocedures nodig. Dit past niet binnen de planning van het project.

Een aquaduct is bovendien niet kosteneffectief. De aanlegkosten liggen aanzienlijk hoger dan bij vervanging van een brug. Daarnaast zijn de kosten over de gehele levenscyclus hoger doordat een aquaduct meer installaties, energiegebruik en veiligheidsvoorzieningen kent en installaties periodiek moeten worden vervangen. Bij een brug bestaat het beheer vooral uit civiel onderhoud van de constructie. Daardoor liggen de totale levensduurkosten van een brug aanzienlijk lager.

Tot slot sluit een aquaduct niet aan bij de uitgangspunten van instandhouding van Rijkswaterstaat. Het beheer en onderhoud van een aquaduct is complexer en structureel duurder dan dat van een brug. Daarmee past deze oplossing niet bij de doelstelling om de bestaande infrastructuur sober en doelmatig te vervangen en duurzaam te beheren.

Bovendien heeft de minister in maart per brief (kenmerk IENW/BSK-2026/32005 gereageerd op de ingediende reactie en petitie van en namens B&W en gemeenteraad van gemeente Oirschot. Onderstaand worden delen van de brief geciteerd in reactie op het aquaduct als aangedragen alternatief.

'Het is mij en mijn voorgangers bekend dat de wens voor een aquaduct op de A58 bij het Wilhelminakanaal al lange tijd leeft in Oirschot. Dat is de reden dat een aquaduct toch werd onderzocht in de MIRT-verkenning voor de verbreding van de A58 als één van de mogelijke varianten, ondanks dat het aquaduct al in een eerder stadium (startbeslissing) was afgefallen. Er zijn meerdere redenen waarom het aquaduct vervolgens ook in de verkenning als variant is afgefallen. Belangrijkste reden is dat de kosten voor een aquaduct door RWS twee tot driemaal hoger werden ingeschat dan een brug, terwijl een aquaduct niet noodzakelijk is voor de doelstelling van het wegverbredingsproject (betere doorstroming A58 tussen Eindhoven en Tilburg). Daarnaast is een aquaduct niet noodzakelijk om te kunnen voldoen aan de wettelijke normen (zoals geluid, luchtkwaliteit, verkeersveiligheid). Tenslotte zou alsnog nu een keuze voor een aquaduct veel vertraging geven in de wettelijke procedure, omdat er een nieuwe MIRT verkenning moet worden uitgevoerd.

De Provincie Noord-Brabant heeft aangegeven niet bereid te zijn om bij te dragen aan de meerkosten van een aquaduct. Ook van andere partijen is niet gebleken dat zij deze meerkosten kunnen of willen dragen.

Er is bij de afronding van de verkenning gekozen voor een brug/viaduct bij het Wilhelminakanaal.

In 2021 hebben nog verscheidene gesprekken plaatsgevonden tussen de gemeente Oirschot, belanghebbenden, Rijkswaterstaat en provincie Noord-Brabant over het aquaduct. Aanleiding hiervoor was een onderzoek naar de kosten voor een aquaduct dat in opdracht van belanghebbenden was uitgevoerd door IPV Delft. Op 28 maart 2022 vond afrondend een bestuurlijk gesprek plaats tussen Minister Harbers, burgemeester Keijzers en wethouder Van Beek, afgehecht met een brief van de Minister van 12 april 2022. Conclusie was dat het verschil in kosten tussen een aquaduct en een brug/viaduct groot was (€ 115-155 miljoen) en financiering voor het verschil door het Ministerie niet mogelijk is.

U refereert in uw petitie aan de huidige groei van de Brainportregio. De ontsluiting en bereikbaarheid van de Brainportregio is van nationaal belang en heeft een hoge prioriteit. De verbreding van de A58 tussen Tilburg en Eindhoven is urgent en een doorstart van de MIRT planuitwerking vindt in principe vanaf 2027 plaats. Na afronding van de planuitwerking en het wettelijke Projectbesluit kan daarna realisatie plaatsvinden als aan alle randvoorwaarden is voldaan.

*Ik constateer ook een forse groei van de Brainportregio. Dit brengt uitdagingen met zich mee wat betreft bereikbaarheid en doorstroming. In het BO MIRT van januari 2026 heb ik met de regio afgesproken dat er in 2026 eerst een verkeerskundige analyse wordt uitgevoerd naar de A58. Momenteel wordt onderzocht of de eerder beoogde verbreding naar 2*3 rijstroken ook in de toekomst nog steeds voldoende oplossing biedt om voldoende bereikbaarheid te borgen of dat er meer rijstroken (bijvoorbeeld 2*4) nodig zijn. Bij 2*4 rijstroken zal opnieuw een MIRT verkenning moeten plaatsvinden (met vertraging tot gevolg). Bij de uitwerking van het project zal ik uiteraard rekening houden met leefbaarheidsaspecten, ruimtelijke kwaliteit, verkeersveiligheid etc.*

Anno 2026 is er een groot tekort aan middelen binnen het Mobiliteitsfonds voor groot onderhoud van rijksinfrastructuur. Nederland heeft te maken met veroudering van veel bruggen, viaducten en waterstaatswerken. Op dit moment zijn er al bruggen in ons land waar geen vrachtverkeer meer overheen kan en waar geen geld is voor vervanging of renovatie op de korte termijn. We moeten daarom zeer scherpe keuzes maken. Met het besteden van budget aan oplossingen die niet noodzakelijk zijn voor de doorstroming of om te voldoen aan wettelijke normen (geluid, luchtkwaliteit) of verkeersveiligheid doen we bewoners in andere delen van het land tekort. Aangezien andere partijen hebben aangegeven niet financieel te kunnen of willen bijdragen aan een aquaduct is financiering van het verschil niet haalbaar gebleken.

Uw verzoek om alsnog een aquaduct te gaan onderzoeken kan ik daarom niet honoreren. Ik heb geen aanleiding te veronderstellen dat eerdere argumenten waarop een aquaduct is afgevallen nu anders zouden uitpakken.'

3.5. Projectbesluitprocedure en Tracébesluit

In veel brieven verzoeken indieners de minister om geen onomkeerbaar financieel en ruimtelijk feit te creëren door met de voorgenomen vervanging de basis te leggen voor een hoger en breder viaduct, zonder dat daarvoor het volgens hen benodigde tracébesluit is genomen.

De Stichting Aquaduct in het Groen voert in haar reactie aan dat met de vervanging van de brug feitelijk wordt voorgesorteerd op een toekomstige verbreding van de A58 tussen Eindhoven en Tilburg. Volgens de stichting blijkt dit uit het feit dat het vervangende viaduct in de kennisgeving als adaptief is omschreven en daarmee geschikt wordt gemaakt voor een latere verbreding van de A58. De stichting stelt dat hiermee expliciet wordt geanticipeerd op toekomstige besluitvorming, terwijl over een dergelijke verbreding nog geen projectbesluit is genomen.

Volgens de stichting worden met het gekozen ontwerp al belangrijke ruimtelijke randvoorwaarden vastgelegd, zoals de hoogte en breedte van het viaduct en de daarbij behorende aanpassingen aan de taluds van de toeritten. Ook stelt de stichting dat latere alternatieven, waaronder een aquaduct, hierdoor feitelijk worden bemoeilijkt of uitgesloten. Om die reden acht de stichting deze stap onwenselijk en juridisch problematisch, omdat volgens haar via de vervanging van het huidige viaduct al een onomkeerbare stap wordt gezet richting een toekomstige bovengrondse verbreding van de A58.

De stichting voert verder aan dat de voorgenomen vervanging, gelet op de gewijzigde hoogte van het viaduct en de gevolgen daarvan voor de toeritten, verder gaat dan een één op één vervanging. Volgens de stichting is daarom voor de voorgenomen vervanging een tracébesluit vereist.

Daarnaast stelt de stichting dat de oplossing al vastligt voorafgaand aan de verkenningsfase. Volgens haar is de verkenning juist bedoeld om informatie te verzamelen over mogelijke oplossingen en alternatieven. De stichting wijst er in dat verband op dat weliswaar inspraak wordt georganiseerd, maar dat tegelijk volgens haar de indruk ontstaat dat de oplossing al klaarligt, namelijk een adaptief viaduct dat is voorbereid op een toekomstige verbreding van de A58 van 2x4 rijstroken. Daarbij verwijst de stichting onder meer naar de presentatie van Rijkswaterstaat tijdens de raadsvergadering van 21 oktober 2025.

Gelet op het voorgaande is de stichting van oordeel dat het voorliggende ontwerp verder gaat dan een functionele één op één vervanging van het bestaande viaduct, feitelijk vooruitloopt op toekomstige besluiten over de A58 en onvoldoende is onderbouwd wat betreft noodzaak, alternatieven en effecten.

Reactie:

In meerdere reacties wordt gesteld dat voor dit project een tracébesluit of een verplicht projectbesluit nodig zou zijn. Daarbij wordt deels verwezen naar regelgeving die inmiddels is vervallen. De Tracéwet is sinds de inwerkingtreding van de Omgevingswet per 1 januari 2024 niet langer van kracht. De besluitvorming over dit project vindt daarom plaats binnen het wettelijke kader van de Omgevingswet.

Voor dit project geldt geen wettelijke verplichting om een projectbesluit vast te stellen. De minister heeft er desondanks voor gekozen om voor de vervanging van Brug Oirschot een vrijwillig projectbesluit op te stellen. Daarmee wordt voorzien in een zorgvuldige, transparante en navolgbare besluitvorming, met ruimte voor participatie, een terinzagelegging van het ontwerp-projectbesluit en rechtsbescherming tegen het definitieve projectbesluit.

Met de publicatie van de kennisgeving voornemen en participatie is de verkenning naar de vervanging van Brug Oirschot gestart. In deze verkenningsfase worden verschillende ontwerpvarianten verkend en nader onderzocht. Daarbij kan eenieder

meedenken en aandachtspunten, zorgen en suggesties meegeven. De verkenning vindt plaats binnen de opgave en de randvoorwaarden zoals die in de kennisgeving voornemen en participatie zijn beschreven en zoals deze ook in paragraaf 1.2 van deze reactienota zijn toegelicht.

De verkenning mondt in april 2026 uit in de vaststelling van een voorkeursvariant. Deze voorkeursvariant wordt vervolgens in de planuitwerkingsfase nader uitgewerkt tot een integraal ontwerp voor de vervangingsopgave van Brug Oirschot. In die fase worden ook de effecten op de fysieke leefomgeving in beeld gebracht, waaronder effecten op omgeving, zoals geluid, flora en fauna, stikstof, Natura 2000 en ruimtelijke kwaliteit. Daarnaast wordt in het ontwerp-projectbesluit inzicht gegeven in de wijze waarop wordt omgegaan met tijdelijke effecten tijdens de bouw van het viaduct, zoals bouwhinder en het tijdelijk benodigd zijn van gronden voor de uitvoering van werkzaamheden. De resultaten daarvan worden vastgelegd in een ontwerp-projectbesluit.

De minister stelt naar verwachting in het najaar van 2026 het ontwerp-projectbesluit vast en legt dit vervolgens ter inzage. In die fase kan eenieder een zienswijze indienen. De ingediende zienswijzen worden betrokken bij de besluitvorming over het definitieve projectbesluit. Hoe met deze zienswijzen is omgegaan, wordt toegelicht in een reactienota die samen met het definitieve projectbesluit wordt gepubliceerd. Tegen het definitieve projectbesluit staat beroep open bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Voor zover in reacties wordt gesteld dat met de voorgenomen vervanging onomkeerbaar wordt vooruitgelopen op een toekomstige verbreding van de A58, merkt de minister het volgende op. De huidige opgave betreft de noodzakelijke vervanging van de bestaande brug vanuit de instandhouding van de weg. De minister loopt daarbij niet vooruit op toekomstige besluitvorming over een eventuele verbreding van de A58 tussen Eindhoven en Tilburg. Wel acht de minister het verantwoord om bij de vervangingsopgave rekening te houden met mogelijke toekomstige ontwikkelingen, zodat investeringen die nu worden gedaan latere keuzes niet onnodig belemmeren. Het adaptieve karakter van het beoogde viaduct moet in dat licht worden gezien. Daarmee wordt geen besluit genomen over een toekomstige verbreding, maar wordt voorkomen dat de nu noodzakelijke vervanging toekomstige ontwikkelingen onmogelijk maakt.

De verkenning en verdere besluitvorming vinden plaats binnen de voorliggende vervangingsopgave, waarbij wordt uitgegaan van vervanging van de bestaande brug door een viaductoplossing.

3.6. Een voorgestelde MKBA en plan-mer

In veel van de reacties komt terug dat er een MKBA zou moeten worden uitgevoerd. Argumenten die hierbij worden aangevoerd, zijn onder andere dat gesteld wordt dat de voorgenomen vervanging van het viaduct over de A58 geen reguliere beheer- en instandhoudingsmaatregel is, maar een ingrijpende functiewijziging met nieuwe en zwaardere milieueffecten. Door de verhoging van het viaduct en het direct treffen van constructieve maatregelen wordt volgens de indieners, feitelijk vooruitgelopen op een toekomstige bovengrondse verbreding van de A58, zonder dat redelijke alternatieven zoals een aquaduct integraal zijn onderzocht. Dit is volgens de indiener in strijd met de Omgevingswet, het zorgvuldigheidsbeginsel en vaste jurisprudentie.

Indieners stellen ook dat Rijkswaterstaat tot nu toe vooral een kostenvergelijking op basis van aanlegkosten heeft gemaakt. Ze vinden dat onvolledig en beleidsmatig onjuist, omdat een integrale Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) ontbreekt. Als baten van een aquaduct worden onder andere genoemd meer woningbouwontwikkeling, minder barrièrewerking in het landschap, structurele reductie van NO₂ en fijnstof, minder impact op stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden en betere verkeersveiligheid.

In een aantal reacties wordt gesteld dat inzicht ontbreekt in de financiële onderbouwing van de brugvariant. Zolang verkeersprognoses, geluidsberekeningen, luchtkwaliteitsanalyses en kostenramingen niet volledig openbaar zijn, kan volgens hen geen sprake zijn van maatschappelijk draagvlak.

Daarnaast komt in reacties naar voren dat essentiële onderzoeken ontbreken, onder meer op het gebied van geluid, gezondheid, stikstof, Natura 2000 en cumulatieve milieueffecten, waardoor niet kan worden vastgesteld dat aan de actieve zorgplicht wordt voldaan. Een plan-mer ontbreekt en een integrale Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse, terwijl het te nemen besluit bepalend is voor toekomstige ontwikkelingen van de A58.

Indieners verzoeken daarom om de vervanging aan te merken als een projectbesluit met plan-mer, geen onomkeerbare keuzes te maken, een aquaduct als volwaardig alternatief te onderzoeken en milieu, gezondheid, leefbaarheid, erfgoed en kosten integraal af te wegen middels een MKBA.

Reactie:

Voor de vervanging van de brug mogelijk te maken wordt het vrijwillige projectbesluit ingezet. Zoals aangegeven in de kennisgeving, wordt géén formele voorkeursbeslissing genomen als bedoeld in artikel 5.49 van de Omgevingswet. Omdat sprake is van een projectprocedure zonder voorkeursbeslissing, is een plan-mer niet aan de orde. Wel wordt binnen deze procedure een mer-beoordeling uitgevoerd, waarmee wordt vastgesteld of en in welke mate milieueffecten optreden ten opzichte van de bestaande situatie. Op basis van de mer-beoordeling wordt, afhankelijk van de uitkomst, mogelijk een project-mer opgesteld.

Een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) is een instrument dat wordt gebruikt om besluiten te ondersteunen bij grote en complexe projecten met brede maatschappelijke effecten. In sommige gevallen is het uitvoeren van een MKBA verplicht. Dat geldt bijvoorbeeld voor projecten binnen het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport op grond van de MIRT spelregels.

Voor een vervangings- of instandhoudingsopgave is het uitvoeren van een MKBA niet verplicht. In dat type projecten staat het borgen van veiligheid, beschikbaarheid en continuïteit van de bestaande infrastructuur centraal. De afweging richt zich dan in de eerste plaats op de technische noodzaak van vervanging, de urgentie van maatregelen en de doelmatigheid van de investering.

Bij de vervanging van brug Oirschot is sprake van een zuivere vervangingsopgave. Het project is gericht op het vervangen van een bestaand kunstwerk dat het einde van zijn technische levensduur nadert. Er worden geen nieuwe functies toegevoegd en er worden geen extra maatschappelijke effecten geïntroduceerd ten opzichte van de bestaande situatie.

De belangenafweging richt zich daarom vooral op technische en financiële aspecten. Daarbij wordt gekeken naar de veiligheid van de constructie, de risico's bij uitstel van maatregelen, de kosten van vervanging en de levensduurkosten van verschillende technische oplossingen. In dit soort situaties volstaat een kostenvergelijking tussen mogelijke oplossingsrichtingen, mits duidelijk wordt onderbouwd dat sprake is van instandhouding van bestaande infrastructuur en niet van een project met nieuwe of aanvullende maatschappelijke effecten. Daarom wordt voor dit project geen afzonderlijke MKBA uitgevoerd.

3.7. Instandhoudingsopgave of wezenlijke wijziging van de bestaande situatie

Veel indieners stellen dat geen sprake is van een zuivere één op één vervanging van het viaduct, maar van een wezenlijke wijziging van de bestaande situatie. Ze wijzen op de doorrijhoogte onder het nieuwe viaduct die met één meter zou worden verhoogd tot 4,50 meter. Volgens indieners gaat het daarmee om een ingreep met planologische betekenis.

Volgens RWS is vervanging van het bestaande viaduct noodzakelijk vanwege het bereiken van het einde van de technische levensduur rond 2030. Uit recente toelichtingen in de Gemeenteraad van Oirschot (21-Okt-2025) en informatieavond in Komaen in Spoorndonk (9-Dec-2024) blijkt echter dat niet gekozen wordt voor een functioneel gelijkwaardige vervanging, maar voor een nieuw viaduct waarvan het brugdek volgens de getoonde tekeningen meer dan 7 meter hoger komt te liggen dan het bestaande viaduct. De stichting Oirschot A58, Aquaduct in het Groen (hierna; de stichting) is van oordeel dat hiermee sprake is van meer dan instandhouding. Het ontwerp impliceert een wezenlijke wijziging van de afmetingen en kan daarom niet worden beschouwd als een louter technisch vervangingsproject.

De stichting is van mening dat een overtuigende en transparante onderbouwing ontbreekt waaruit blijkt dat een circa 7 meter hoger viaduct noodzakelijk is voor de vervangingsopgave. De mondelinge verwijzing tijdens de raadsvergadering (21-Okt 2025) naar de toekomstige opwaardering van het Wilhelminakanaal voor grotere scheepvaart, is hiervoor onvoldoende.

Een indiener betoogt dat de voorgenomen wijziging van de brug ten onrechte wordt gepresenteerd als een optimalisatie binnen een versnelde vervangingsprocedure. Daarmee zou volgens de indiener een bredere planologische procedure, inclusief een volledige mer beoordeling, worden omzeild. De indiener stelt dat hierdoor de discussie over alternatieven, waaronder een aquaduct, buiten beschouwing blijft. Dit roept volgens de indiener de indruk op van vooringenomenheid in het besluitvormingsproces.

Reactie:

Naar aanleiding van de informatieavond in de Komaen op 9 december 2025 over de publicatie van het voornemen, de tekeningen op de tafels en de gesprekken erover is er verwarring over de hoogte die de nieuwe brug zou krijgen. Het bepalen van de toekomstige vorm, afmetingen en constructie is onderdeel van de verkenning. In tegenstelling tot de stelling van de stichting wordt het brugdek niet 7 meter hoger dan het huidige brugdek. Voor het nieuw te bouwen brugdek wordt een hoogte van ongeveer 2 meter ten opzichte van het huidige brugdek verkend. Onderstaande alinea's gaan hier nader op in.

Het begrip één op één vervangen vraagt toelichting. Binnen Rijkswaterstaat betekent één op één vervangen een functioneel gelijkwaardige vervanging binnen dezelfde functie, capaciteit en ligging. Het gaat om instandhouding van de bestaande infrastructuur, niet om uitbreiding. De weg blijft 2x2 rijstroken en het tracé blijft ongewijzigd. Wel wordt de nieuwe brug ontworpen volgens de actuele normen en richtlijnen.

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. Dat betekent dat de nieuwe liggers zwaarder worden uitgevoerd. Het betonpakket wordt dikker, wat leidt tot een hoger constructief profiel.

Daarnaast gelden actuele richtlijnen voor doorvaarthoogte. De nieuwe brug moet hieraan voldoen en krijgt een doorvaarthoogte van 5,75 meter. Ook worden op de brug geluidsschermen geplaatst van ongeveer 3 meter hoog, passend bij de huidige eisen voor geluidbeheersing.

Deze aanpassingen leiden ertoe dat een nieuwe brug als geheel hoger wordt. Het brugdek komt ongeveer 2 meter hoger te liggen dan in de huidige situatie. Dit is een direct gevolg van het voldoen aan actuele constructieve, nautische en milieutechnische eisen.

Ondanks deze aanpassingen blijft sprake van vervanging binnen de instandhoudingsopgave. De functie, capaciteit en ligging van de infrastructuur veranderen niet. De hogere ligging is geen uitbreiding, maar een noodzakelijke actualisatie om de brug veilig, duurzaam en toekomstbestendig te maken

De aanleiding voor het project ligt in de constructieve veiligheid van de bestaande brug. De technische levensduur eindigt in 2030. Dit is vastgesteld binnen het programma constructieve veiligheid en vormt de basis voor de vervangingsopgave. De brug moet daarom uiterlijk in 2030 zijn vervangen. Dit is toegelicht in hoofdstuk 2. Vanuit deze opgave is tijdige realisatie van een nieuwe brug noodzakelijk die voldoet aan de geldende veiligheidsnormen en functionele eisen.

Het gebruik van de term 'instandhouding' betekent niet dat bepaalde publiekrechtelijke, waaronder planologische, toestemmingen achterwege kunnen blijven. Per activiteit wordt beoordeeld welke publiekrechtelijke toestemmingen vereist zijn. Het project wordt in elk geval voorbereid en vastgesteld via een projectbesluitprocedure. Binnen deze procedure worden alle relevante milieu- en omgevingsaspecten, zoals geluid, natuur en verkeer, onderzocht en beoordeeld. Er wordt een mer-beoordeling uitgevoerd om te bepalen of een milieueffectrapport nodig is (zie ook paragraaf 3.6). Als dat het geval is, wordt dit opgesteld.

De reikwijdte van het project volgt uit de aard van de opgave: vervanging van de bestaande brug binnen het huidige tracé door een nieuwe brug met 2x2 rijstroken. Alternatieven die hier niet binnen passen, zoals een aquaduct, vallen buiten de scope. Dit is vastgelegd in de kaders van de kennisgeving voornemen en participatie, waarin is bepaald dat alleen oplossingen worden beschouwd die passen binnen de opgave, randvoorwaarden en planning.

3.8.

Geluid

De ingediende reacties spreken zorgen uit over de verwachte toename van het geluid en de milieubelasting. Er zijn zorgen over de hoogte van het nieuwe viaduct

en toekomstige geluidsschermen worden gezien als maatregelen die de zuidkant van Oirschot onevenredig zwaar zouden belasten (vanwege reflectie van geluid). Indieners van reacties vrezen dat dit leidt tot hogere geluidsniveaus en verslechtering van het leefklimaat voor een grote groep bewoners.

Andere indieners stellen dat tijdens de eerdere inspraakronde voor het Nationaal Programma Ruimte voor Defensie de nu gepresenteerde details, zoals de verhoging van het viaduct en de positionering van geluidsschermen, nog niet bekend waren. Ze constateren dat de plannen van Defensie en Rijkswaterstaat onvoldoende op elkaar zijn afgestemd. Daardoor zou cumulatieve hinder ter plaatse van woningen niet integraal onderzocht zijn in een milieueffectrapportage.

Verder hebben indieners bezwaar tegen het voornemen om uitsluitend aan de noordzijde een hoog geluidsscherm te plaatsen. Ze stellen dat een verhoogd viaduct in combinatie met een eenzijdig scherm zal leiden tot geluidsreflectie richting woningen en het achterliggende buitengebied. Indieners verzoekt daarom om in de verdere uitwerking expliciet onderzoek te doen naar geluidsreflectie en om aan de zuidzijde gelijkwaardige, bij voorkeur absorberende maatregelen, te treffen.

Daarnaast wijst een indiener op de cumulatie van geluid door de geplande intensivering van militaire activiteiten, waaronder ongeveer 8.500 helikopterlandingen per jaar, in combinatie met vliegbewegingen vanaf Eindhoven Airport. In samenhang met een verhoogde A58 acht hij de optelsom van snelweggeluid en luchtvaartgeluid ontoereikend onderzocht. Hij verzoekt om de geluidsproductie van de Oirschotse Heide expliciet mee te nemen in het akoestisch onderzoek bij de verdere planvorming.

Tot slot vraagt een indiener om bij het ontwerp niet alleen te toetsen aan de wettelijke normen voor wegverkeerslawaai, maar ook aan feitelijke leefbaarheid. Hij verzoekt om geen eenzijdige schermen toe te passen die geluid reflecteren, om het meest stille asfalt te gebruiken op en rond het viaduct en om een integrale stikstof- en fijnstofberekening uit te voeren waarin ook extra militaire activiteiten worden betrokken. Hij gaat ervan uit dat deze punten in de verdere uitwerking worden meegenomen en verzoekt om een reactie.

Reactie:

Voor geluid van rijkswegen geldt de Omgevingswet met de bijbehorende Algemene Maatregelen van Bestuur. De geluidseffecten van de vervanging van de brug worden hieraan getoetst.

Ter hoogte van Oirschot geldt daarnaast een wettelijke saneringsopgave voor geluid van de A58. Deze sanering wordt voorafgaand aan de vervangingsopgave onderzocht op grond van artikel 3.3 van de Aanvullingswet geluid Omgevingswet.

In het concept-participatieplan en de kennisgeving van het voornemen is aangegeven dat deze saneringsopgave wordt gekoppeld aan de vervanging van de brug. De benodigde geluidsmaatregelen worden vastgelegd in een geluidsaneringsplan en een daarop gebaseerd saneringsbesluit. Voor dit saneringsbesluit geldt een aparte inspraakprocedure. Belanghebbenden kunnen een zienswijze indienen op het ontwerp-saneringsbesluit. Een belangrijk uitgangspunt is dat de sanering bij geen enkele woning mag leiden tot een toename van de geluidbelasting.

De resultaten van deze saneringsmaatregelen vormen vervolgens het uitgangspunt voor het akoestisch onderzoek naar de vervanging van de brug.

In dat onderzoek wordt onder meer gekeken naar de effecten van de hogere ligging van de nieuwe brug. Als blijkt dat hierdoor de geldende geluidnormen bij woningen of andere geluidgevoelige gebouwen worden overschreden, worden aanvullende maatregelen onderzocht. Daarbij wordt beoordeeld of deze maatregelen financieel en akoestisch doelmatig zijn.

Alleen als dergelijke doelmatige maatregelen niet voldoende zijn om overschrijdingen te voorkomen, wordt ook gekeken naar de invloed van andere relevante geluidbronnen.

Het totale pakket aan geluidsmaatregelen, zowel uit de saneringsopgave als uit de vervangingsopgave, wordt in één keer uitgevoerd bij de realisatie van de nieuwe brug.

Onderstaande alinea's geven de stappen weer die worden doorlopen voor het te nemen saneringsbesluit.

Stap 1 Ontwerp saneringsbesluit

Op basis van het saneringsplan stelt de Minister van Infrastructuur en Waterstaat een ontwerp-saneringsbesluit vast. Dit ontwerp-besluit bevat de vast te stellen maatregelen en de woningen die nog in aanmerking komen voor een onderzoek naar de noodzaak van aanvullende geluidwerende maatregelen (ook wel bekend als "gevelmaatregelen").

Stap 2 Ter inzage legging

Het ontwerpbesluit ligt gedurende zes weken ter inzage. Eenieder kan in deze periode zienswijzen indienen. De terinzagelegging wordt bekendgemaakt.

Stap 3 Beantwoording zienswijzen en vaststelling

De ingediende zienswijzen worden beoordeeld en van een gemotiveerde reactie voorzien. Zo nodig wordt het ontwerpbesluit aangepast en daarna stelt de minister het saneringsbesluit definitief vast en wordt dit opnieuw bekendgemaakt.

Stap 4 Rechtsbescherming en uitvoering

Na vaststelling staat beroep open bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Na het onherroepelijk worden van het besluit kunnen de saneringsmaatregelen worden uitgevoerd.

3.9. Participatie

Indieners stellen dat het besluit om de bestaande brug te vervangen door een bredere variant tot stand is gekomen zonder volwaardige participatie. Zij achten dit in strijd met de uitgangspunten van de Omgevingswet, de Algemene wet bestuursrecht en de participatiebelofte zoals gecommuniceerd via Platform Participatie. Volgens hen ontbreekt een duidelijke toelichting op wie het besluit heeft genomen, wanneer dit formeel is vastgesteld en waarom alternatieven zoals een aquaduct niet gelijkwaardig zijn onderzocht. Zij geven aan dat dit het vertrouwen in de overheid schaadt.

Indieners van reacties geven ook aan dat zij duidelijkheid missen over wat participatie in deze fase daadwerkelijk betekent. Zij vragen wat het doel is van de kennisgeving en hoe hun ideeën en oplossingen serieus en aantoonbaar worden meegenomen. Met name willen zij weten wanneer een aangedragen oplossing redelijkerwijs in beschouwing wordt genomen en op basis van welke criteria dat gebeurt.

Daarnaast leeft de zorg dat de oplossingsrichting al vastligt en dat de ruimte voor invloed daardoor beperkt is. Indieners vragen expliciet welke keuzemomenten er nog zijn waarop inhoudelijk kan worden gestuurd en welke invloed reacties in deze fase hebben op het uiteindelijke projectbesluit.

Tot slot vragen indieners om meer duidelijkheid over het verdere proces en hun eigen rol daarin. Zij willen weten hoe en wanneer zij op de hoogte worden gehouden, hoe de omgeving betrokken blijft en waar dit is vastgelegd. Daarbij wijzen zij op het belang van een helder participatieplan waarin verwachtingen, momenten van invloed en terugkoppeling duidelijk zijn beschreven.

Een reactie betreft ook de oproep om de participatie breder en interactiever in te richten dan alleen via individuele gesprekken. In deze reactie wordt aan de minister geadviseerd om gezamenlijke gesprekken op coproducerend niveau te organiseren, waarin stakeholders elkaars perspectieven leren kennen en samen kunnen meedenken over oplossingen en compromissen. Dit vergroot het onderlinge begrip, de transparantie van afwegingen en het draagvlak voor uiteindelijke keuzes. Een gezamenlijke, laagdrempelige locatie zoals het innovatiepaviljoen kan daarbij helpen om het gesprek open en constructief te voeren.

Reactie

De minister onderkent dat bij omwonenden en andere betrokkenen behoefte bestaat aan duidelijkheid over de status van de verkenning, de ruimte voor participatie en de wijze waarop reacties en aangedragen oplossingen in het verdere proces worden betrokken. De huidige fase betreft de verkenning naar de vervanging van Brug Oirschot. De opgave die daarbij voorligt is de vervanging van de bestaande brug vanuit de instandhouding van de weg. Binnen die opgave worden in de verkenningsfase ontwerpvarianten verkend en nader onderzocht. De verkenning mondt uit in de vaststelling van een voorkeursvariant.

Met de kennisgeving voornemen en participatie is de omgeving in een vroeg stadium geïnformeerd over de opgave, het proces en de wijze waarop participatie in de verkenning wordt vormgegeven. Daarbij is eenieder in de gelegenheid gesteld om te reageren, aandachtspunten mee te geven en mogelijke oplossingen aan te dragen. Aangedragen oplossingen worden betrokken bij de verkenning, voor zover deze passen binnen de aard en reikwijdte van de opgave en binnen de randvoorwaarden die in de kennisgeving zijn beschreven. Deze kaders zijn ook toegelicht in paragraaf 1.2 van deze reactienota.

De minister volgt niet de opvatting dat participatie in deze fase zonder betekenis zou zijn. De ingebrachte reacties worden gebruikt om aandachtspunten, zorgen, belangen en mogelijke oplossingsrichtingen in beeld te brengen en te betrekken bij de verdere afweging. Nadat de voorkeursvariant is vastgesteld, wordt deze in de planuitwerkingsfase nader uitgewerkt tot een integraal ontwerp voor de vervangingsopgave van Brug Oirschot. In die fase worden ook de effecten op de fysieke leefomgeving nader onderzocht en vastgelegd in een ontwerp projectbesluit.

Het ontwerp projectbesluit geeft niet alleen inzicht in de definitieve situatie, maar ook in de wijze waarop wordt omgegaan met tijdelijke effecten tijdens de realisatie, zoals bouwhinder, fasering en het tijdelijk gebruik van gronden die voor de uitvoering van werkzaamheden nodig zijn. Het ontwerp projectbesluit wordt vervolgens ter inzage gelegd. In die fase kan eenieder een zienswijze indienen. De ingediende zienswijzen worden betrokken bij de vaststelling van het definitieve projectbesluit. Tegen dat besluit staat beroep open bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

De wijze waarop de omgeving tijdens de verkenning en de planuitwerking wordt betrokken, is beschreven in het participatieplan. Naast algemene informatievoorziening en bijeenkomsten kunnen, waar nodig, ook gerichte gesprekken worden gevoerd met direct betrokkenen. De minister beziet per fase van het project welke vorm van participatie het best past bij de aard van de opgave, de betrokken belangen en de fase van besluitvorming.

Bijlage 1 Overzicht van reacties

Hierna is een overzicht opgenomen van de ontvangen reacties, op volgorde van ontvangst. Ook is aangegeven in welke paragrafen de indieners de beantwoording van hun reacties kunnen vinden in deze Nota van Antwoord.

Nr. reactie:	Indiener:	Zie voor reactie paragraaf:
107164905	Particulier	3.4
107165652	Particulier	3.4, 3.6, 3.8
107174197	Particulier	3.4
107202288	Particulier	3.4, 3.8
107202450	Particulier	3.3, 3.4, 3.7, 3.9
107206550	Particulier	3.3, 3.4, 3.7
107246911	Particulier	3.4, 3.6, 3.7, 3.8
107257045	Particulier	3.4
107368467	Particulier	3.4, 3.7
107368497	Particulier	3.4, 3.7
107377638	Particulier	3.4, 3.5
107428190	Particulier	2.2, 3.4, 3.5, 3.7, 3.8
107476332	Particulier	3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7
107485515	Particulier	3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7
107487118	Particulier	3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7
107487934	Particulier	3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7
107487964	Particulier	3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7
107488638	Particulier	3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7
107490319	Particulier	3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7
107506429	Particulier	3.4
107507445	Particulier	3.4
107508370	Particulier	3.4
107508408	Particulier	3.4
107510574	Particulier	3.4
107512235	Particulier	3.4
107513029	Particulier	3.4
107516256	Particulier	3.4
107516262	Particulier	3.4
107516283	Particulier	3.4, 3.8
107517273	Particulier	3.4
107532365	Particulier	3.4, 3.7
107533995	Particulier	3.4, 3.5, 3.6, 3.7, 3.8, 3.9

107533098	Particulier	3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7
107534078	Particulier	3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7
107534877	Particulier	3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7
107535722	Particulier	3.4
107535731	Particulier	3.4
107535757	Particulier	3.4
107536452	Particulier	3.4
107536507	Particulier	3.4
107536655	Particulier	3.4
107536829	Particulier	3.4
107536864	Particulier	3.4
107537184	van de Biggelaar midigraaf en grondwerken	3.4
107537198	Particulier	3.4
107537205	Particulier	3.4
107537810	Particulier	3.4
107537830	Particulier	3.4, 3.7, 3.8
107534894	Gilde Sint Sebastiaan Oirschot	3.4, 3.5, 3.6, 3.7
107534963	Particulier	3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7
107535130	Particulier	3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7
107535145	Particulier	3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7
107535337	Particulier	3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7
107535936	Sociaal Progressief Oirschot	3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7
107536330	Particulier	3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7
107536519	Particulier	3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7
107536542	Particulier	3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7
107536563	Particulier	3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7
107536703	Particulier	3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7
107536873	Particulier	3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7
107537579	Particulier	3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7
107537917	Particulier	3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7, 3.8
107537935	4Moulding	3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7
107537994	Particulier	3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7, 3.8
107538005	Particulier	3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7
107538594	Particulier	3.4, 3.5, 3.6
107538824	Particulier	3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7
107539732	Particulier	3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7
107539833	Particulier	3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7
107539865	Particulier	3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7
107540040	Particulier	3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7

107540296	Particulier	3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7
107539484	Particulier	3.4
107539490	G B.V.	3.4
107540514	Particulier	3.4
107540747	Particulier	3.4, 3.5, 3.6, 3.7, 3.8
107540822	Particulier	3.4, 3.5, 3.6, 3.7, 3.8, 3.9
107542877	Particulier	3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7
107543357	Particulier	3.4, 3.6, 3.7, 3.8
107544014	Particulier	3.4
107544212	Particulier	3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7, 3.8
107546888	Particulier	3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7
107547093	Particulier	3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7
107547394	Particulier	3.4
107549597	Particulier	3.4, 3.7
107549620	Particulier	3.4, 3.7
107549241	Particulier	3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7
107549737	Particulier	3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7
107551651	Corpus Novum	3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7
107552938	Particulier	3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7
107553994	Particulier	3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7, 3.9
107554103	Particulier	3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7, 3.8
107556528	Particulier	3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7
107556609	Particulier	3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7
107560154	Particulier	3.4
107562539	Particulier	3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7, 3.8
107562560	Particulier	3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7
107562825	Particulier	3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7
107562914	Particulier	3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7
107562936	Particulier	3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7
107563494	Particulier	3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7
107566558	Particulier	3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7, 3.8
107566812	Particulier	3.7
107567326	Particulier	3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7, 3.8
107567384	Particulier	3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7, 3.8
107567464	Particulier	3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7, 3.8
107567493	Particulier	3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7, 3.8
107569846	Particulier	3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7, 3.8
107570194	Particulier	3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7, 3.8
107568948	Particulier	3.4

107569934	Particulier	3.4, 3.5, 3.6, 3.7, 3.9
107570365	Particulier	3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7, 3.8
107570383	Particulier	3.3, 3.4, 3.6, 3.7, 3.8
107570870	Particulier	3.4, 3.7
107574168	Particulier	3.4, 3.5, 3.6, 3.7
107570564	Particulier	3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7
107570585	Particulier	3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7
107570595	Particulier	3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7
107570608	Particulier	3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7
107575449	Particulier	3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7
107575479	Adriaans Bouwbedrijf BV	3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7
107578173	Particulier	3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7, 3.8
107594508	Particulier	3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7
107598907	Particulier	3.4, 3.5, 3.6, 3.7
107599859	Particulier	3.4
107600323	Particulier	3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7, 3.8
107601500	Particulier	3.4, 3.5, 3.6, 3.7
107624629	Particulier	3.4
107627604	Particulier	3.4
107605299	Particulier	3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7
107621169	Particulier	3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7
107625659	Particulier	3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7
107626336	Particulier	3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7
107629705	Particulier	3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7
107631496	Particulier	3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7
107631536	Particulier	3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7
107631577	Particulier	3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7
107635366	Particulier	3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7
107635705	Particulier	3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7
107639261	Particulier	3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7, 3.8
107639666	Particulier	3.4, 3.7, 3.8
107642806	Particulier	3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7, 3.8
107639801	Particulier	3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7
107652694	Particulier	3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7
107651465	Burgemeester en wethouders gemeente Oirschot	3.4, 3.5, 3.6, 3.7
107657155	Particulier	3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7
107657157	Particulier	3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7
107657317	Particulier	3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7
107657961	Particulier	3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7, 3.8, 3.9
107658194	Particulier	3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7, 3.9
107658824	Particulier	3.4, 3.5, 3.6, 3.7, 3.8

107661178	Particulier	3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7, 3.8
107714623	Particulier	3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7, 3.8
107666127	Particulier	3.4, 3.5, 3.7, 3.8
107671014	Tuin17	3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7
107671388	Particulier	3.4, 3.5, 3.6, 3.7, 3.8, 3.9
107671644	Camping de Bocht BV	3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7
107671704	Particulier	3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7, 3.8
107679602	Particulier	3.4
107680585	Dorpsvisie Oirschot-Spoordonk-de Beerzen	3.4
107884866	Petitie aangeboden namens de gemeenteraad en het college van burgemeester en wethouders van Oirschot en de Stichting A58 Oirschot, aquaduct in het groen	3.4
107681535	Particulier	3.4
107681925	Particulier	3.3, 3.4, 3.5, 3.6
107682712	Particulier	3.4, 3.8
107682838	Moreland Vastgoed C.V.	3.4
107682881	Stichting A58 Oirschot aquaduct in het groen	3.3, 3.4, 3.5, 3.7, 3.8, 3.9
107683453	Particulier	3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7, 3.8
107674086	Particulier	3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7
107674094	Particulier	3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7
107681483	Particulier	3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7
107682119	Particulier	3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7
107682490	Particulier	3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7
107682656	Particulier	3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7
107682952	Particulier	3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7
107683196	Particulier	3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7
107683277	Particulier	3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7
107683466	Particulier	3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7, 3.8
107704338	Coöperatie Symbiotisch Bouwen U.A. en Coöperatie Kloostersland U.A.	3.4, 3.6, 3.9
107710196	Particulier	3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7
107713762	Particulier	3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7