Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

beschikking

Directoraat-generaal Mobiliteit
Directie
Wegen en Verkeersveiligheid
Bureau Sanering
Verkeerslawaai

Steinhagenseweg 2d
3446 GP WOERDEN

T 0348 - 487 450
bsv@meursgeluid.nl

Projectnummer
667.032.00

Datum	13 oktober 2026
Nummer	BSV/26/00243
Betreft	Besluit vaststelling saneringsplan en verlaging geluidproductieplafonds
Programma	Meerjarenprogramma Geluidsanering - Wegen
Project	A58 - Brug Oirschot
Bijlage(n)	6

Met dit besluit reageer ik op het verzoek van Rijkswaterstaat van 30 september 2026 met kenmerk RWS-2026/23621 om het saneringsplan ‘A58 - Brug Oirschot’ van juni 2026 vast te stellen.

Het saneringsplan heeft betrekking op het wegvak van de A58 tussen km 19,88 en km 22,40. Het wegvak is gelegen in de gemeente Oirschot aan weerszijden van de brug over het Wilhelminakanaal. Het saneringsplan bevat bron- en afschermende maatregelen die ertoe leiden dat de geluidproductieplafonds op de referentiepunten langs een gedeelte van dit wegvak moeten worden verlaagd.

BESLUIT VASTSTELLING SANERINGSPLAN

Artikel 1
Gelet op artikel 11.60, eerste lid, van de Wet milieubeheer stel ik het saneringsplan ‘A58 - Brug Oirschot’ van juni 2026 vast. Het saneringsplan heeft betrekking op het wegvak van de A58 tussen km. 19,88 en km. 22,40. De ligging van het wegvak is weergeven in bijlage 1 bij dit besluit.

Artikel 2
De maatregelen die ingevolge de vaststelling van het saneringsplan zullen worden getroffen zijn opgenomen in bijlage 2 (tabel) en weergegeven in bijlage 5 (kaarten) bij dit besluit. De maatregelen dienen getroffen te zijn uiterlijk 17 jaar na het onherroepelijk worden van dit besluit.

Artikel 3
Het saneringsplan heeft betrekking op 20 saneringsobjecten. Alle saneringsobjecten zijn woningen. De woningen zijn opgenomen in de tabel in bijlage 3 bij dit besluit. Voor 9 woningen waarop de geluidsbelasting bij volledig benut geluidproductieplafond na het treffen van de in artikel 2 opgenomen maatregelen hoger is dan 60 dB, onderzoekt Rijkswaterstaat met toepassing van artikel 11.64 van de Wet milieubeheer de noodzaak tot het treffen van geluidwerende maatregelen. Deze woningen zijn aangemerkt in de tabel in bijlage 3 bij dit besluit.

Directoraat-generaal Mobiliteit
Directie Wegen, Voertuigen en Verkeersveiligheid

Bureau Sanering Verkeerslawaai

Datum
13 oktober 2026

Kenmerk
BSV/26/00243

Artikel 4
Gelet op artikel 11.65 van de Wet milieubeheer zend ik voor de 5 woningen waarop de geluidsbelasting bij volledig benut geluidproductieplafond na het treffen van de in artikel 2 opgenomen maatregelen de waarde van 65 dB overschrijdt, een afschrift van dit besluit aan het kadaster. De betreffende woningen zijn aangemerkt in de tabel in bijlage 3 bij dit besluit.

BESLUIT VERLAGING GELUIDPRODUCTIEPLAFONDS

Artikel 5
Gelet op artikel 11.63, tweede lid, en artikel 11.28 van de Wet milieubeheer, besluit ik tot verlaging van geluidproductieplafonds op referentiepunten langs de A58. De geluidproductieplafonds worden gewijzigd, zoals opgenomen in bijlage 4 bij dit besluit. De ligging van de referentiepunten is weergegeven op de kaarten in bijlage 5 bij dit besluit.

Artikel 6
Gelet op artikel 11.63, derde lid, van de Wet milieubeheer wordt de werking van artikel 5 opgeschort totdat de in artikel 2 genoemde termijn is verstreken, of tot de dag dat ik heb medegedeeld dat de in bijlage 2 bij dit besluit genoemde maatregelen ten genoegen van het bevoegd gezag zijn getroffen.

WETTELIJK KADER

Overgangsrecht
Sinds 1 januari 2024 vervangt de Omgevingswet (onder meer) Hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer. Op grond van artikel 3.3 van de Aanvullingswet geluid Omgevingswet, blijft hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer van toepassing op een op grond van artikel 11.56, eerste lid, van die wet ingediend verzoek om vaststelling van een saneringsplan, totdat het besluit tot vaststelling van dit saneringsplan onherroepelijk is en de saneringsmaatregelen uit dat besluit, alsmede de geluidwerende maatregelen voor de saneringsobjecten volgend uit dat besluit, zijn uitgevoerd.

Sanering
Ingevolge artikel 11.19 van de Wet milieubeheer bevinden zich aan weerszijden van een weg of spoorweg die op de geluidplafondkaart staat referentiepunten. Op deze referentiepunten geldt een geluidproductieplafond, boven welke waarde de geluidproductie van de weg of spoorweg niet mag uitkomen.

Ingevolge artikel 11.56 van de Wet milieubeheer moet de beheerder van een weg of spoorweg waarvoor geluidproductieplafonds gelden (hierna rijksweg respectievelijk hoofdspoorweg genoemd), de minister verzoeken een saneringsplan vast te stellen. Het derde lid van dit artikel bevat de minimale eisen waaraan het verzoek moet voldoen. Deze eisen zijn aangevuld in artikel 39 van het Besluit geluid milieubeheer. Op grond van artikel 11.60, eerste lid, van de Wet milieubeheer wordt het saneringsplan vastgesteld door de minister.

In het vast te stellen saneringsplan dient te worden onderzocht of de geluidsbelasting op aanwezige saneringsobjecten langs de te saneren delen van de rijksweg kan worden verminderd met doelmatige maatregelen. De saneringsobjecten staan omschreven in artikel 11.57, eerste lid, van de Wet milieubeheer en omvatten 3 categorieën.

Directoraat-generaal Mobiliteit
Directie Wegen, Voertuigen en Verkeersveiligheid

Bureau Sanering Verkeerslawaai

Datum
13 oktober 2026

Kenmerk
BSV/26/00243

1. Woningen en andere geluidsgevoelige objecten die op grond van artikel 88 van de Wet geluidhinder, zoals dat luidde voor 1 januari 2007, of artikel 4.17 van het Besluit geluidhinder tijdig bij de minister zijn gemeld, voor zover deze nog niet zijn gesaneerd, en de geluidsbelasting bij volledige benutting van de geluidproductieplafonds hoger is dan 60 dB vanwege rijkswegen of 65 dB vanwege hoofdspoorwegen (Categorie A saneringsobjecten).

2. Woningen en in een bestemmingsplan opgenomen ligplaatsen voor woonschepen en standplaatsen voor woonwagens, waarop de geluidsbelasting vanwege rijkswegen of hoofdspoorwegen bij volledige benutting van de geluidproductieplafonds hoger is dan 65 respectievelijk 70 dB (Categorie B saneringsobjecten).

3. Woningen en in een bestemmingsplan opgenomen ligplaatsen voor woonschepen en standplaatsen voor woonwagens die zijn gelegen langs bij algemene maatregel van bestuur genoemde delen van rijkswegen of hoofdspoorwegen en waarop de geluidsbelasting vanwege rijkswegen of hoofdspoorwegen bij volledige benutting van de geluidproductieplafonds hoger is dan 55 respectievelijk 60 dB (Categorie C saneringsobjecten).

In het saneringsplan wordt er ingevolge artikel 11.59 van de Wet milieubeheer naar gestreefd om met de inzet van doelmatige maatregelen de geluidsbelasting op de gevels van woningen te beperken tot 60 dB vanwege rijkswegen. Bij saneringsobjecten die behoren tot de derde categorie geldt dat ernaar wordt gestreefd om met de inzet van doelmatige maatregelen de geluidsbelasting op de gevels met 5 dB te reduceren ten opzichte van de geluidsbelasting bij geheel benut geluidproductieplafond of tot 60 dB vanwege rijkswegen als dat een lagere geluidsbelasting is. Een woning of een in een bestemmingsplan opgenomen ligplaats voor een woonschip of standplaats voor een woonwagen, kan overigens binnen meer dan één categorie saneringsobjecten vallen. In dat geval is de laagst geldende streefwaarde op grond van de toepasselijke categorieën van toepassing.

Ingevolge artikel 11.60, derde lid, van de Wet milieubeheer geeft de minister aan binnen hoeveel tijd na het onherroepelijk worden van het saneringsplan de saneringsmaatregelen uit het saneringsplan moeten worden getroffen. Als de saneringsmaatregelen leiden tot een verlaging van de geluidsbelasting op de betrokken saneringsobjecten, worden de geluidproductieplafonds ingevolge artikel 11.63, eerste en derde lid, van de Wet milieubeheer verlaagd overeenkomstig het geluideffect van die maatregelen. Het besluit tot verlaging van de geluidproductieplafonds wordt gelijktijdig genomen met het besluit tot vaststelling van het saneringsplan. De werking van het besluit tot verlaging van de geluidproductieplafonds wordt opgeschort tot het moment waarop deze maatregelen daadwerkelijk zijn getroffen of tot het moment waarop de termijn die in het besluit is opgenomen waarbinnen de maatregelen moeten zijn getroffen is verstreken.

Mochten er na vaststelling van het saneringsplan en eventueel verlaging van de geluidproductieplafonds nog saneringsobjecten zijn die een hogere geluidsbelasting bij geheel benut geluidproductieplafond ondervinden dan 60 dB vanwege een rijksweg, dan stelt de beheerder ingevolge artikel 11.64 van de Wet milieubeheer na het onherroepelijk worden van het saneringsplan en het besluit tot verlaging van geluidproductieplafonds een onderzoek in naar de geluidsbelasting binnen de geluidsgevoelige ruimten van het betreffende object.

Directoraat-generaal Mobiliteit
Directie Wegen, Voertuigen en Verkeersveiligheid

Bureau Sanering Verkeerslawaai

Datum
13 oktober 2026

Kenmerk
BSV/26/00243

Wanneer uit dit onderzoek blijkt dat de binnenwaarde als bedoeld in artikel 11.2 van de Wet milieubeheer in een of meer geluidsgevoelige ruimten wordt overschreden, doet de beheerder de eigenaar van het object een aanbod tot het treffen van geluidwerende maatregelen. Omdat een standplaats voor een woonwagen en een ligplaats voor een woonschip op grond van artikel 3 van het Besluit geluid milieubeheer geen geluidsgevoelige ruimten bezitten, geldt die onderzoeksplicht niet voor deze saneringsobjecten.

Voor de saneringsobjecten die ook na uitvoering van de saneringsmaatregelen en een verlaging van het geluidproductieplafond nog een geluidsbelasting bij geheel benut geluidproductieplafond ondervinden van meer dan de maximale waarde van 65 dB als bedoeld in artikel 11.2 van de Wet milieubeheer als het rijkswegen betreft, wordt op grond van artikel 11.65 van de Wet milieubeheer dit besluit ingeschreven in het kadaster. De registratie zal op grond van artikel 3.6b van de Aanvullingswet geluid Omgevingswet worden verwijderd op het moment dat de geluidwerende en -beperkende maatregelen voor deze saneringsobjecten zijn getroffen.

SPECIFIEKE TOELICHTING OP DIT BESLUIT

Procedureel

Rijkswaterstaat heeft mij verzocht het saneringsplan ‘A58 - Brug Oirschot’ van juni 2026 vast te stellen. Het saneringsplan heeft betrekking op het wegvak van de A58 dat is gelegen in de gemeente Oirschot aan weerszijden van de brug over het Wilhelminakanaal.

Met het ontwerpbesluit van 16 juni 2026 met kenmerk BSV/26/00135 heb ik aangegeven te willen instemmen met het verzoek van Rijkswaterstaat het saneringsplan vast te stellen. Een kennisgeving van het ontwerpbesluit is op woensdag 17 juni 2026 in de Staatscourant en het huis-aan-huisblad “Oirschots Weekjournaal” gepubliceerd. Op dit ontwerpbesluit zijn door 5 particulieren en door het ‘Platform bewoners rondom de Boterwijk’ zienswijzen ingebracht. Ik heb mijn reactie op de ingediende zienswijzen gegeven in de Nota van Antwoord die in bijlage 6 bij dit besluit is opgenomen.

De zienswijzen leiden niet tot een wijziging van dit besluit ten opzichte van het ontwerpbesluit van 16 juni 2026, noch zijn er andere wijzigingen in het besluit aangebracht.

Oorspronkelijk zou de sanering van de rijkswegen binnen de gemeente Oirschot ‘gekoppeld’ worden meegenomen bij de verbreding van de A58 in het kader van het project ‘InnovA58 Eindhoven - Tilburg’. Dit project is echter vanwege de stikstofproblematiek gepauzeerd. Er wordt nu wel een projectbesluit opgesteld om de huidige brug in de A58 over het Wilhelminakanaal te vervangen, omdat de huidige brug binnenkort het einde van de levensduur bereikt. In dat kader wordt nu ook een zelfstandig (autonoom) saneringsplan opgesteld voor deze locatie rondom de brug over het Wilhelminakanaal.

Met dit saneringsplan zijn nog niet alle saneringsobjecten in de gemeente Oirschot afgehandeld. Dit zal nog op een later moment geschieden.

Directoraat-generaal Mobiliteit
Directie Wegen, Voertuigen en Verkeersveiligheid

Bureau Sanering Verkeerslawaai

Datum
13 oktober 2026

Kenmerk
BSV/26/00243

Inhoudelijk
Het plan heeft betrekking op het wegvak van de A58 dat loopt van km 19,88 tot km 22,40.

Uit onderzoek is gebleken dat langs dit wegvak 20 saneringsobjecten aanwezig zijn. Alle 20 saneringsobjecten betreffen woningen en liggen in de gemeente Oirschot. Voor al deze objecten is onderzocht of er maatregelen in aanmerking komen die de geluidsbelasting vanwege de rijksweg op deze objecten kunnen verlagen.

In dit onderzoek is een afweging gemaakt tussen de kosten van een maatregel en het geluideffect van deze maatregel. Deze afweging is gemaakt op basis van het zogenoemde doelmatigheidscriterium. Ook is beoordeeld of er sprake is van overwegende bezwaren tegen het treffen van eventuele maatregelen van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of technische aard.

De uitkomst van het onderzoek is dat bij 14 van de 20 woningen bron- of afschermende maatregelen in aanmerking komen om de geluidsbelasting te verlagen. Bij 3 van deze 14 woningen wordt met deze maatregelen de geluidsbelasting wel verlaagd, maar onvoldoende om de toepasselijke streefwaarde van 60 dB te behalen. Bij de overige 6 woningen komen geen maatregelen in aanmerking.

Maatregelen om bij laatstgenoemde 9 (6 plus 3) woningen volledig aan de streefwaarde te kunnen voldoen, zijn niet doelmatig te treffen, omdat daarvoor onvoldoende zogenoemde ‘reductiepunten’ beschikbaar zijn. Per cluster van woningen waarvoor maatregelen zijn overwogen, zijn daarvoor te weinig woningen aanwezig of is de geluidsbelasting op deze woningen te laag.

Omdat de geluidsbelasting bij geheel benut, eventueel verlaagd geluidproductie-plafond op deze 9 woningen hoger blijft dan 60 dB, komen deze woningen na het onherroepelijk worden van dit besluit in aanmerking voor een onderzoek naar de geluidwering van de woning. Als uit dit onderzoek blijkt dat binnen de geluidsgevoelige ruimten van deze woningen de wettelijke binnenwaarde wordt overschreden, zal Rijkswaterstaat aan de eigenaar van de woning een aanbod doen om geluidwerende maatregelen te treffen.

Akoestisch onderzoek
Ik kan instemmen met de resultaten van het akoestisch onderzoek, zoals vermeld in de rapportage van juni 2026. Ik heb het akoestisch onderzoek getoetst op een aantal uitgangspunten.

- *Gehanteerde geluidregistergegevens*

Voor de berekeningen van de geluidproductieplafonds en het onderzoek naar de geluidsbelasting op de saneringsobjecten is gebruik gemaakt van de brongegevens in het geluidregister zoals dit gold op 31 december 2023.
Dit is de laatste versie van het geluidregister zoals dat beschikbaar was onder de Wet milieubeheer. Ik kan instemmen met het gebruik van deze versie nu op grond van artikel 11.56, derde lid, onder a., van de Wet milieubeheer, zoals gewijzigd met artikel IX, onderdeel F, van de Verzamelwet IenW 2019, het gebruik van deze versie van het geluidregister verplicht is wanneer een verzoek tot vaststelling van een saneringsplan wordt ingediend na 31 december 2023.

Directoraat-generaal Mobiliteit
Directie Wegen, Voertuigen en Verkeersveiligheid

Bureau Sanering Verkeerslawaai

Datum
13 oktober 2026

Kenmerk
BSV/26/00243

- *Berekende geluidsbelasting*

De geluidsbelasting op objectniveau is berekend met gebruikmaking van de gedetailleerde Standaardrekenmethode 2, zoals neergelegd in het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Met de gehanteerde rekenmethode en uitgangspunten kan ik instemmen.

- *Saneringsobjecten*

Voor dit saneringsplan is vastgesteld dat er sprake is van 20 saneringsobjecten. De wijze waarop deze saneringsobjecten zijn bepaald, is beschreven in paragraaf 4.1 van het akoestisch onderzoek. Met de werkwijze en de conclusies hiervan kan ik instemmen.

- *Uitgangspunten onderzoek naar maatregelen*

Voor de saneringsobjecten is afgewogen of geluidbeperkende maatregelen in aanmerking komen. Met deze afweging kan ik instemmen omdat hierbij gebruik is gemaakt van het doelmatigheidscriterium dat is vastgelegd in het Besluit geluid milieubeheer en de Regeling geluid milieubeheer. Ook is gekeken naar de technische haalbaarheid en landschappelijke en stedenbouwkundige aspecten en de mogelijkheden van beheer en onderhoud.

Uitvoering maatregelen

Met het oog op efficiëntie en kostenbesparing wil Rijkswaterstaat de uitvoering van de maatregelen zoveel als mogelijk combineren met andere werkzaamheden aan de weg. Voor de bronmaatregelen geldt dat deze zullen worden meegenomen bij het reguliere wegdek-onderhoud van de A58, of in het geval eerder wordt besloten tot verbreding van de weg, in het kader van dat project. Voor de geluidschermen geldt dat deze zullen worden gerealiseerd tijdens de vervanging van de brug over het Wilhelminakanaal. De verwachting is dat alle maatregelen binnen uiterlijk 17 jaar na het onherroepelijk worden van dit besluit kunnen zijn getroffen. Ik kan met deze planning instemmen.

Opschorting werking besluit verlaging geluidproductieplafonds

In artikel 6 van het besluit wordt ingevolge artikel 11.63, derde lid, van de Wet milieubeheer de werking van artikel 5 van het besluit, met daarin de verlaging van geluidproductieplafonds, opgeschort totdat de uitvoeringstermijn voor de maatregelen, die in artikel 2 is opgenomen, is verstreken of totdat het bevoegd gezag eerder al heeft bericht dat de maatregelen ten genoegen zijn getroffen. Dit houdt in dat de maatregelen na vaststelling van het besluit tot verlaging van geluidproductieplafonds al wel als nieuwe brongegevens in het geluidregister zullen worden opgenomen, maar dat de verlaagde geluidproductieplafonds op dat moment nog niet direct van kracht worden. Hierdoor moet bij nieuwe besluiten ter hoogte van de betreffende referentiepunten al wel met de nieuwe brongegevens in het geluidregister rekening gehouden worden, maar hoeft in het jaarlijkse nalevingsverslag van de beheerder (sinds 1 januari 2024: monitoringsverslag) pas aan de verlaagde geluidproductieplafonds te worden voldaan nadat de maatregelen die in artikel 2 van het besluit zijn opgenomen daadwerkelijk zijn gerealiseerd.

TEN SLOTTE

Een afschrift van dit besluit wordt gezonden aan burgemeester en wethouders van de gemeente Oirschot.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,
voor deze:
Het hoofd van het Bureau Sanering Verkeerslawaai,

ir. W. Soede

Directoraat-generaal Mobiliteit
Directie Wegen, Voertuigen en Verkeersveiligheid

Bureau Sanering Verkeerslawaai

Datum
13 oktober 2026

Kenmerk
BSV/26/00243

Bijlagen bij dit besluit
1. Kaart met wegvak waar dit besluit betrekking op heeft.
2. Overzicht te treffen saneringsmaatregelen.
3. Overzicht saneringsobjecten.
4. Overzicht te wijzigen geluidproductieplafonds.
5. Kaarten waarop ligging van de referentiepunten en de te treffen maatregelen zijn aangegeven (2 kaartbladen).
6. Nota van Antwoord op de ingebrachte zienswijzen

Inzien stukken
Dit besluit en de daaraan ten grondslag liggende stukken liggen vanaf de dag na bekendmaking in de Staatscourant zes weken ter inzage bij het Bureau Sanering Verkeerslawaai, Steinhagenseweg 2d, 3446 GP, te Woerden. Alle stukken kunnen ook worden ingezien en gedownload via: www.bureausaneringverkeerslawaai.nl.

Rechtsmiddelen
Binnen zes weken na de dag van bekendmaking van dit besluit in de Staatscourant kunnen belanghebbenden beroep instellen bij de Raad van State, Afdeling bestuursrechtspraak, Postbus 20019, 2500 EA Den Haag.
Het beroepschrift dient te zijn ondertekend en tenminste het volgende te bevatten:
a. naam en adres van de indiener;
b. de dagtekening;
c. een omschrijving van het besluit waartegen het beroepschrift zich richt;
d. een opgave van redenen waarom men zich met het besluit niet kan verenigen;
e. zo mogelijk een afschrift van het besluit waartegen het beroep zich richt.
Voor de behandeling van een beroepschrift wordt een bedrag aan griffierecht geheven. Het niet voldoen aan deze eisen kan leiden tot niet-ontvankelijkheid van het beroepschrift.

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directoraat-generaal Mobiliteit
Directie Wegen, Voertuigen en Verkeersveiligheid

Bureau Sanering Verkeerslawaai

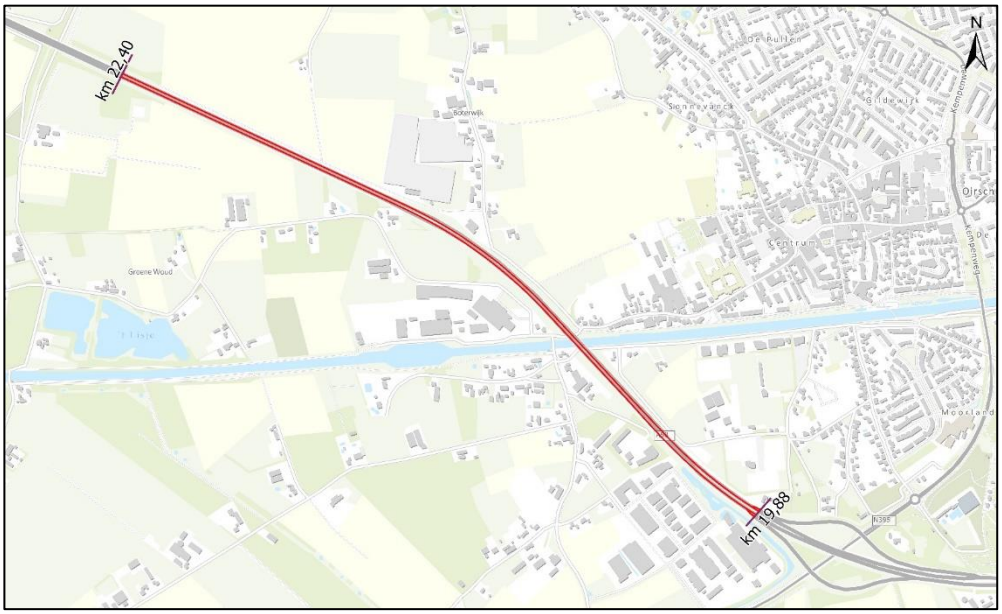
Datum
13 oktober 2026

Kenmerk
BSV/26/00243

bijlage 1

Deze bijlage behoort bij artikel 1 van het besluit van de minister van Infrastructuur en Waterstaat, d.d. 13 oktober 2026 met kenmerk BSV/26/00243.

Het wegvak van de A58 waar dit saneringsplan betrekking op heeft, is weergegeven op onderstaande kaart (het met rood aangeduide weggedeelte). Het wegvak loopt van km. 19,88 tot km. 22,40.



Ter waarmerking:

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,
voor deze:
Het hoofd van het Bureau Sanering Verkeerslawaai,

ir. W. Soede

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directoraat-generaal Mobiliteit
Directie Wegen, Voertuigen en Verkeersveiligheid

Bureau Sanering Verkeerslawaai

Datum
13 oktober 2026

Kenmerk
BSV/26/00243

bijlage 2

Deze bijlage behoort bij artikel 2 en artikel 6 van het besluit van de minister van Infrastructuur en Waterstaat, d.d. 13 oktober 2026 met kenmerk BSV/26/00243.

De in artikel 2 bedoelde bronmaatregel is de volgende.

Weg	**Rijbaan***	**Minimale akoestische kwaliteit wegdek**	**Van (km)**	**Tot (km)**	**Lengte (m)**
A58	Hoofdrijbaan rechts (noord-oostzijde)	tweelaags ZOAB	21,45	21,99	540
A58	Hoofdrijbaan links (zuid-westzijde)	tweelaags ZOAB	21,45	21,99	540

De in artikel 2 bedoelde afschermende maatregel is de volgende.

Weg	**Wegzijde**	**Type**	**Hoogte (m)**	**Van (km)**	**Tot (km)**	**Lengte (m)**
A58	Hoofdrijbaan rechts (noord-oostzijde)	Geluidscherm met absorberende werking	3	20,38	20,85	465

Ter waarmerking:

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,
voor deze:
Het hoofd van het Bureau Sanering Verkeerslawaai,

ir. W. Soede

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directoraat-generaal Mobiliteit
Directie Wegen, Voertuigen en Verkeersveiligheid
Bureau Sanering Verkeerslawaai

Datum
13 oktober 2026

Kenmerk
BSV/26/00243

bijlage 3

Deze bijlage behoort bij artikel 3 en artikel 4 van het besluit van de minister van Infrastructuur en Waterstaat, d.d. 13 oktober 2026 met kenmerk BSV/26/00243.

	Adres	Postcode	Plaats	Geveloriëntatie	Waarneemhoogte (m)	Geluidsbelasting bij geheel benut GPP (dB)	Categorie saneringsobject	Streefwaarde (dB)	Overschrijding streefwaarde (dB)	Geluidafname maatregel (dB)	Geluidsbelasting na maatregel (dB)	Onderzoek binnewaarde nodig?	Inschrijving Kadaster?
1	't Kasteeltje 2	5688 EN	Oirschot	Z	7,5	71	AB	60	11	12	59	-	-
2	't Kasteeltje 2A	5688 EN	Oirschot	Z	7,5	71	B	60	11	12	59	-	-
3	't Kasteeltje 1	5688 EN	Oirschot	Z	4,5	69	AB	60	9	13	56	-	-
4	't Kasteeltje 1A	5688 EN	Oirschot	Z	4,5	69	AB	60	9	12	57	-	-
5	't Kasteeltje 3	5688 EN	Oirschot	Z	7,5	72	AB	60	12	12	60	-	-
6	Hekdam 2	5688 JE	Oirschot	O	4,5	70	B	60	11	0	71	ja	ja
7	Proosbroekweg 3	5688 JH	Oirschot	N	4,5	61	A	60	1	2	59	-	-
8	Proosbroekweg 1	5688 JH	Oirschot	NO	4,5	70	AB	60	10	1	69	ja	ja
9	Proosbroekweg 2	5688 JH	Oirschot	N	4,5	64	A	60	4	2	62	ja	-
10	Fluterd 1	5688 HV	Oirschot	ZW	7,5	65	A	60	5	0	65	ja	-
11	Boterwijksestraat 3	5688 HX	Oirschot	Z	4,5	63	A	60	3	0	63	ja	-
12	Mgr van de Venstraat 6	5688 JG	Oirschot	N	4,5	65	A	60	5	1	64	ja	-
13	Beerseweg 1	5688 HD	Oirschot	O	4,5	70	B	60	11	0	71	ja	ja
14	den Heuvel 64	5688 EM	Oirschot	ZW	1,5	66	B	60	6	13	53	-	-
15	den Heuvel 66	5688 EM	Oirschot	ZW	7,5	67	B	60	7	10	57	-	-
16	den Heuvel 33	5688 EM	Oirschot	Z	7,5	67	B	60	7	10	57	-	-

	Adres	Postcode	Plaats	Geveloriëntatie	Waarneemhoogte (m)	Geluidsbelasting bij geheel benut GPP (dB)	Categorie saneringsobject	Streefwaarde (dB)	Overschrijding streefwaarde (dB)	Geluidafname maatregel (dB)	Geluidsbelasting na maatregel (dB)	Onderzoek binnewaarde nodig?	Inschrijving Kadaster?
17	Drieterskuil 11	5688 GC	Oirschot	Z	4,5	69	B	60	9	0	69	ja	ja
18	Moorland 3	5688 GA	Oirschot	ZW	7,5	66	B	60	6	8	58	-	-
19	Moorland 2	5688 GA	Oirschot	ZW	7,5	69	B	60	9	10	59	-	-
20	Moorland 1	5688 GA	Oirschot	O	7,5	72	AB	60	12	0	72	ja	ja

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,
voor deze:
Het hoofd van het Bureau Sanering Verkeerslawaai,

ir. W. Soede

Directoraat-generaal Mobiliteit
Directie
Wegen en Verkeersveiligheid

Bureau Sanering
Verkeerslawaai

Datum
13 oktober 2026

Kenmerk
BSV/26/00243

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directoraat-generaal Mobiliteit
Directie Wegen, Voertuigen en Verkeersveiligheid

Bureau Sanering Verkeerslawaai

Datum
13 oktober 2026

Kenmerk
BSV/26/00243

bijlage 4

Deze bijlage behoort bij artikel 5 van het besluit van de minister van Infrastructuur en Waterstaat, d.d. 13 oktober 2026 met kenmerk BSV/26/00243.

Referentiepunt	Coördinaten		Geldend GPP [dB]	Vast te stellen GPP [dB]	Verschil [dB]
	X	Y			
1648	147048,78	391010,87	69,4	69,3	-0,1
1649	147139,33	390968,43	69,6	69,5	-0,1
1653	147501,53	390798,68	69,3	69,2	-0,1
1654	147592,08	390756,24	69,3	68,8	-0,5
1655	147682,63	390713,80	69,2	67,5	-1,7
1656	147773,18	390671,36	69,0	67,0	-2,0
9410	147787,95	390798,30	69,2	67,3	-1,9
9411	147697,19	390840,65	69,3	68,0	-1,3
9412	147606,43	390882,99	69,4	69,1	-0,3
9413	147515,67	390925,34	69,5	69,4	-0,1
9417	147152,63	391094,75	69,7	69,6	-0,1
9418	147062,11	391137,58	69,5	69,4	-0,1
26326	149674,59	389549,74	58,7	58,6	-0,1
26327	149581,82	389584,19	59,0	58,9	-0,1
26331	149220,90	389715,16	67,2	67,1	-0,1
26333	149070,62	389847,04	67,8	67,6	-0,2
26334	149001,95	389919,75	68,1	66,5	-1,6
26335	148933,75	389992,91	68,4	60,0	-8,4
26336	148865,68	390066,17	69,0	58,7	-10,3
26337	148797,39	390139,23	70,1	58,8	-11,3
26338	148729,25	390212,43	69,0	59,9	-9,1
26339	148660,90	390285,43	68,3	66,3	-2,0
26340	148588,32	390354,21	68,2	67,9	-0,3
26342	148431,09	390477,63	67,3	67,2	-0,1
26343	148347,06	390531,82	66,4	66,3	-0,1
26344	148259,48	390580,05	67,2	66,8	-0,4
26345	148169,17	390623,01	67,9	66,7	-1,2
26346	148077,72	390663,09	69,1	67,1	-2,0
26347	147987,09	390705,38	69,3	67,1	-2,2
26348	147896,42	390747,59	69,2	67,1	-2,1
26349	147846,80	390637,86	69,3	67,2	-2,1
26350	147937,15	390594,97	69,2	67,0	-2,2
26351	148027,65	390552,41	69,1	67,0	-2,1
26352	148118,38	390510,43	67,6	66,3	-1,3
26353	148209,86	390471,75	66,9	66,6	-0,3

Referentiepunt	Coördinaten		Geldend GPP [dB]	Vast te stellen GPP [dB]	Verschil [dB]
	X	Y			
26354	148297,17	390423,12	66,8	66,7	-0,1
26357	148535,77	390242,17	68,3	68,2	-0,1
26361	148810,67	389951,71	68,5	68,4	-0,1

Directoraat-generaal Mobiliteit
Directie Wegen, Voertuigen en Verkeersveiligheid

Bureau Sanering Verkeerslawaai

Datum
13 oktober 2026

Kenmerk
BSV/26/00243

Ter waarmerking:

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,
voor deze:
Het hoofd van het Bureau Sanering Verkeerslawaai,

ir. W. Soede

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directoraat-generaal Mobiliteit
Directie Wegen, Voertuigen en Verkeersveiligheid

Bureau Sanering Verkeerslawaai

Datum
13 oktober 2026

Kenmerk
BSV/26/00243

bijlage 5

Deze bijlage behoort bij artikel 2 en artikel 5 van het besluit van de minister van Infrastructuur en Waterstaat, d.d. 13 oktober 2026 met kenmerk BSV/26/00243.

Op de hiernavolgende kaarten (2 bladen) is de ligging weergegeven van de te wijzigen referentiepunten alsmede de locatie van de te treffen geluidbeperkende maatregelen.

Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Bijlage stap 3-1:

Afschermende objecten

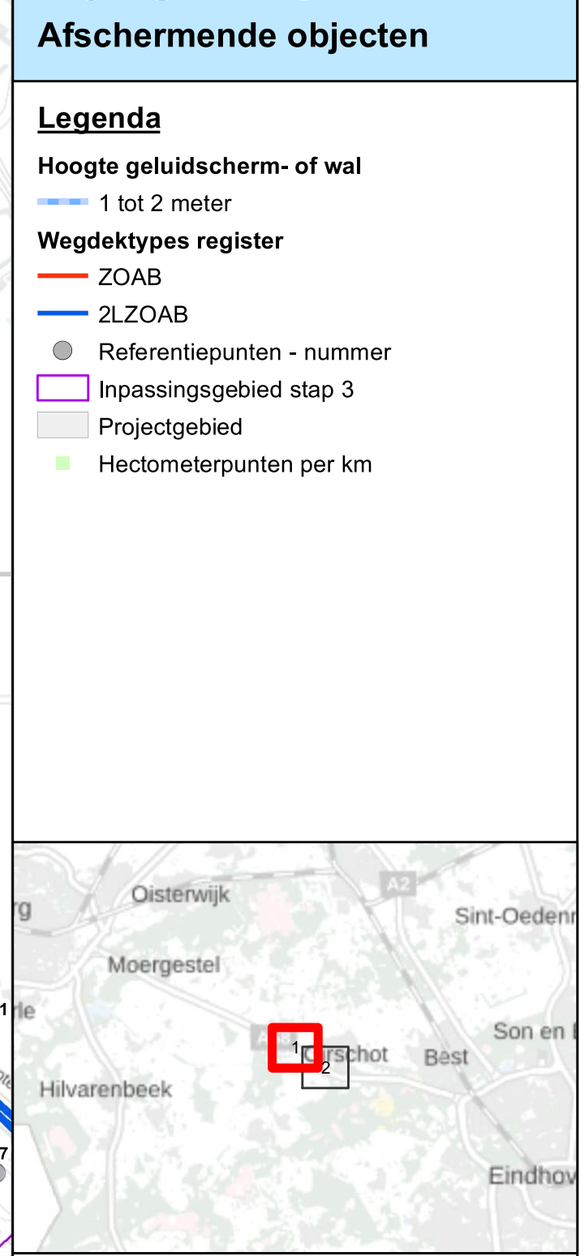
Legenda

Hoogte geluidscherm- of wal

- 1 tot 2 meter

Wegdektypes register

- ZOAB
- 2LZOAB
- Referentiepunten - nummer
- Inpassingsgebied stap 3
- Projectgebied
- Hectometerpunten per km



Akoestisch onderzoek op referentiepunten
Saneringsplan A58 Brug Oirschot

Schaal: 1:7.500
Datum: 29-4-2026
Pagina 1 van 2

N

0 75 150 300 450 600 Meters

Bron: Kadaster, Basisregistratie Topografie (BRT)

v4.0

Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Bijlage stap 3-1:
Afschermende objecten

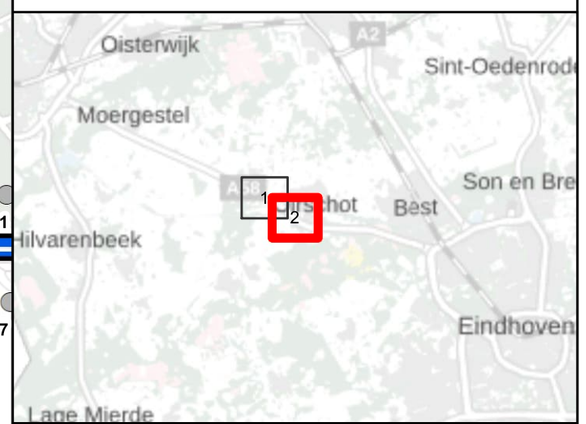
Legenda

Hoogte geluidscherm- of wal

- 1 tot 2 meter
- 3 tot 4 meter

Wegdektypes register

- DAB
- ZOAB
- 2LZOAB
- Referentiepunten - nummer
- Inpassingsgebied stap 3
- Projectgebied
- Hectometerpunten per km



Akoestisch onderzoek op referentiepunten
Saneringsplan A58 Brug Oirschot

Schaal: 1:7.500
Datum: 29-4-2026
Pagina 2 van 2

N

0 75 150 300 450 600 Meters

Bron: Kadaster, Basisregistratie Topografie (BRT)

v4.0

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Directoraat-generaal Mobiliteit
Directie Wegen, Voertuigen en Verkeersveiligheid

Bureau Sanering Verkeerslawaai

Datum
13 oktober 2026

Kenmerk
BSV/26/00243

bijlage 6

Deze bijlage behoort bij het besluit van de minister van Infrastructuur en Waterstaat van 13 oktober 2026, met kenmerk BSV/26/00243.

Nota van Antwoord

Saneringsplan
Het plan heeft betrekking op het wegvak van de A58 in de provincie Noord-Brabant dat loopt van km 19,88 tot 22,40. Het wegvak ligt in de gemeente Oirschot. Het saneringsplan bevat maatregelen om de geluidsbelasting vanwege de rijksweg bij volledige benutting van de geluidproductieplafonds op de gevel van de saneringsobjecten zoveel mogelijk te beperken tot de streefwaarde van 60 dB. De maatregelen betreffen het toepassen van een bronmaatregel en het plaatsen van een geluidscherm.

Ontwerpbesluit
Met het ontwerpbesluit van 16 juni 2026 (Kenmerk: BSV/26/00135) heb ik het voornemen bekend gemaakt om met toepassing van artikel 11.60, eerste lid, van de Wet milieubeheer het saneringsplan A58 Brug Oirschot vast te stellen.
Het ontwerpbesluit bevat tevens het voornemen om met toepassing van artikel 11.63, eerste lid, en artikel 11.28, eerste lid, van de Wet milieubeheer, de geluidproductieplafonds te wijzigen op de referentiepunten ter hoogte van het te saneren weggedeelte, met het effect van de in het saneringsplan opgenomen maatregelen.

Een kennisgeving van het ontwerpbesluit is op woensdag 17 juni 2026 in de Staatscourant en in dezelfde week in Oirschots Weekjournaal gepubliceerd.

De termijn voor het naar voren brengen van zienswijzen op het ontwerpbesluit liep vanaf donderdag 18 juni 2026 tot en met woensdag 29 juli 2026. Gedurende deze termijn hebben het ontwerpbesluit en onderliggende stukken ter inzage gelegen bij Bureau Sanering Verkeerslawaai in Woerden. Via de website van Bureau Sanering Verkeerslawaai konden de stukken ook online worden geraadpleegd.

Resultaten terinzagelegging
Op het ontwerpbesluit zijn bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zienswijzen ingebracht door vijf particulieren en één belangengroepering. Er is een ontvangstbevestiging verstuurd naar de indieners van de zienswijzen.

Beantwoording op zienswijze en vervolgproces
In deze nota zijn de antwoorden van het bevoegd gezag op de ingebrachte zienswijzen opgenomen. Vanwege de bescherming van de privacy van de indieners zijn de particuliere zienswijzen geanonimiseerd.

De Nota van Antwoord is ingedeeld in een algemeen deel (hoofdstuk 1) en een specifiek deel (hoofdstuk 2).

Directoraat-generaal Mobiliteit
Directie Wegen, Voertuigen en Verkeersveiligheid

Bureau Sanering Verkeerslawaai

Datum
13 oktober 2026

Kenmerk
BSV/26/00243

Het algemene deel bevat een algemene reactie op onderwerpen die in meerdere zienswijzen aan de orde komen.

Het specifieke deel bevat de beantwoording van individuele zienswijzen, zoveel mogelijk gegroepeerd naar de behandelde thema's in de zienswijze. Waar dit van toepassing is, is bij deze beantwoording verwezen naar de algemene reactie, waar nodig aangevuld met een specifiek antwoord.

In het specifieke deel zijn tweemaal de zienswijzen van twee particulieren samengenomen (respectievelijk particulieren 1 en 2 en particulieren 3 en 4). In beide gevallen wonen de particulieren op hetzelfde adres en zijn hun zienswijzen nagenoeg identiek, respectievelijk geheel identiek.

Bij elke (deel)zienswijze is vermeld of en op welke manier deze doorwerkt in het definitieve besluit tot vaststelling van het saneringsplan of tot verlaging van geluidproductieplafonds.

Algemene opmerking vooraf
In de hiernavolgende beantwoording van de zienswijzen wordt veelvuldig gesproken van 'de geluidsbelasting' (op een woning of ander saneringsobject). Daarmee wordt niet de huidige geluidsbelasting bedoeld, maar de geluidsbelasting in de denkbeeldige situatie waarin het geldende geluidproductieplafond volledig zou worden benut (in het akoestisch onderzoek aangeduid met '$L_{den,GPP}$').

Omgevingswet
Op 1 januari 2024 is de Omgevingswet in werking getreden, waardoor hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer is vervallen. Hoofdstuk 3 van de Aanvullingswet geluid Omgevingswet bevat overgangsbepalingen.

Op grond van artikel 3.3, tweede lid, aanhef en onder a en c, van de Aanvullingswet geluid Omgevingswet blijft hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer van toepassing op een op grond van artikel 11.56, eerste lid, van de Wet milieubeheer ingediend verzoek tot vaststelling van een saneringsplan totdat de vaststelling van dit saneringsplan onherroepelijk is en de maatregelen van het saneringsplan zijn uitgevoerd, en op een op grond van artikel 11.63, eerste lid, van de Wet milieubeheer ingediend verzoek tot verlaging van geluidproductieplafonds totdat deze verlaging onherroepelijk is.

Daarom blijft het definitieve besluit gebaseerd op de Wet milieubeheer en is in de beantwoording van de zienswijzen ook uitgegaan van dat wettelijk kader.

Directoraat-generaal Mobiliteit
Directie Wegen, Voertuigen en Verkeersveiligheid

Bureau Sanering Verkeerslawaai

Datum
13 oktober 2026
Kenmerk
BSV/26/00243

1. Algemene beantwoording zienswijzen

In de zienswijzen komen enkele punten veelvuldig terug. In dit hoofdstuk worden deze punten beantwoord. Bij de beantwoording van de individuele zienswijzen in hoofdstuk 2 wordt, indien aan de orde, verwezen naar deze algemene beantwoording, zo nodig aangevuld met een specifieker antwoord.

1.1 Samenhang brugvervanging, wegverbreding en saneringsplan

In meerdere zienswijzen wordt gevraagd om in het saneringsplan integraal rekening te houden met verwachte toekomstige ontwikkelingen zoals het vervangen van de brug over het Wilhelminakanaal en de eventuele toekomstige verbreding van de rijksweg in het kader van het (op dit moment gepauzeerde) project InnovA58. In deze paragraaf wordt uitgelegd wat de samenhang is tussen het saneringsplan en deze eventuele toekomstige ontwikkelingen en waarom de geuite wens niet kan worden gehonoreerd.

Meenemen toekomstige ontwikkelingen in het saneringsplan is niet mogelijk
Voor ieder saneringsplan dat vanaf 1 januari 2024 wordt ingediend geldt dat de situatie van de rijksweg volgens het geluidregister zoals dat gold op 31 december 2023 hiervoor het uitgangspunt is. Dit verplichte uitgangspunt is vastgelegd in artikelen 11.56, 11.57 en 11.59 van de Wet milieubeheer, zoals deze zijn gewijzigd met artikel IX, onderdelen F, onder 2., Fa en Ga, van de Verzamelwet IenW 2019 (Staatsblad 2020, nr. 455).

In het geluidregister van 31 december 2023 is de huidige ligging van de brug over het Wilhelminakanaal en van de aansluitende delen van de A58 opgenomen. Daarom moet het saneringsplan uitgaan van die wegligging en kon er met een eventuele nieuwe brug of een andere toekomstige ontwikkeling geen rekening worden gehouden in het saneringsplan.

Welke relatie er dan wel bestaat tussen het saneringsplan en eventuele toekomstige ontwikkelingen wordt in het vervolg van deze paragraaf uiteengezet.

Vervanging van de brug in relatie tot het saneringsplan
De brug over het Wilhelminakanaal is onderdeel van de A58 bij Oirschot en is aan het eind van zijn levensduur. Om in de toekomstige situatie een veilige passage van het verkeer te garanderen wordt daarom gewerkt aan een project om de brug te vervangen door een nieuwe brug met een gewijzigd hoogteprofiel. In verband met nieuwe eisen aan de doorvaarhoogte komt de brug naar verwachting circa 2 meter hoger te liggen.

Voor het vervangen van de brug wordt een projectbesluit onder de Omgevingswet voorbereid. De consequenties van de hoogtewijziging zullen in beeld worden gebracht in het akoestisch onderzoek voor dat projectbesluit. Alvorens echter met dat akoestisch onderzoek kan worden gestart, is het noodzakelijk dat de geluidsanering van dit wegvak ter hoogte van de brugvervanging formeel is afgehandeld. Hiermee wordt bereikt dat het akoestisch onderzoek naar de brugvervanging met de juiste uitgangspunten kan worden uitgevoerd.

De geluidbeperkende maatregelen die in het saneringsplan zijn opgenomen, zullen namelijk leiden tot verlaging van de geluidproductieplafonds langs de rijksweg. Het uitgangspunt van het akoestisch onderzoek voor het projectbesluit voor de brugvervanging is dat die verlaagde geluidproductieplafonds niet worden overschreden. Daarom moeten eerst het saneringsplan en de verlaging van de geluidproductieplafonds zijn vastgesteld voordat er een projectbesluit voor de brugvervanging kan worden genomen.

Directoraat-generaal Mobiliteit
Directie Wegen, Voertuigen en Verkeersveiligheid

Bureau Sanering Verkeerslawaai

Datum
13 oktober 2026

Kenmerk
BSV/26/00243

De sanering van het wegvak waarin de brug ligt meenemen als integraal onderdeel van het projectbesluit voor de brugvervanging, is onder de Omgevingswet niet mogelijk. Daarom heeft Rijkswaterstaat een verzoek tot vaststelling van een afzonderlijk saneringsplan ingediend.

Eventuele wegverbreding/InnovA58 in relatie tot het saneringsplan en de vervanging van de brug
Bij een eventuele hervatting van het project InnovA58 zal daarvoor eveneens een projectbesluit onder de Omgevingswet worden voorbereid. Dat besluit zal, net als het akoestisch onderzoek dat daar dan voor nodig is, op zijn beurt weer als uitgangspunt moeten hanteren wat er is besloten over het saneringsplan en in het projectbesluit voor de vervanging van de brug.

Tijdelijke bypass, bouwlawaai
In meerdere zienswijzen wordt gevraagd om in het saneringsplan ook de geluideffecten mee te nemen van de tijdelijke bypass - die nodig is om de huidige brug te kunnen vervangen - en van de bouwfase. Ook hiervoor geldt dat deze zaken worden meegenomen in het kader van het projectbesluit voor de vervanging van de brug. Voor geluid tijdens de bouwfase geldt dat dit een uitvoeringskwestie is waarvoor de gemeente het bevoegd gezag is. De aannemer die te zijner tijd het project gaat uitvoeren zal hier met de gemeente goede afspraken over (moeten) maken, waarbij het beperken van de hinder tot het noodzakelijke minimum uiteraard het uitgangspunt is.

1.2 Administratieve omissie

In een aantal zienswijzen wordt een zogenaamde administratieve omissie aangehaald. Er worden vragen gesteld over de wijze waarop deze administratieve omissie is hersteld en hoe het herstellen van deze omissie het saneringsplan heeft beïnvloed.

Ontstaansgeschiedenis en betekenis administratieve omissie
Artikel 11.56 van de Wet milieubeheer bepaalt dat er saneringsplannen moeten worden vastgesteld voor bepaalde delen van het rijkswegennet en hoofdspoorwegennet. In tabel 1 van bijlage 2 bij het Besluit geluid milieubeheer is aangegeven voor welke wegvakken van geprojecteerde of recent uitgevoerde projecten de geluidsanering al is afgehandeld bij het inwerkingtreden van hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer.

De administratieve omissie betreft deze tabel 1 van bijlage 2 bij het Besluit geluid milieubeheer. Hierin staat dat voor de A58 artikel 11.56 van de Wet milieubeheer niet van toepassing is tussen kilometer 13,0 en kilometer 21,4. Dat betekent dat voor dit wegvak geen saneringsplan meer hoefde te worden opgesteld.

Kilometer 21,4 betreft de beëindiging van de bronmaatregel tweelaags Zeer Open AsfaltBeton in het tracébesluit A58 Eindhoven - Oirschot uit 2010. Uit bijlage 3.1 bij het akoestisch onderzoek bij dat tracébesluit blijkt echter dat het akoestisch onderzoek voor dat tracébesluit maar tot kilometer 19,88 is verricht.

Dat heeft tot gevolg dat voor het traject van de A58 tussen kilometer 19,88 en kilometer 21,4 nog geen geluidsanering heeft plaatsgevonden. De administratieve omissie houdt dus in dat in het Besluit geluid milieubeheer ten onrechte voor het wegvak van kilometer 19,88 tot kilometer 21,40 is vermeld dat hiervoor geen saneringsplan meer hoefde te worden ingediend.

Directoraat-generaal Mobiliteit
Directie Wegen, Voertuigen en Verkeersveiligheid

Bureau Sanering Verkeerslawaai

Datum
13 oktober 2026

Kenmerk
BSV/26/00243

Keuze begrenzing onderhavige saneringsplan
Vanwege de constatering van de administratieve omissie in het Besluit geluid milieubeheer heeft Rijkswaterstaat besloten om voor het traject tussen kilometer 19,88 en kilometer 22,40 alsnog een saneringsplan op te stellen en ter vaststelling aan te bieden. Op die wijze is de administratieve omissie hersteld.

Het wegvak waarvoor nu een saneringsplan is ingediend is dus een kilometer langer dan het wegvak dat in het Besluit geluid milieubeheer is benoemd. Daar is bewust voor gekozen. Voor de A58 ten westen van kilometer 21,4 tot en met de aansluiting Hilvarenbeek geldt namelijk dat daarvoor nog een saneringsplan moet worden ingediend. De planning was om dat in één keer te doen, tegelijk met of direct voorafgaand aan het project InnovA58. Nu dat project is gepauzeerd, en nu het nodig is gebleken om de vervanging van de brug naar voren te halen, is besloten om een afzonderlijk saneringsplan in te dienen dat zo goed mogelijk aansluit bij het wegvak waarvoor het projectbesluit voor de brugvervanging voor wordt voorbereid. De westelijke begrenzing van dat plan is op kilometer 22,40 bepaald om zodoende zo representatief mogelijke maatregelafwegingen te kunnen maken voor de saneringsobjecten die langs de A58 liggen.

Geen nadelig effect van herstel van de administratieve omissie
Uit sommige zienswijzen spreekt de vrees dat de administratieve omissie tevens inhield dat bij eerdere saneringsoperaties woningen ten onrechte buiten beschouwing zouden zijn gelaten en dat de saneringsobjecten waarvoor in het onderhavige saneringsplan maatregelen zijn afgewogen daardoor nu in een nadeliger positie zijn komen te verkeren. Die vrees is ongegrond. Het saneren van een wegvak vindt altijd maar één keer plaats, niet in meerdere etappes. Bij die sanering wordt van alle woningen langs het wegvak vastgesteld of deze een zogenoemd saneringsobject zijn (op basis van de brongegevens uit het geluidregister zoals dat gold op 31 december 2023) en, als dat het geval is, of een saneringsmaatregel voor die objecten in aanmerking komt. Het onderhavige saneringsplan leidt voor de aanwezige saneringsobjecten daarom niet tot een andere uitkomst dan wanneer het eerder al zou zijn opgesteld.

Het is ook niet zo dat de woningen langs dit wegvak zijn benadeeld doordat de sanering ervan niet al in het tracébesluit uit 2010 is meegenomen. In dat tracébesluit liep het project tot de aansluiting in Oirschot (kilometer 19,68). De toenmalige wetgeving vereiste daarom een akoestisch onderzoek dat 200 meter doorliep tot voorbij die projectgrens, dus tot en met kilometer 19,88, en daarmee zijn deze woningen toen dus ook niet tekortgedaan.

1.3 Cumulatie van geluid

In een aantal zienswijzen op het ontwerpbesluit wordt aandacht gevraagd voor de cumulatie van geluid van de rijksweg met dat van andere geluidbronnen. Daarbij wordt onder andere gewezen op geluid vanwege het onderliggend wegennet, civiel en militair vliegverkeer vanaf Eindhoven Airport en militaire oefeningen op de Oirschotse Heide.

Volgens de Wet milieubeheer wordt cumulatie van geluid alleen beoordeeld wanneer er sprake is van een toename van de geluidsbelasting op geluidsgevoelige objecten als gevolg van een wijziging van geluidproductieplafonds langs de rijksweg. Op grond van artikel 11.63, vijfde lid, van de Wet milieubeheer kan een beoordeling van de cumulatie van geluid in het kader van de verlaging van geluidproductieplafonds als gevolg van te treffen saneringsmaatregelen daarom niet plaatsvinden, en is deze dus ook niet gemaakt.

Directoraat-generaal Mobiliteit
Directie Wegen, Voertuigen en Verkeersveiligheid

Bureau Sanering Verkeerslawaai

Datum
13 oktober 2026

Kenmerk
BSV/26/00243

De achterliggende gedachte hiervan is dat een saneringsplan uitsluitend kan leiden tot een verlaging van geluidsbelastingen maar nooit tot hogere geluidsbelastingen op de saneringsobjecten langs het te saneren wegdeel. Wanneer in het saneringsplan geen enkele geluidbeperkende maatregel in aanmerking komt, blijft de geluidsbelasting bij volledige benutting van de geldende geluidproductieplafonds hetzelfde maar neemt niet toe. Daarom is het beoordelen van cumulatie niet nodig in het kader van een saneringsplan. Saneringsmaatregelen leiden tot verbeteringen ten opzichte van de bestaande situatie zodat er cumulatief ook altijd sprake zal zijn van een verbetering.

Voor zover het indieners erom te doen is dat de cumulatie van het geluid van de rijksweg met geluid afkomstig van andere bronnen zou moeten worden meegenomen bij het bepalen of er sprake is van een saneringsobject of niet, kan aan dit verzoek niet worden tegemoetgekomen. De geluidsbelasting op grond waarvan wordt beoordeeld of er sprake is van een saneringsobject of niet is volgens de geldende wettelijke kaders uitsluitend de geluidsbelasting die afkomstig is van de rijksweg. Geluid afkomstig van andere bronnen telt dus niet mee bij de beoordeling of er sprake is van een saneringsobject.

1.4 Toekomstig gemeentelijk scherm

Een aantal malen wordt in zienswijzen aangehaald dat de voorgenomen verlenging van het geluidscherm ten behoeve van woningbouw door de gemeente Oirschot ook in het saneringsplan had moeten worden opgenomen.

De verlenging van het geluidscherm waar indieners op doelen is nog niet gerealiseerd en maakt evenmin deel uit van de brongegevens in het geluidregister van 31 december 2023. Deze verlenging is ook geen onderdeel van de doelmatige geluidbeperkende maatregelen die als saneringsmaatregel in het saneringsplan zijn opgenomen. Om die redenen kan met de voorgenomen verlenging van het geluidscherm geen rekening worden gehouden in het saneringsplan (zie ook paragraaf 3.1, onder het kopje *Meenemen toekomstige ontwikkelingen in het saneringsplan is niet mogelijk*).

1.5 Wel of geen saneringsobject?

In een aantal zienswijzen blijkt dat er onduidelijkheid bestaat over de vraag of de woning van indiener wel of niet in aanmerking komt voor een onderzoek naar geluidbeperkende maatregelen (een stiller wegdek en/of een geluidscherm) of een onderzoek naar de geluidisolatie van de gevel van de woning.

Op grond van artikel 11.59 van de Wet milieubeheer kunnen in een saneringsplan uitsluitend voor de zogenoemde 'saneringsobjecten' die langs het te saneren wegvak aanwezig zijn geluidbeperkende maatregelen worden afgewogen. Saneringsobjecten zijn woningen en sommige andere geluidsgevoelige objecten die aan een aantal voorwaarden voldoen.

Deze voorwaarden staan in artikel 11.57 van de Wet milieubeheer. In dit artikel worden drie categorieën saneringsobjecten onderscheiden, te weten:

- geluidsgevoelige objecten die in het verleden door de gemeente zijn aangemeld voor de zogenoemde 'lijst gemelde objecten', en waarop de geluidsbelasting bij volledige benutting van de geluidproductieplafonds hoger is dan 60 dB. Dit zijn categorie A saneringsobjecten;
- woningen en in een bestemmingsplan opgenomen standplaatsen voor woonwagens of ligplaatsen voor woonschepen waarop de geluidsbelasting bij volledige benutting van de geluidproductieplafonds hoger is dan 65 dB. Dit zijn categorie B saneringsobjecten;

Directoraat-generaal Mobiliteit
Directie Wegen, Voertuigen en Verkeersveiligheid

Bureau Sanering Verkeerslawaai

Datum
13 oktober 2026

Kenmerk
BSV/26/00243

- woningen en in een bestemmingsplan opgenomen standplaatsen voor woonwagens of ligplaatsen voor woonschepen waarop de geluidsbelasting bij volledige benutting van de geluidproductieplafonds hoger is dan 55 dB en die liggen langs weg- of baanvakken die in bijlage 4 bij het Besluit geluid milieubeheer zijn aangewezen. Dit zijn categorie C-saneringsobjecten.

Voor meer informatie over saneringsobjecten wordt verwezen naar paragraaf 2.4 van bijlage A bij het Hoofdrapport akoestisch onderzoek (Algemene uitgangspunten).

De zogenoemde 'lijst gemelde objecten' is in 2009 definitief gemaakt en kan sindsdien niet meer worden gewijzigd. Wanneer een woning niet op deze lijst staat, kan die daar dus ook niet meer achteraf aan worden toegevoegd om deze alsnog voor aanwijzing als categorie A-saneringsobject in aanmerking te laten komen.

Het te saneren wegvak in het onderhavige saneringsplan is niet aangewezen in bijlage 4 bij het Besluit geluid milieubeheer zodat er in het saneringsplan geen categorie C-saneringsobjecten aanwezig kunnen zijn.

Voor de geluidsanering is wettelijk bepaald dat voor de akoestische berekening van de geluidsbelasting bij volledige benutting van de geluidproductieplafonds uitgegaan moet worden van de brongegevens uit het geluidregister zoals dat luidde op 31 december 2023. Hierin zijn onder andere de verkeersgegevens, snelheid, wegdekverhardingen en weghoogtes opgenomen. Daarnaast zijn ook de kenmerken van de overdrachtsmaatregelen zoals hoogte, lengte, reflectiefactor en type (scherm/wal) in het geluidregister vastgelegd.

2. Beantwoording individuele zienswijzen

Nr.	Naam indiener/ organisatie	Nr. deel ziens-wijze	Onderwerp	Samenvatting zienswijze	Antwoord	Werkt door in definitief besluit?
1	Particulieren 1 en 2	1.1	Administratieve omissie	Voor de woning van indieners is sprake geweest van een administratieve omissie. In het ontwerpbesluit wordt onvoldoende inzichtelijk gemaakt hoe deze omissie volledig is hersteld en waarom het besluit thans op een volledige en juiste feitelijke grondslag berust.	In paragraaf 1.2 (Administratieve omissie) is deze vraag beantwoord. Daaruit blijkt dat er geen bijzondere of aanvullende controles hoefden te worden verricht, en dat het saneringsplan ook niet herzien hoeft te worden. Er is namelijk geen sprake van 'herstel' van een (eerdere) beoordeling. In het onderhavige saneringsplan is integraal en voor het eerst voor alle aanwezige geluidsgevoelige objecten langs het te saneren wegdeel beoordeeld welke geluidsgevoelige objecten een saneringsobject zijn waarvoor een maatregel moest worden afgewogen. Daarmee is de administratieve omissie volledig hersteld.	Nee
		1.2	Zorgvuldigheid van de voorbereiding	Het ontwerpbesluit maakt onvoldoende kenbaar hoe alle relevante feiten en belangen daadwerkelijk zijn betrokken bij de voorbereiding van het besluit. Ook is de toekomstige situatie van de brug na vervanging daarvan niet doorgerekend in het saneringsplan.	In het akoestisch onderzoek is volledig weergegeven welke gegevens zijn verzameld, welke berekeningen daarmee zijn uitgevoerd en hoe op basis daarvan is bepaald welke saneringsobjecten langs het te saneren wegvak aanwezig zijn en welke geluidbeperkende maatregelen daarvoor doelmatig zijn (een stiller wegdek en een geluidscherm). Daarmee voldoet het akoestisch onderzoek aan alle wettelijke eisen in het kader van een saneringsplan. Zie in dat verband ook paragraaf 2.7 van bijlage A bij het Hoofdrapport akoestisch onderzoek (Algemene uitgangspunten). Van de woning van indieners is vermeld dat deze geen saneringsobject is, zodat daarvoor op grond van artikel 11.59 van de Wet milieubeheer geen maatregel kon worden afgewogen in het akoestisch onderzoek. De woning is geen saneringsobject, omdat de gemeente deze in het verleden niet op de 'lijst gemelde objecten' heeft geplaatst, en omdat de geluidsbelasting bij volledige benutting van de geluidproductieplafonds niet hoger is dan 65 dB (deze bedraagt 62 dB). Daarom is de woning geen categorie A-saneringsobject en evenmin een categorie B-saneringsobject (zie ook paragraaf 1.5).	Nee

Nr.	Naam indiener/ organisatie	Nr. deel zienswijze	Onderwerp	Samenvatting zienswijze	Antwoord	Werkt door in definitief besluit?
					Ook is vermeld dat voor de saneringsobjecten die in de nabijheid van indieners woning liggen een geluidscherm (waar indieners woning mogelijk ook van had kunnen profiteren) niet doelmatig is gebleken. Een bronmaatregel (stiller wegdek) is voor deze saneringsobjecten niet mogelijk omdat dat in de vorm van tweelaags ZOAB tot en met kilometer 21,45 al aanwezig is en in het geluidregister is opgenomen, zodat het niet meer als saneringsmaatregel kan worden ingezet. Tweelaags ZOAB is het stilste wegdek dat in het kader van een saneringsplan kan worden toegepast. Op het brugdek is (enkellaags) ZOAB aanwezig omdat daar sprake is van een technisch bezwaar tegen de toepassing van tweelaags ZOAB. Aan de andere zijde van de rijksweg is ter hoogte van indieners woning wel een geluidscherm in het saneringsplan opgenomen. Dat zal absorberend worden uitgevoerd zodat eventuele weerkaatsing van geluid naar indieners woning verwaarloosbaar is. De toekomstige situatie van de wegligging van de weg en de brug zijn inderdaad niet in het saneringsplan betrokken. In paragraaf 1.1 is onder het kopje "*Meenemen toekomstige ontwikkelingen in het saneringsplan is niet mogelijk*" uitgelegd waarom dat correct is. Daarmee zijn het onderzoek voor en de besluitvorming over het saneringsplan voldoende zorgvuldig verlopen.	
		1.3	Motivering gemaakte keuzes	Het akoestisch onderzoek motiveert onvoldoende waarom de gekozen maatregelen in de concrete situatie de meest passende oplossing vormen. Tevens wordt onvoldoende toegelicht hoe de gekozen saneringsmaatregelen zich verhouden tot de toekomstige vervanging van de brug over het Wilhelminakanaal.	Voor het antwoord op het eerste deel van deze deelzienswijze wordt verwezen naar het antwoord op deelzienswijze 1.2. Wat betreft de verhouding tussen (de maatregelen in) het saneringsplan en de toekomstige vervanging van de brug wordt verwezen naar paragraaf 1.1 onder de kopjes "*Meenemen toekomstige ontwikkelingen in het saneringsplan is niet mogelijk*" en "*Vervanging van de brug in relatie tot het saneringsplan*".	Nee

Nr.	Naam indiener/ organisatie	Nr. deel zienswijze	Onderwerp	Samenvatting zienswijze	Antwoord	Werkt door in definitief besluit?
		1.4	Individuele belangen	Naast de bestaande hoge geluidbelasting zal de voorgenomen vervanging van de brug gedurende meerdere jaren invloed hebben op indieners woon- en leefomgeving. Indieners verzoeken daarom expliciet inzichtelijk te maken op welke wijze hun individuele belangen in de besluitvorming zijn betrokken.	Individuele belangen worden niet betrokken bij de beantwoording van de vragen welke geluidsgevoelige objecten moeten worden aangemerkt als saneringsobject en of geluidbeperkende maatregelen voor de aanwezige saneringsobjecten doelmatig zijn. Voor het antwoord op de vraag over de toekomstige tijdelijke situatie en bouwlawaai wordt verwezen naar het antwoord op deelzienswijze 1.5.	Nee
		1.5	Cumulatie, tijdelijke wegligging, bouwlawaai	Naast de A58 is er ook geluid van andere geluidbronnen, waaronder de Beerseweg, Eindhoven Airport en militaire helikoptervluchten. Daarnaast zal de uitvoering van de brugvervanging gepaard gaan met tijdelijke verkeersvoorzieningen, een tijdelijke brug en langdurige bouwwerkzaamheden. Indieners vragen op welke wijze deze omstandigheden zijn betrokken bij de belangenafweging en waar de tijdelijke hinder gedurende de uitvoering zal worden beoordeeld.	Voor het antwoord op de vraag over geluid dat afkomstig is van meerdere bronnen ("cumulatie") wordt verwezen naar paragraaf 1.3. De vraag over de tijdelijke situatie heeft betrekking op een toekomstige ontwikkeling (brugvervanging). Deze speelt voor het saneringsplan geen rol en kan dus ook niet in het saneringsplan worden beoordeeld of meegenomen (zie ook paragraaf 1.1). Over bouwlawaai zal de aannemer te zijner tijd goede afspraken moeten maken met de gemeente als bevoegd gezag (zie ook paragraaf 1.1 onder het kopje "*Tijdelijke bypass, bouwlawaai*").	Nee
		1.6	Ecologie	Het saneringsplan bevat geen enkele ecologische beoordeling, terwijl deze factoren de akoestische uitvoerbaarheid direct beïnvloeden.	Het saneringsplan bevat inderdaad geen ecologische beoordeling. Dit is in overeenstemming met het doel en de reikwijdte van het saneringsplan, dat op grond van de Wet milieubeheer is gericht op het vaststellen van de geluidsaneringsopgave en de daarvoor benodigde geluidbeperkende maatregelen.	Nee

Nr.	Naam indiener/ organisatie	Nr. deel ziens-wijze	Onderwerp	Samenvatting zienswijze	Antwoord	Werkt door in definitief besluit?
					Ecologische aspecten maken geen onderdeel uit van de wettelijke beoordelingssystematiek voor het vaststellen van de saneringsmaatregelen. De in de zienswijze genoemde onderzoeken naar beschermde soorten, faunavoorzieningen en ecologische verbindingszones hebben betrekking op de wijze waarop maatregelen worden uitgevoerd. Deze aspecten worden daarom betrokken bij de verdere planuitwerking en uitvoering van het project. Daarbij wordt gehandeld conform de geldende natuurwetgeving en de daarvoor beschikbare gedragscodes, vrijstellingen en/of vergunningen. Voor zover in de zienswijze wordt gesteld dat ecologische factoren de akoestische uitvoerbaarheid van de saneringsmaatregelen beïnvloeden, wordt opgemerkt dat de voorgenomen maatregelen zijn voorzien binnen het beheersgebied van het hoofdwegennet. Er is geen aanleiding om te veronderstellen dat de aanwezigheid van beschermde soorten of andere ecologische randvoorwaarden ertoe leidt dat de in het saneringsplan opgenomen geluidmaatregelen niet kunnen worden gerealiseerd. Eventuele ecologische aandachtspunten worden waar nodig in de uitvoeringsfase geadresseerd.	
		1.7	Clustering saneringsobjecten	De saneringsobjecten aan de zuidzijde van de weg hadden in één cluster moeten zijn ondergebracht in plaats van in drie afzonderlijke clusters. Dan waren er mogelijk meer reductiepunten beschikbaar geweest voor maatregelen ter hoogte van indieners woning.	In bijlage 2 bij bijlage A (Algemene uitgangspunten) bij het Hoofdrapport akoestisch onderzoek is uitgelegd hoe clusters van saneringsobjecten worden gevormd. In hoofdstuk 4 van het Hoofdrapport akoestisch onderzoek zijn de clusters als zodanig uitgewerkt. Een cluster wordt samengesteld op basis van saneringsobjecten die zo dicht bij elkaar in de buurt liggen, dat ze kunnen profiteren van één aaneengesloten geluidmaatregel (dit volgt uit de wettelijke clusterdefinitie in het Besluit geluid milieubeheer). Aan de zuidzijde van A58 zijn zodoende drie clusters gevormd waarvan twee clusters (cluster 4 en 5) weliswaar in elkaars nabijheid liggen, maar niet zodanig dat ze één cluster hadden moeten vormen. Het derde cluster (cluster 1) is dermate ver van deze beide clusters gelegen dat dit cluster op geen enkele wijze met clusters 4 en 5 één cluster zou kunnen vormen.	Nee

Nr.	Naam indiener/ organisatie	Nr. deel zienswijze	Onderwerp	Samenvatting zienswijze	Antwoord	Werkt door in definitief besluit?
					Indien clusters 4 en 5 wel zouden worden samengenomen, zou dit overigens niet tot een andere maatregelafweging hebben geleid. Ook dan zouden er te weinig reductiepunten zijn geweest voor een geluidscherm dat voldoet aan de minimale lengte- en hoogte-eisen die bijlage 3 bij de Regeling geluid milieubeheer stelt aan een geluidscherm voor een saneringsplan.	
		1.8	Europees-rechtelijke verplichtingen	Uit het saneringsplan blijkt onvoldoende dat dit voldoet aan eisen die voortvloeien uit de Europese richtlijn Omgevingslawaai, de MER-richtlijn en art. 191 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie.	Het saneringsplan is opgesteld op grond van afdeling 11.3.6 van de Wet milieubeheer. De Wet milieubeheer en bijbehorende Algemene Maatregelen van Bestuur en ministeriële regelingen zijn mede opgesteld op grond van de aangehaalde internationale richtlijnen en verdragen.	Nee
		1.9	Beschermings-niveau	De gemeente wil het te plaatsen saneringsscherm aan de noordzijde van de A58 verlengen voor woningbouw. Daarmee worden de te bouwen woningen beter beschermd dan bestaande woningen aan de zuidzijde, zoals de woning van indieners. In het saneringsplan is niet gemotiveerd waarom daarvoor een lager beschermingsniveau wordt gehanteerd dan voor woningbouw.	De verschillende afwegingskaders voor nieuwe ontwikkelingen, zoals toekomstige woningbouw, en het saneren van in het verleden ontstane situaties met hoge geluidsbelastingen, zoals in het onderhavige saneringsplan aan de orde is, zijn wettelijk voorgeschreven. In het saneringsplan kan niet van het geldende afwegingskader daarvoor worden afgeweken. Het is daarom niet nodig om in het saneringsplan een motivering op te nemen waarom het gehanteerde afwegingskader verschilt van dat voor nieuwe ontwikkelingen.	Nee

Nr.	Naam indiener/ organisatie	Nr. deel zienswijze	Onderwerp	Samenvatting zienswijze	Antwoord	Werkt door in definitief besluit?
2	Particulieren 3 en 4	2.1	Toekomstige toename geluid	Indieners vrezen voor een verslechtering van de geluidsituatie bij hun woning aan de zuidzijde van de A58 door toekomstige ontwikkelingen als het vervangen van de brug, de voorgenomen wegverbreding en het geluidscherm dat aan de noordzijde van de brug wordt geplaatst.	De toekomstige situatie van de wegligging van de weg en de brug zijn inderdaad niet in het saneringsplan betrokken. In paragraaf 1.1 is onder het kopje "*Meenemen toekomstige ontwikkelingen in het saneringsplan is niet mogelijk*" uitgelegd waarom dat correct is. Het geluidscherm dat op grond van het saneringsplan aan de noordzijde van de rijksweg wordt geplaatst zal absorberend worden uitgevoerd zodat eventuele weerkaatsing van geluid naar indieners woning verwaarloosbaar is.	Nee
		2.2	Cumulatie	Indieners wijzen erop dat hun woning ook wordt belast door geluid van helikopters en vliegtuigen van Defensie en Eindhoven Airport, plaatselijk verkeer en (toekomstig) bouwverkeer (voor de brugvervanging).	In paragraaf 1.3 is uitgelegd dat in een saneringsplan geen rekening gehouden kan worden met het geluid van andere bronnen. In paragraaf 1.1 is onder het kopje "*Meenemen toekomstige ontwikkelingen in het saneringsplan is niet mogelijk*" uitgelegd dat in een saneringsplan geen rekening kan worden gehouden met toekomstige ontwikkelingen. In paragraaf 1.1 is onder het kopje "*Tijdelijke bypass, bouwlawaai*" uitgelegd dat bouwlawaai een zaak is van aannemer en gemeente. Deze partijen zullen hier te zijner tijd goede afspraken over (moeten) maken.	Nee
		2.3	Reikwijdte saneringsplan	Indieners vinden het belangrijk dat alle woningen langs de rijksweg in de maatregelafweging worden betrokken, ook woningen die nu nog weinig met geluid worden belast. Daarbij moeten ook voor de bewoners aan de zuidzijde van de rijksweg maatregelen worden afgewogen, niet alleen aan de dorpskant.	In artikel 11.59 van de Wet milieubeheer is voorgeschreven dat in een saneringsplan alleen maatregelen kunnen worden afgewogen voor zogenoemde saneringsobjecten. Voor de niet-saneringsobjecten worden in het saneringsplan daarom geen maatregelen afgewogen. De woning van indieners is geen saneringsobject, omdat de gemeente deze in het verleden niet op de zogenoemde 'lijst gemelde objecten' heeft gezet, zodat de woning geen categorie A-saneringsobject kan zijn. Tevens is gebleken dat de geluidsbelasting bij volledige benutting van de geluidproductieplafonds op de woning van indieners 62 dB bedraagt zodat de woning evenmin een categorie B-saneringsobject kan zijn. Zie ook paragraaf 1.5 (Wel of geen saneringsobject?) van de deze Nota van Antwoord en bijlage D.3 bij het akoestisch onderzoek.	Nee

Nr.	Naam indiener/ organisatie	Nr. deel zienswijze	Onderwerp	Samenvatting zienswijze	Antwoord	Werkt door in definitief besluit?
					Ook voor de saneringsobjecten aan de zuidzijde van de rijksweg is een geluidscherm onderzocht. Dat was echter niet doelmatig. Een bronmaatregel (stiller wegdek) is voor deze saneringsobjecten niet mogelijk omdat dat in de vorm van tweelaags ZOAB tot en met kilometer 21,45 al aanwezig is en in het geluidregister is opgenomen, zodat het niet meer als saneringsmaatregel kan worden ingezet. Tweelaags ZOAB is het stilste wegdek dat in het kader van een saneringsplan kan worden toegepast. Op het brugdek is (enkellaags) ZOAB aanwezig, omdat daar sprake is van een technisch bezwaar tegen de toepassing van tweelaags ZOAB. Om die redenen zijn er ter hoogte van indieners woning aan de zuidzijde van de rijksweg geen maatregelen opgenomen in het saneringsplan.	
3	Particulier 5	3.1	Administratieve omissie	Voor de woning van indiener is sprake geweest van een administratieve omissie. In het ontwerpbesluit wordt onvoldoende inzichtelijk gemaakt hoe deze omissie volledig is hersteld en waarom de omissie geen invloed heeft gehad op het onderhavige saneringsplan, en evenmin doorwerkt naar referentiepunten, clusterindeling en geluid-productieplafonds.	In paragraaf 1.2 (Administratieve omissie) is deze vraag beantwoord. Daaruit blijkt dat er geen bijzondere of aanvullende controles hoefden te worden verricht, en dat het saneringsplan ook niet herzien hoeft te worden. Er is namelijk geen sprake van 'herstel' van een (eerdere) beoordeling. In het onderhavige saneringsplan is integraal en voor het eerst voor alle aanwezige geluidsgevoelige objecten langs het te saneren wegdeel beoordeeld welke geluidsgevoelige objecten een saneringsobject zijn waarvoor een maatregel moest worden afgewogen. Daarmee is de administratieve omissie volledig hersteld.	Nee
		3.2	Doelmatigheid	Uit het Akoestisch Hoofdrapport blijkt dat per cluster een doelmatigheidsafweging is uitgevoerd om te bepalen welke bron- en overdrachtsmaatregelen in aanmerking komen voor uitvoering.	Zoals in paragraaf 2.7 van bijlage A (Algemene uitgangspunten) bij het Hoofdrapport akoestisch onderzoek is vermeld, verloopt de afweging van saneringsmaatregelen volgens vaste regels en gelden er bijvoorbeeld minimale afmetingen voor een saneringsmaatregel. De hoogte van een geluidscherm is minimaal 2 meter en de lengte moet minimaal gelijk zijn aan vier maal de afstand van een saneringsobject tot aan de rand van de weg (zie ook bijlage 2 bij bijlage A (Algemene uitgangspunten) bij het Hoofdrapport akoestisch onderzoek).	Nee

Nr.	Naam indiener/ organisatie	Nr. deel ziens-wijze	Onderwerp	Samenvatting zienswijze	Antwoord	Werkt door in definitief besluit?
				De woning van de indiener behoort met een geluidsbelasting van 72 dB volgens het akoestisch onderzoek tot de zwaarst belaste saneringsobjecten binnen het onderzoeks-gebied. Ondanks deze hoge geluidsbelasting zijn voor cluster 5, waarin indieners woning ligt, geen aanvullende overdrachts-maatregelen opgenomen. Voor andere delen van het traject zijn wel aanvullende geluidmaatregelen doelmatig geacht.	De woning van indiener maakt samen met nog één ander saneringsobject onderdeel uit van cluster 5. Voor dit cluster is afgewogen of een geluidscherm doelmatig is. Dat is niet het geval gebleken. Om die reden is ter hoogte van de woning van indiener geen geluidscherm in het saneringsplan opgenomen. Omdat de A58 ter hoogte van de woning van indiener al voorzien is van een stiller wegdek in de vorm van tweelaags ZOAB tot en met kilometer 21,45 dat ook in het geluidregister is opgenomen, kon een afweging van een bronmaatregel voor de woning van indiener niet meer plaatsvinden. Tweelaags ZOAB is het stilste wegdek dat in het kader van een saneringsplan kan worden toegepast. Op het brugdek is (enkellaags) ZOAB aanwezig omdat daar sprake is van een technisch bezwaar tegen de toepassing van tweelaags ZOAB. Uit paragraaf 4.9 van het akoestisch onderzoek blijkt dat de minimaal benodigde schermlengte voor dit cluster 225 meter bedraagt. Het cluster beschikt over een budget van 17.267 aan reductiepunten na aftrek van de maatregelpunten voor de bestaande bronmaatregel. De aanleg van een geluidscherm van 2 meter hoog over een lengte van 225 meter 'kost' volgens bijlage 3 bij de Regeling geluid milieubeheer 20.295 maatregelpunten. Het beschikbare budget aan reductiepunten voor een geluidscherm is lager dan het benodigde aantal maatregelpunten voor dit scherm. Dit betekent dat het ter hoogte van cluster 5 niet doelmatig is om een geluidscherm aan te leggen.	
		3.3	Toekomst-vastheid	Wat zijn de akoestische gevolgen van de brugvervanging en hoe zijn die betrokken bij het saneringsplan? Waarom worden de gekozen saneringsmaatregelen ook doelmatig geacht voor de toekomstige situatie?	In paragraaf 1.1 is uitgelegd dat toekomstige ontwikkelingen geen rol spelen in het saneringsplan. Het is ook niet mogelijk om te bepalen of de maatregelen in het saneringsplan ook voor de toekomstige situatie doelmatig zijn, omdat die toekomstige situatie immers nog niet vaststaat. Wel is het zo, zoals ook is vermeld in paragraaf 1.1, dat de verlaagde geluidproductieplafonds als gevolg van de maatregelen in het saneringsplan als uitgangspunt zullen gelden voor toekomstige ontwikkelingen als het vervangen van de brug. Op die manier werkt het saneringsplan toch door in zulke toekomstige ontwikkelingen.	Nee

Nr.	Naam indiener/ organisatie	Nr. deel zienswijze	Onderwerp	Samenvatting zienswijze	Antwoord	Werkt door in definitief besluit?
		3.4	Cumulatie	Indiener wijst erop dat de woning ook wordt belast door geluid van de Beerseweg, Eindhoven Airport en militaire helikoptervluchten.	Voor het antwoord op de vraag over geluid dat afkomstig is van meerdere bronnen ("cumulatie") wordt verwezen naar paragraaf 1.3.	Nee
		3.5	Tijdelijke wegligging, bouwlawaai	De uitvoering van de brugvervanging zal gepaard gaan met tijdelijke verkeersvoorzieningen, een tijdelijke brug en langdurige bouwwerkzaamheden. Indiener vraagt op welke wijze deze omstandigheden zijn betrokken bij de belangenafweging en waar de tijdelijke hinder gedurende de uitvoering zal worden beoordeeld.	De tijdelijke situatie heeft betrekking op een toekomstige ontwikkeling (brugvervanging). Deze speelt voor het saneringsplan geen rol en kan dus ook niet in het saneringsplan worden beoordeeld of meegenomen (zie ook paragraaf 1.1). Over bouwlawaai zal de aannemer te zijner tijd goede afspraken moeten maken met de gemeente als bevoegd gezag (zie ook paragraaf 1.1 onder het kopje "*Tijdelijke bypass, bouwlawaai*").	Nee
		3.6	Beschermings-niveau	De gemeente wil het te plaatsen saneringsscherm aan de noordzijde van de A58 verlengen voor woningbouw. Indiener constateert dat voor de zwaar belaste saneringsobjecten aan de zuidzijde van de weg geen vergelijkbare aanvullende maatregelen zijn opgenomen.	Het wettelijk afweegkader voor nieuwbouw is strenger dan voor sanering. Dat leidt ertoe dat voor een saneringsplan minder snel maatregelen doelmatig zijn dan voor nieuwbouw van woningen. De verschillende afwegingskaders voor nieuwe ontwikkelingen, zoals toekomstige woningbouw, en het saneren van in het verleden ontstane situaties met hoge geluidsbelastingen, zoals in het onderhavige saneringsplan aan de orde is, zijn wettelijk voorgeschreven. In het saneringsplan kan niet van het geldende afwegingskader daarvoor worden afgeweken. Het is daarom niet nodig om in het saneringsplan een motivering op te nemen waarom het gehanteerde afwegingskader verschilt van dat voor nieuwe ontwikkelingen.	Nee
		3.7	Reflecties	Indiener vraagt of reflecties zijn beoordeeld.	Ja, in het saneringsplan is voorgeschreven dat het aan de noordzijde te plaatsen geluidscherm absorberend moet worden uitgevoerd.	Nee
		3.8	Geluidschermen aan beide zijden van de weg	Indiener vraagt zich af of geluidbeperkende maatregelen aan de zuidzijde zijn onderzocht.	Ja, dat is onderzocht, maar dat is niet doelmatig gebleken, zie het antwoord op deelzienswijze 3.2.	Nee

Nr.	Naam indiener/ organisatie	Nr. deel ziens-wijze	Onderwerp	Samenvatting zienswijze	Antwoord	Werkt door in definitief besluit?
		3.9	Europees-rechtelijke verplichtingen	Uit het saneringsplan blijkt onvoldoende dat dit voldoet aan eisen die voortvloeien uit de Europese richtlijn Omgevingslawaai, art. 37 van het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie en artikel 8 van het Europees Verdrag van de Rechten van de Mens.	Het saneringsplan is opgesteld op grond van afdeling 11.3.6 van de Wet milieubeheer. De Wet milieubeheer en bijbehorende Algemene Maatregelen van Bestuur en ministeriële regelingen zijn mede opgesteld op grond van de aangehaalde internationale richtlijnen en verdragen.	Nee
4	Platform bewoners rondom de Boterwijk	4.1	Brugvervanging	Het platform geeft de voorkeur aan een aquaduct als nieuwe oeververbinding boven een nieuwe brug.	Deze zienswijze heeft betrekking op de manier waarop de bestaande brug over het Wilhelminakanaal, die aan het einde van de levensduur is, het beste kan worden vervangen. Dat is geen onderwerp waarover in het saneringsplan wordt besloten. Meer informatie over de samenhang tussen het saneringsplan en de brugvervanging is opgenomen in paragraaf 1.1.	Nee
		4.2	MKBA	Het platform ondersteunt het verzoek van het gemeentebestuur van Oirschot om een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) uit te voeren voor de nieuwe oeververbinding.	Hiervoor geldt hetzelfde antwoord als dat voor deelzienswijze 4.1.	Nee
		4.3	Vormgeving geluidschermen	Het platform pleit voor het hanteren van een groene of bio-based oplossing als uitgangspunt voor de vormgeving van de geluidschermen, met daarbij oog voor de ambities van het InnovA58-project, circulariteit, biodiversiteit, klimaatadaptatie, duurzame energie(opwekking), en hoogwaardige landschappelijke inpassing.	Bij de vormgeving van de schermen en het beheer hanteert Rijkswaterstaat als beheerder van het toekomstige scherm de volgende uitgangspunten. • Achter het scherm moet altijd een toegankelijk inspectiepad zijn van tenminste 1,5 meter breedte. • Geluidschermen worden zodanig ontworpen dat deze met zo min mogelijk maatschappelijke kosten, capaciteit en hinder voor het verkeer en de omgeving aangelegd en onderhouden kunnen worden.	Nee

Nr.	Naam indiener/ organisatie	Nr. deel ziens-wijze	Onderwerp	Samenvatting zienswijze	Antwoord	Werkt door in definitief besluit?
					• Ter voorkoming van mogelijk negatieve effecten op geluidafscherming hanteert Rijkswaterstaat als beheerder de vuistregel dat er geen bomen langs schermen worden aangeplant waarvan de kruinen (van de 'volwassen' bomen) over de schermen kunnen groeien. Indien er bomen worden aangeplant houdt RWS als afstand tussen geluidscherm en boom, minimaal de doorsnede van de kruin van de volwassen boom aan. De mogelijke verbreding van de A58 tussen Eindhoven en Tilburg in de toekomst heeft mogelijk invloed op de positie en omvang van het scherm zoals dat nu in het saneringsplan staat. Met andere woorden, het scherm dat in het saneringsplan is opgenomen, is mogelijk in de toekomst niet hoog of lang genoeg of staat voor de verbreding net niet op de goede plek. Bovenstaand punt sluit aan bij het punt dat het platform inbrengt, namelijk het aansluiten bij InnovA58. Omdat de saneringsopgave vooruitlopend op de eventuele doorstart van de wegverbreding A58 Eindhoven-Tilburg (InnovA58) wordt uitgevoerd, kan in de saneringsopgave geen rekening worden gehouden met toekomstige besluitvorming. De eventuele geluidmaatregelen die vanuit de toekomst op dit traject benodigd zijn, zullen vanuit een toekomstig project eveneens vanuit genoemde aspecten worden afgewogen (circulariteit, biodiversiteit, et cetera). Het scherm dat nu wordt geplaatst op grond van dit saneringsplan heeft daardoor mogelijk een tijdelijk karakter. Vanuit die gedachte en de juridische onmogelijkheid om in het saneringsplan voor te sorteren op toekomstige besluitvorming is de afweging gemaakt om een scherm te kiezen, dat in de toekomst tegen zo min mogelijk maatschappelijke kosten verplaatsbaar of herbruikbaar is (eventueel op een andere plek in het land). Vanuit die afweging wordt naar verwachting gekozen voor een standaard scherm zoals dat landelijk in saneringsprojecten wordt toegepast. Deze schermen zijn herbruikbaar.	

Nr.	Naam indiener/ organisatie	Nr. deel ziens-wijze	Onderwerp	Samenvatting zienswijze	Antwoord	Werkt door in definitief besluit?
					Voor kunstwerken zoals een brug of een viaduct hanteert Rijkswaterstaat het principe dat deze toekomstvast worden ontworpen. Dat betekent dat bij aanleg rekening wordt gehouden met mogelijke toekomstige uitbreidingen. Het scherm dat op de brug wordt geplaatst is naar verwachting in de hoogte uitbreidbaar, als dat in de toekomst nodig zou zijn. Rijkswaterstaat zal geen eigen initiatief nemen tot het integreren van zonnepanelen in geluidschermen, dat past niet in de huidige beheerderstaak.	

3. Lijst met gebruikte afkortingen

dB	-	decibel, de waarde waarin een geluidsniveau wordt uitgedrukt
L_{den}	-	Gemiddelde geluidsbelasting over een jaar op een woning of ander geluidsgevoelig object.
$L_{den,gpp}$	-	Gemiddelde geluidsbelasting over een jaar die op een woning of ander geluidsgevoelig object heerst bij volledige benutting van het geldende geluidproductieplafond.