

Tijdelijke omlegging in de A59 over het Drongelens Kanaal

Ruimtelijke onderbouwing Wabo-vergunning

Datum	02-07-2013
Status	Definitief

Colofon
Uitgegeven door RWS Dienst Zuid-Nederland
Datum 02-07-2013
Versienummer 2.0

Inhoudsopgave

Inleiding — 3

1 Integraal gebiedsprofiel — 4

- 1.1 Ruimtelijke structuur van de omgeving — 4

2 Tijdelijke omlegging in de A59 — 4

- 2.1 Situering van het project — 4
- 2.2 Noodzaak van het project — 4
- 2.3 Ruimtelijke uitstraling van het project — 5
- 2.4 Inpasbaarheid van het project — 5

3 Bestemmingsplan — 5

- 3.1 Geldende Bestemmingsplan — 5
- 3.2 Omgevingsvergunning — 6

4 Planologisch relevante aspecten — 6

- 4.1 Natuur en Landschap / flora en fauna — 6
- 4.2 Water — 8
- 4.3 Milieu — 8
 - 4.3.1 Bodem — 8
 - 4.3.2 Externe Veiligheid — 8
 - 4.3.3 Luchtkwaliteit — 9
 - 4.3.4 Geluid — 9
- 4.4 Cultuurhistorie en archeologie — 11
- 4.5 Conclusie — 12

5 Uitvoerbaarheid — 12

- 5.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid — 12
- 5.2 Economische uitvoerbaarheid — 12

6 Conclusie — 12

Bijlagen — 13

Inleiding

De A59 tussen Waalwijk en 's-Hertogenbosch is een autosnelweg met (inter)regionale functie. Dagelijks maakt een grote hoeveelheid verkeer gebruik van deze verbinding. Onderdeel van de A59 zijn diverse bruggen, viaducten en andere elementen. Aan de oostzijde van de kern Waalwijk zijn de Hoogeindse Rondweg en het Drongelens Kanaal gelegen. De A59 passeert deze weg en dit kanaal middels een viaduct en een brug. Beide objecten zijn al geruime tijd onderhevig aan een zware belasting door het wegverkeer. Deze belasting is zo gegroeid de afgelopen decennia dat de wegbeheerder, Rijkswaterstaat, niet lang meer kan instaan voor de constructieve draagkracht van deze objecten. Voor zowel het verkeer op de A59 als op de Hoogeindse Rondweg is de constructieve draagkracht van deze objecten van wezenlijk belang voor een veilig gebruik van de infrastructuur.

Sinds 1990 wordt de constructie van beide objecten ondersteund door extra palen. Onder andere door deze maatregel is de veiligheid voor het verkeer gewaarborgd. Uit onderzoeken blijkt dat er momenteel geen maatregelen meer mogelijk zijn om de constructieve draagkracht en daarmee het veilig gebruik van beide objecten nog te verlengen. De verkeersbelasting is dusdanig toegenomen dat Rijkswaterstaat het niet verantwoord acht om de objecten nog lang in gebruik te houden. Rijkswaterstaat zal daarom de brug over het Drongelens Kanaal en het viaduct over de Hoogeindse Rondweg op korte termijn gaan vervangen.

Om het verkeer op zowel de A59 als op de Hoogeindse Rondweg zo min mogelijk hinder te laten ondervinden tijdens de vervanging van deze objecten, zal een tijdelijke omlegging van de A59 worden gerealiseerd. Deze tijdelijke omlegging komt aan de zuidzijde van de huidige ligging van de A59. De tijdelijke omlegging zal de waterkerende functie van de dijken aan weerszijden van het Drongelens Kanaal in tact houden. Tevens zal met het realiseren en gebruiken van de tijdelijke omlegging rekening gehouden worden met de functie van de Hoogeindse Rondweg. Eveneens zal de aansluiting Waalwijk-Oost beschikbaar blijven. In 2015 zal de tijdelijke omlegging opengesteld worden voor verkeer.

Als doorkijk naar de definitieve situatie is het uitgangspunt dat zowel de brug als het viaduct op dezelfde locatie terug gebouwd worden. Voor wat betreft de besluitvorming ten behoeve van de realisatie van de definitieve situatie zal een Tracébesluitprocedure doorlopen worden.

Het onderstaande planningsschema geeft een globaal inzicht in de doorlooptijden en de belangrijkste mijlpalen voor procedure en bouw van de definitieve brug. Na realisatie van de definitieve brug wordt de tijdelijk brug verwijderd

Planning procedure en bouw definitieve brug

Fase / Besluit	Kwartaal															
	2013				2014				2015				2016			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
Initiatiefase																
- Startbeslissing																
Planuitwerking																
- Projectbesluit (OTB)																
- Tracébesluit																
Realisatie																
- tijdelijke brug																
- definitieve brug																
- verwijderen tijdelijke brug																
- opleverbesluit																

Deze voorliggende ruimtelijke onderbouwing ziet op het tijdelijke planologische strijdig gebruik voor wat betreft de tijdelijke omlegging in de A59. Voor alle andere aspecten van het plan omstreeks 2014 / 2015 afzonderlijk de benodigde omgevingsvergunning (realisatie, aanleg en uiteindelijk verwijderen van de tijdelijke omlegging) aangevraagd worden.

1 Integraal gebiedsprofiel

1.1 Ruimtelijke structuur van de omgeving

De A59 heeft in de wegenstructuur van Waalwijk een belangrijke rol. De A59 verbindt Waalwijk met Raamsdonksveer en 's-Hertogenbosch. Het project is gelegen in het stroomgebied van de Donge waarbij het Drongelens Kanaal is aangelegd voor de afvoer van water. Belangrijke lijnvormige structuren rondom het projectgebied zijn dijken, kanalen, wegen en een het voormalige spoorlijn. De dijken langs het Drongelens Kanaal hebben een waterkerende functie en zijn markante elementen in het landschap vanwege de hoge ligging. Het open zeekeleigebied heeft een door ruilverkaveling een grootschaliger uiterlijk gekregen. De gronden hebben veelal een agrarische bestemming.

2 Tijdelijke omlegging in de A59

2.1 Situering van het project

Om een goede doorstroming te garanderen tijdens het vervangen van de huidige brug en het huidige viaduct, wordt een tijdelijke omlegging van de A59 gerealiseerd.

Figuur 1. Overzicht van situatie projectlocatie



In bijlage 1 – *Indicatieve overzichtstekening van het ontwerp van de tijdelijke omlegging in de A59*, bij deze ruimtelijke onderbouwing is een indicatieve overzichtstekening van het ontwerp van de tijdelijke omlegging weergegeven. Het project is gelegen in de gemeente Waalwijk, op de in onderstaande tabel weergegeven kadastrale percelen.

Kadastraal perceel	eigenaar
Waalwijk K667	De Staat
Waalwijk K1330	De Staat
Waalwijk K79	De Staat
Waalwijk K625	Waterschap Aa en Maas
Waalwijk K89	Waterschap Aa en Maas
Waalwijk K80	Van Wezel
Waalwijk G870	Beleggingsmaatschappij Van Haren B.V.
Waalwijk G1157	Gemeente Waalwijk
Waalwijk G1331	Gemeente Waalwijk
Waalwijk K666	Gemeente Waalwijk

2.2 Noodzaak van het project

De brug over het Drongelens Kanaal en viaduct Hoogheindse Rondweg zijn onderdeel van rijksweg A59.

De A59 is onderdeel van het wegennet als landelijke verbinding (parallel aan A15 en A58) maar ook als regionale verbinding (Breda – Waalwijk - 's-Hertogenbosch). Infrastructuur wordt over het algemeen aangelegd met een beoogde gebruiksduur van 50 tot 100 jaar, op basis van de dan beschikbare kennis en volgens de op dat moment geldende normen, richtlijnen, wet- en regelgeving en het dan voorziene gebruik. Begin jaren negentig zijn er aan beide kunstwerken ernstige constructieve gebreken geconstateerd. Onderzoek destijds heeft aangetoond dat beide kunstwerken niet langer voldoen aan hun constructieve veiligheid. Naar aanleiding daarvan zijn beide kunstwerken voorzien van tijdelijke ondersteuningsconstructies. De tijdelijke ondersteuningsconstructies hadden een geschatte ontwerplevensduur van 10 jaar en voldoen hun functie niet meer naar behoren. Er zijn geen levensduur verlengende maatregelen meer mogelijk. Door het sterk toenemende vrachtverkeer alsmede de gewichten van de vrachtwagencombinaties is geconcludeerd dat beide kunstwerken niet langer geschikt zijn voor gebruik in hoofdwegen dan wel autosnelwegen. Voor het instandhouden en de beschikbaarheid van het hoofdwegennet is het belang dat de brug over het Drongelens Kanaal en het viaduct Hoogeindse Rondweg tijdig worden vervangen.

2.3 Ruimtelijke uitstraling van het project

De tijdelijke omlegging in de A59 zal direct langs de bestaande brug over het Drongelens Kanaal gerealiseerd worden waardoor de impact op de omgeving zeer beperkt zal zijn. Ook de hoogte van de tijdelijke brug zal zeer weinig afwijken van de hoogte van de huidige brug.

2.4 Inpasbaarheid van het project

Het gebied rondom de projectlocatie kenmerkt zich door agrarische polders en uiterwaarden. Landschappelijk is vooral de openheid van deze gebieden van belang. Omdat er geen wezenlijke verandering in de hoogte van de tijdelijke brug is ten opzichte van de hoogte van de bestaande brug, verandert er door het project niets aan de landschappelijke openheid in het gebied.

3 Bestemmingsplan

3.1 Geldende Bestemmingsplan

De projectlocatie is gelegen binnen het bestemmingsplan buitengebied Waalwijk, vastgesteld op 12 september 2010. Binnen dit bestemmingsplan is sprake van verschillende bestemmingen waar de tijdelijke aanpassing betrekking op heeft. Binnen het bestemmingsplan Buitengebied Waalwijk heeft de planlocatie de bestemming “Verkeer”, “Agrarisch met waarden openheid”, “Water”, en de dubbelbestemming “Waterstaat - Waterkering”.

Enkelbestemming Verkeer (artikel 18)

Op de tot ‘Verkeer’ aangewezen gronden zijn bestemd voor het voorzieningen voor (interregionaal) doorgaand verkeer en parkeervoorzieningen, water en waterhuishoudkundige voorzieningen. De aanpassing valt voor dit gedeelte binnen het vigerende bestemmingsplan.

Enkelbestemming Agrarisch met waarden openheid (artikel 5)

De voor “waarde Agrarisch met waarden openheid” aangewezen gronden zijn aangewezen voor agrarische doeleinden (onder 5.1.a), voor (onverharde) paden, wegen en parkeervoorzieningen (onder g) maar ook water en waterhuishoudkundige voorzieningen (onder h). Er is een aanlegvergunning nodig voor het aanbrengen van aanbrengen van oppervlakteverhardingen groter dan 100m² al dan niet in de vorm van wegen, welke slechts kan worden verleend indien geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan het behoud, het herstel en de ontwikkeling van de in de bestemmingsomschrijving genoemde waarden. De aanpassing valt voor dit gedeelte binnen de vigerende bestemming. Er is wel een aanlegvergunning vereist (artikel 5.7.1).

Enkelbestemming Water (artikel 19)

De voor “Water” aangewezen gronden zijn bestemd voor water en waterhuishoudkundige voorzieningen, maar ook onder 19.1.f (onverharde) wegen en paden met daarbij behorende voorzieningen zoals bruggen en duikers. Bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zijn toegestaan met een maximale hoogte van 3 meter boven maaiveld.

Dubbelbestemming Waterstaat – Waterkering (artikel 26)

De gronden met dubbelbestemming Waterstaat – Waterkering zijn behalve voor de daar andere voorkomende bestemming bestemd voor voorzieningen voor de direct en indirecte kering van het water, maar ook onder de verhardingen. Voor het aanleggen van oppervlakteverhardingen groter dan 100 m² al dan niet in de vorm van wegen geldt een aanlegvergunning. Deze vergunning kan slechts verleend worden als geen onevenredige inbreuk wordt gedaan aan de functie van de waterkering. De beide waterbeheerders, Waterschappen Brabantse Delta en Aa en Maas, worden hierover geconsulteerd door middel van een watertoets. De tijdelijke brug valt binnen deze vigerende bestemming.

De tijdelijke omlegging in de A59 is voor wat betreft de bouwhoogte van de tijdelijke brug over het Drongelens Kanaal in strijd met de planregels van de bestemming 'water' uit het bestemmingsplan "Buitengebied Waalwijk". Het bestemmingsplan kent voor het bouwen van bouwwerken geen binnenplanse afwijkings- of wijzigingsbevoegdheden om hier medewerking aan te verlenen.

Bijlage 2 – Vergunningsonderzoek vervangen brug Drongelens Kanaal en viaduct Hoogeindse Rondweg, BTL, d.d. 3 januari 2013

3.2 Omgevingsvergunning

Gelet op de bestemming waarmee de geprojecteerde tijdelijke omlegging in de A59 en met name de tijdelijke brug in strijd is met het geldende bestemmingsplan kan, behoudens een herziening van een bestemmingsplan, uitsluitend medewerking worden verleend middels een aanvraag omgevingsvergunning voor de activiteit tijdelijk planologisch strijdig gebruik. Een dergelijke aanvraag biedt de mogelijkheid om in afwijking van het bestemmingsplan een bepaalde ontwikkeling of een bepaald project toch tijdelijk mogelijk te maken, zonder het hele bestemmingsplan aan te passen. Het wettelijk kader wordt gevormd door de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (hierna: Wabo).

De Wabo bevat bepalingen omtrent een omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan. Artikel 2.12 lid 1 sub a onder 3 Wabo bepaalt dat het bevoegd gezag een omgevingsvergunning kan verlenen als de activiteit in strijd is met een bestemmingsplan of beheersverordening en niet in strijd is met een goede ruimtelijk ordening en de motivering van het besluit een goede ruimtelijke onderbouwing bevat. Artikel 2.23 Wabo bepaalt voorts dat een dergelijke vergunning geldt voor een bepaalde termijn.

Op grond van de Crisis- en herstelwet is op de vergunningprocedure planologisch strijdig gebruik het gewijzigde artikel 3.10 lid 1 onder a Wabo van toepassing, hetgeen de in artikel 2.12 lid 2 Wabo genoemde activiteit tijdelijke planologische strijdig gebruik op termijn uitsluit van de toepassing van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb). Dit houdt in dat na aanpassing van het besluit omgevingsrecht de uniforme openbare voorbereidingsprocedure niet langer van toepassing is op de procedure voor verlening van een omgevingsvergunning voor voornoemde tijdelijke activiteiten, maar dat daarvoor de reguliere vergunningprocedure zoals bedoeld in artikelen 3.7 tot en met 3.9 Wabo. Op dit moment is niet bekend wanneer het besluit omgevingsrecht daadwerkelijk is aangepast. Tot die tijd geldt de uitgebreide procedure. Voorts kan toepassing worden gegeven aan artikel 2.7 lid 1 Wabo, op grond waarvan eerst een separate omgevingsvergunning voor planologisch strijdig gebruik tot stand kan komen, vooruitlopend op de later aan te vragen omgevingsvergunning voor de daaraan gekoppelde bouwactiviteit voor de tijdelijke brug.

4 Planologisch relevante aspecten

4.1 Natuur en Landschap / Flora en fauna

Landschap

Het gebied rondom de projectlocatie kenmerkt zich door agrarische polders en uiterwaarden. Landschappelijk is vooral de openheid van deze gebieden van belang.

Flora en Fauna

Om de effecten ten aanzien van beschermde flora en fauna te beoordelen is in het najaar van 2012 een quickscan flora- en faunaonderzoek uitgevoerd, bestaande uit bron- en literatuurstudie en een biotooptoets bestaande uit een veldbezoek. Er loopt thans een jaarrond flora en fauna onderzoek, dat eind 2013 in totaal zal worden opgeleverd, in bijlage 3 is de inventarisatie tot en met 1 mei weergegeven.

Ecologische Hoofdstructuur / te verwachten effecten op 'Zoete plas' en 'Bloemdijk'

Het Drongelens Kanaal is in de Ecologische Hoofdstructuur opgenomen en aangewezen met natuurdoeltype N04.02 "Zoete plas". De zone daarlangs in het buitendijkse gebied van het kanaal is aangewezen als natuurdoeltype N12.01 "Bloemdijk". Omdat het hier een kanaal betreft dat dienst doet als afwateringskanaal en een geleidelijke overgang van water naar land, met de bijbehorende plantenrijkdom, niet aanwezig is ontbreekt geschikt habitat voor de meeste van de genoemde doelsoorten van dit type. Alleen vissen als paling en snoek kunnen mogelijk voorkomen en enkele algemeen voorkomende soorten libellen.

Tijdelijke effecten: Door de voorgenomen ontwikkeling wordt een breder deel van het kanaal tijdelijk overschaduwd, naar verwachting gedurende anderhalf tot twee jaar. Het betreft in totaal een breedte van circa 50 meter. Het overschaduwde deel van het kanaal is voor flora en fauna minder interessant. Het betreft echter een zeer klein oppervlak ten opzichte van de totaal aangewezen areaal van het type 'Zoete plas', zodat de wezenlijke kenmerken en waarden van het Drongelens Kanaal niet in gevaar komen. Tijdens de uitvoering worden mogelijk werkzaamheden in het water uitgevoerd, waardoor vissen verstoord kunnen worden. Daarnaast is het mogelijk dat verstoring plaatsvindt door trilling (in de bodem en het water). Sommige soorten vis kunnen gevoelig zijn voor dergelijke trilling en zullen het plangebied tijdelijk vermijden of alleen passeren in de periode dat niet wordt gewerkt.

Te verwachten effecten op 'Bloemdijk'

Binnen het plangebied gebied bestaan de dijken en het buitendijkse gebied enkel uit grasland en een enkele solitaire meidoorn. De graslanden vormen geschikt biotoop voor algemene dagvlinders van graslanden, zoals zwartsprietdikkopje en bruin zandoogje. Mogelijk komt ook de zeldzamere argusvlinder voor. Ook voor diverse kleine soorten zoogdieren is geschikt biotoop aanwezig. Vanwege de lijnvormigheid van deze graslanden in het landschap, is het aannemelijk dat deze gebruikt worden als migratieroute door flora en fauna.

Tijdelijke effecten: Door de voorgenomen werkzaamheden zal een deel van het grasland rondom de tijdelijke brug worden beschadigd. Afhankelijk van de wijze van uitvoering van de werkzaamheden is het mogelijk dat een bouwkuip wordt gerealiseerd. Het werkterrein wordt vermoedelijk afgesloten voor mensen en daarmee ook voor fauna. Dit betekent dat tijdelijk (gedurende circa anderhalf jaar) het buitendijkse gebied ter hoogte van het plangebied niet passeerbaar zal zijn voor fauna. Voor de soortgroep vlinders is het mogelijk om de overzijde van het plangebied vliegend te bereiken. Voor zoogdieren zal dit minder gemakkelijk zijn. Hierdoor is het nodig om gedurende de uitvoeringsperiode rekening te houden met de passeerbaarheid voor kleine zoogdieren en amfibieën aan beide zijden van het kanaal. Dit kan bijvoorbeeld door de aanleg van een (tijdelijke) faunatunnel met een diameter van 2 meter of een looprichel conform de Leidraad Faunavoorzieningen bij Infrastructuur.

Conclusie

De geplande ingreep heeft ten opzichte van de huidige situatie geen negatief effect op de openheid van het gebied en de wezenlijke kenmerken en waarden van de Ecologische Hoofdstructuur, mits wordt voldaan aan het volgende:

- Passeerbaar houden van het kanaal en bijbehorende dijken voor zowel water- als landdieren (kleine zoogdieren en amfibieën). Afhankelijk van de uitvoering is het bijvoorbeeld nodig om een faunatunnel of loopplank aan te leggen.
- De aanwezige meidoorns in het EHS-gedeelte die zich bevinden binnen de invloedssfeer van de voorgenomen ingreep, verplanten naar het gedeelte van de EHS waar geen werkzaamheden worden uitgevoerd (minimaal 20 meter buiten het werkterrein). De verplaatste meidoorns behoeven na de afronding van de werkzaamheden niet terug geplant te worden.

Natuurbeschermingswet

Om de eventuele effecten op de nabij gelegen Natura2000 gebieden te beoordelen is een voortoets uitgevoerd. In de voortoets is beoordeeld of er door de werkzaamheden negatieve effecten zullen optreden. De Natura2000-gebieden Langstraat, Loonse en Drunense Duinen & Leemkuilen en Vlijmens Ven, Moerputten & Bossche Broek liggen op meer dan 2 kilometer afstand van het projectgebied. Effecten op relevante storingsfactoren waaronder verzuring, vermesting, geluid en verandering van soortsaamenstelling zijn uit te sluiten (zie bijlage 4, hoofdstuk 4.2). Uit analyse blijkt dat effecten van de overige storingsfactoren als gevolg van dit project niet relevant zijn en geen effecten hebben op de instandhoudingdoelstellingen van de drie Natura2000 gebieden (zie bijlage 4, hoofdstuk 4.1). Door de

geplande ingreep zullen ten opzichte van de huidige situatie geen negatieve effecten optreden en worden de instandhoudingsdoelen zoals beschreven in het beheerplan Langstraat, Loonse en Drunense Duinen & Leemkuilen niet beïnvloed. Een vergunningaanvraag in het kader van de Natuurbeschermingswet is derhalve niet aan de orde.

Verwijderen houtopstanden.

Voor de tijdelijke brug dienen zowel ten westen als ten oosten van het kanaal houtopstanden verwijderd te worden. De beplanting is gelegen op grond gebied van Rijkswaterstaat, Waterschap Aa en Maas en particulier. De beplanting op grondgebied van Rijkswaterstaat valt onder de boswet waar de compensatie verplichting in is bepaald.

Bijlage 3 – Flora- en faunaonderzoek brug Drongelens Kanaal, A59 Rijkswaterstaat Noord-Brabant, BTL d.d 27 mei 2013

Bijlage 4 Voortoets Gebiedsversterking Oostelijke Langstraat Toetsing in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 van het project Baardwijkse Overlaat, Bureau WAARDENBURG, dd 25 juni 2013

Bijlage 5 – Kapaanvraag tijdelijke brug A59, BTL, d.d. 13mei 2013

4.2 Water

Het Drongelens Kanaal en de oostelijke kanaaldijk is in eigendom en beheer van Waterschap Aa en Maas. De westelijke kanaaldijk is thans in eigendom en beheer van Rijkswaterstaat. Momenteel vindt er overleg plaats met het Waterschap Brabantse Delta voor overdracht van de westelijke kanaaldijk. De winterdijk is in beheer bij het Waterschap Brabantse Delta. Met beide waterschappen vindt overleg plaats over de voorwaarden waaronder het werk uitgevoerd moet worden om de belangen van de waterbeheerder te borgen. Voor de tijdelijke brug wordt door de realisatie aannemer een Waterwetvergunning aangevraagd. In het kader van de onderhavige omgevingsvergunning wordt rekening gehouden met de gevolgen van het project voor de waterhuishouding.

4.3 Milieu

De tijdelijke omlegging in de A59 is op een aantal relevante milieuaspecten beoordeeld. Uit deze beoordeling blijkt dat als gevolg van het initiatief geen aanzienlijke gevolgen voor het milieu te verwachten zijn. Er is geen verplichting tot het uitvoeren van een milieu-effectbeoordeling dan wel het maken van een milieueffectrapport.

4.3.1 Bodem

Er zijn wat betreft bodem geen milieuhygiënische belemmeringen te verwachten in relatie tot het project. Ten aanzien van grond die bij de realisatie van de tijdelijke omlegging in de A59 vrijkomt en niet op locatie wordt hergebruikt, kan een onderzoek volgens het Besluit bodemkwaliteit vereist zijn om grond te kunnen afzetten of elders te kunnen gebruiken.

4.3.2 Externe Veiligheid

Voor het wegvak B17 (rijksweg A59 vanaf afrit 37 Waalwijk tot afrit 42 Heusden) is de veiligheidszone (gemeten vanuit de middenberm, as van de weg) nihil. Er is ook geen sprake van een plasbrandaandachtgebied. Het Basisnet Weg is hiervoor geraadpleegd. Uit de professionele risicokaart blijkt dat er zich geen (beperkte) kwetsbare objecten bevinden in de omgeving van de tijdelijke brug. Van een plaatsgebonden risico (PR) is dus geen sprake.

Voor de toetsing van het groepsrisico (GR) is gebruik gemaakt van de vuistregels in de Handleiding Risicoanalyse Transport (HART, 1 november 2011) en paragraaf 1.2.2.2 van het bijlagenrapport.

Toetsing oriëntatiewaarde:

Vuistregel 1:

De vervoersstroom op het traject heeft geen transporten voor LT3, GT4 en GT5. Toepassing van RBMII is derhalve niet vereist.

Vuistregel 2:

De oriëntatiewaarde van het Groepsrisico wordt niet overschreden wanneer: GF3 minder is dan 10 x de drempelwaarde in tabel 3 (eenzijdige bebouwing).

De aantallen GF3 zijn met 1178 lager dan 10 x 6350 (= 63500). De oriëntatiewaarde van het groepsrisico wordt dus niet overschreden.

Toetsing 10% van de oriëntatiewaarde:

Vuistregel 1:

De vervoersstroom op het traject heeft geen transporten voor LT3, GT4 en GT5. Toepassing van RBMII is derhalve niet vereist.

Vuistregel 2:

Tien procent van de oriëntatiewaarde van het Groepsrisico wordt niet overschreden wanneer: GF3 minder is dan drempelwaarde in tabel 3 (eenzijdige bebouwing).

De aantallen GF3 zijn met 1178 lager dan 6350. Tien procent van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico wordt dus niet overschreden.

Om tot bovenstaande conclusies te komen zijn de volgende cijfers/gegevens geraadpleegd:

- *rws.nl/zakelijk/veiligheid/vervoer_gevaarlijke_stoffen/methodiek_data_inwinning_weg/*
- *Telling GF3 (2006): 501,83 + 675,89 = 1178*
- *Berekende GF3 (2013 - 2020): 1178 (groeipercentage GF3 is 0%)*
- *Eenzijdige bebouwing ter hoogte van de tijdelijke brug (Google Maps, ruimtelijkeplannen.nl)*
- *Kortste afstand bebouwing tot as van de tijdelijke weg: 37 meter*
- *Bevolkingsdichtheid: 70 personen/ha (HART, 1 november 2011, tabel 4-4)*

De drempelwaarde voor een bevolkingsdichtheid van 70 bij een afstand van 30 meter tot de as van de weg is 6350 (bijlagenrapport HART, 1 november 2011, tabel 3). Het kental voor de bevolkingsdichtheid is conservatief gekozen, op basis van een drukke woonwijk. De werkelijke dichtheid ter plaatse zal lager liggen. Voor de afstand tot de as van de tijdelijke brug is eveneens conservatief 30 meter gekozen in plaats van de daadwerkelijke 37 meter.

Uit het vorengaande vloeit voort dat er als gevolg van het project geen risico's op het gebied van externe veiligheid zullen optreden.

4.3.3 Luchtkwaliteit

Conform de monitoringstool NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit) 2012 voldoet de luchtkwaliteit langs de A59 ter hoogte van het Drongelens Kanaal ruim aan de grenswaarden voor NO₂ (stikstofdioxide) en PM₁₀ (fijnstof). De concentratie NO₂ zal in het zichtjaar 2015 maximaal 25.6 µgr/m³ bedragen (vanaf 1 januari 2015 geldt een jaargemiddelde grenswaarde van 40 µgr/m³). De concentratie PM₁₀ zal in het zichtjaar 2015 maximaal 23.1 µgr/m³ bedragen (de jaargemiddelde grenswaarde bedraagt 40 µgr/m³, de daggemiddelde grenswaarde komt overeen met een jaargemiddelde concentratie van 31.7 µgr/m³). De verkeersintensiteiten op de tijdelijke omlegging en de bestaande situatie in de A59 zullen hetzelfde zijn. De maximumsnelheid van 70 km/u die op de bestaande brug geldt zal ook voor de tijdelijke omlegging gelden. Het concentratieverloop luchtverontreinigende stoffen langs de tijdelijke omlegging zal daarmee overeenkomen met dat van de bestaande brug in de A59. Derhalve zullen zich ook in de tijdelijke situatie geen knelpunten voor wat betreft luchtkwaliteit voordoen.

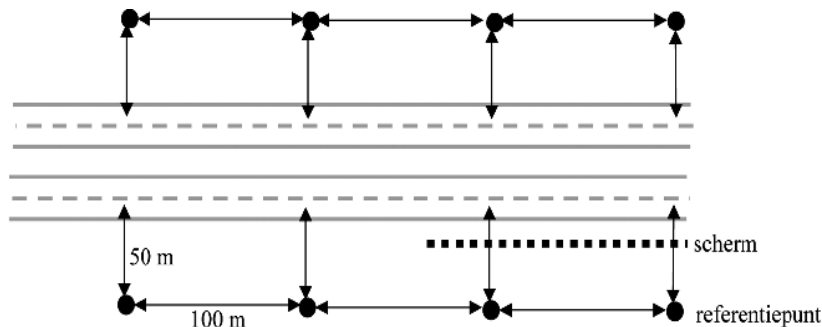
4.3.4 Geluid

Wettelijk kader

Sinds 1 juli 2012 is voor geluid vanwege rijkswegen niet meer de Wet geluidhinder (Wgh) van toepassing, maar geldt hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer (Wm). Hoofdstuk 11 Wm staat ook wel bekend als SWUNG, 'Samenwerken in de uitvoering van nieuw geluidbeleid'. Waar de Wgh alleen voorziet in een toetsing aan grenswaarden op geluidgevoelige bestemmingen bij aanleg of wijziging van nieuwe infrastructuur, gaat SWUNG uit van een jaarlijkse toetsing aan het zogenaamde geluidproductieplafond (GPP) op referentiepunten. De hoogte van een GPP wordt bepaald door de verkeersintensiteiten uit 2008 en de aanwezige bron- en overdrachtsmaatregelen zoals deze op 1 juli 2012 aanwezig waren. De geluidbelasting op het referentiepunt wordt verhoogd met 1,5 dB en de aldus

verkregen geluidbelasting vormt feitelijk de maximale geluidbelasting die door een weg op het betreffende referentiepunt mag worden geproduceerd.

Referentiepunten zijn denkbeeldige (reken)punten die op onderlinge afstanden van 100 meter op circa 50 meter aan weerszijden van de weg gelegen zijn. Een referentiepunt ligt verder 4 meter boven het lokale maaiveld. Zie ook onderstaande figuur.



Jaarlijks wordt de werkelijke geluidbelasting op het referentiepunt vergeleken met het GPP. Over deze vergelijking wordt gepubliceerd in een zogenaamd nalevingsverslag. Het eerste verslag (over de periode 1 juli 2012 - 31 december 2013) zal uiterlijk 30 september 2014 verschijnen.

In principe is een overschrijding van het GPP niet toegestaan. Slechts bij hoge uitzondering (bijvoorbeeld bij een tijdelijk groter verkeersaanbod op weg A vanwege een omvangrijke reconstructie op weg B) of bij een tijdelijke verlegging van een weg vanwege de vervanging van bijvoorbeeld een kunstwerk is een tijdelijke ontheffing voor een periode van maximaal 5 jaar mogelijk.

Zolang de geluidproductie van een weg het GPP niet overschrijdt, is er geen aanleiding om te toetsen op woningniveau. Verder worden onder SWUNG woningen met een te hoge geluidbelasting (> 65 dB) aangemerkt als saneringswoningen waarvoor vóór 2020 een saneringsplan moet zijn opgesteld door Rijkswaterstaat. Rijkswaterstaat doet dit middels het project PLuG ('Programma Lucht en Geluid'). De planning is dat er voor Zuid-Nederland in het tweede kwartaal van 2016 een onherroepelijk saneringsplan ligt.

SWUNG

SWUNG gaat uit van het principe dat het GPP niet overschreden mag worden en monitort dit jaarlijks. Het feit dat er op een bepaald wegvak een project wordt uitgevoerd verandert daar niets aan. Juist omdat de akoestische situatie jaarlijks gemonitord wordt, is er feitelijk geen noodzaak om ten behoeve van een project afzonderlijke akoestische berekeningen uit te voeren. Wanneer een wegvak vanwege een project drukker bereden zal worden, zullen de effecten daarvan in het eerstvolgende nalevingsverslag zichtbaar worden. Wanneer er echter sprake is van een ingrijpende aanpassing van een weg (bijvoorbeeld de aanleg van een derde rijstrook of een verhoging van de maximumsnelheid) kan het verstandig zijn om toch een toets te doen aan de GPP's. Hiermee wordt voorkomen dat de wegbeheerder binnen afzienbare tijd na het voltooien van het project geconfronteerd wordt met een (dreigende) overschrijding van het GPP waarvoor eventuele maatregelen of procedures nodig zijn.

SWUNG bij de tijdelijke omlegging in de A59

Ten gevolge van de tijdelijke omlegging in de A59, worden op een aantal referentiepunten de GPP's ter plaatse van de tijdelijke omlegging overschreden. Vanwege het tijdelijke karakter van deze omlegging is het niet efficiënt om hiervoor geluidmaatregelen te treffen. SWUNG biedt voor dit soort situaties de mogelijkheid om een tijdelijke ontheffing van het GPP op grond van art 11.24 lid 1 Wm aan te vragen bij het ministerie van Infrastructuur en Milieu. In het kader van het aanvragen van deze tijdelijke ontheffing zijn er ook geluidbelastingen op diverse woningen bepaald worden om de gevolgen van deze tijdelijke ontheffing voor de omgeving helder te krijgen.

Conclusie

Voor de tijdelijke situatie dient een tijdelijke ontheffing op grond van art. 11.24 lid 1 Wm aangevraagd te worden.

Bijlage 6 - Akoestisch onderzoek op referentiepunten A59 Drongelens kanaal, GELUIDSLOKET RIJKSWATERSTAAT, d.d. 26 maart 2013

Bijlage 7 - Akoestisch onderzoek tijdelijke brug Drongelens kanaal, ARCADIS, d.d. 28 mei 2013

4.4 Cultuurhistorie en archeologie

In opdracht van Rijkswaterstaat Noord-Brabant, thans Rijkswaterstaat Zuid-Nederland, heeft Vestigia Archeologie & Cultuurhistorie een archeologisch en cultuurhistorisch bureauonderzoek verricht voor het plangebied in de gemeenten Waalwijk en Heusden.

Archeologie

Op basis van het bureauonderzoek en de archeologische beleidskaarten van gemeenten Waalwijk en Heusden geldt voor het westelijke deel van het plangebied een gematigde archeologische verwachting. Het gebied ten westen van het Drongelens Kanaal dat op de beleidskaart met een 'waarde archeologie' en een hoge archeologische verwachting staat aangegeven (de noordoost hoek van Baardwijk) heeft binnen de bescherming van de Winterdijk gelegen. Hier is in principe bewoning uit de Late Middeleeuwen/Nieuwe tijd te verwachten, hoewel deze niet op basis van historisch kaartmateriaal kan worden getraceerd. Het gebied ten noorden van de A59 tussen de Veldsteeg/Baardwijksestraat en het Drongelens Kanaal heeft een lage archeologische verwachting voor alle perioden. Dit geldt eveneens voor het gebied ten noorden van de A59 ten oosten van het Drongelens Kanaal. Het gebied ten zuiden van de A59 aan de oostzijde van het Drongelens Kanaal heeft een hoge archeologische verwachting. De huidige A59 en Overstortweg zijn mogelijk bovenop de oude Winterdijk en Langstraat aangelegd, waarvan mogelijk nog de resten zijn aan te treffen. Dit geldt ook voor mogelijke bebouwing uit de Late middeleeuwen/Nieuwe tijd, alsmede restanten van onder andere oversteekplaatsen, oude wegdelen, en bruggen. Binnen het plangebied zijn waarschijnlijk nog de spaarzame resten van een molen en enkele huizen aan te treffen. De exacte locatie hiervan is echter moeilijk te bepalen. In de uiterste zuidoosthoek van het plangebied hebben in ieder geval tot aan het begin van de 19e eeuw enkele huizen gestaan.

Voor de locatie waar in het kader van de aanleg van de tijdelijke omlegging in de A59 bodemingrepen en grootschalige ophogingen gaan plaatsvinden, wordt geadviseerd in eerste instantie een verkennend booronderzoek uit te voeren om de bodemopbouw en de dikte van de bouwvoor te toetsen. Ten oosten van het kanaal kan gedacht worden aan een verkennend onderzoek met een dichtheid van circa zes boringen per hectare. De dichtheid van het boorgrid ten westen van het kanaal zal grotendeels gedictieerd worden door het inrichtingsplan in relatie tot de bestaande infrastructuur (wegen, ophogingen, kanaaldijk) en eventuele kabels en leidingen. Gedacht kan worden aan circa zes boringen binnen het gebied tussen de A59, de huidige afrit en de dijk. Op basis van deze gegevens kan worden bepaald of door de geplande ingrepen mogelijk archeologische waarden worden bedreigd, of dat de bodem mogelijk (plaatselijk) reeds diepgaand is verstoord. Voor het verkennende booronderzoek dient eerst een Plan van Aanpak te worden opgesteld.

Bij het aantreffen van een intact bodemprofiel of archeologische indicatoren bij dit verkennende onderzoek dient aanvullend onderzoek te worden uitgevoerd, bijvoorbeeld door middel van een karterend/waarderend booronderzoek of proefsleuven. Omdat verder een groot gedeelte van het plangebied een gematigde tot hoge archeologische verwachting heeft en de geplande ingrepen waarschijnlijk de vorm krijgen van één of meerdere in oppervlakte beperkte lijnelementen, wordt geadviseerd om zodra het verdere inrichtingsplan is vastgesteld in dergelijke gebieden een archeologisch vervolgonderzoek uit te voeren in de vorm van een verkennend booronderzoek met een dichtheid van circa zes boringen per hectare.

Voor het gedeelte ten noorden van de A59 tussen de Veldsteeg/Baardwijksestraat en het Drongelens Kanaal wordt geen verder onderzoek geadviseerd. Dit geldt eveneens voor het gebied ten noorden van de A59 ten oosten van het Drongelens Kanaal. Aangezien het nooit volledig is uit te sluiten dat tijdens eventueel grondverzet een toevalsvondst wordt gedaan, is het wenselijk de uitvoerder van dit grondwerk te wijzen op de plicht om hiervan zo spoedig mogelijk melding te doen bij Rijkswaterstaat en diens adviseur, de RCE.

Cultuurhistorie

In het plangebied liggen diverse bekende cultuurhistorische waarden. Het meest in het oog springende element is de Baardwijkse overlaat (deelgebied 1). De Baardwijkse overlaat is een unieke overlaat waarvan de karakteristieken behouden dan wel versterkt dienen te worden. Dit karakter is open en groen, begrensd door (lei)dijken. De tweede karakteristiek dat het gebied kenmerkt is de overgang tussen zand en klei. Het oorspronkelijke (middeleeuwse) ontginningslandschap is door de aanleg van de Baardwijkse overlaat in het oostelijk deel van het plangebied echter niet meer zichtbaar. Het westelijk deel van het plangebied ligt grotendeels ten noorden van de Winterdijk en is een kleilandschap (deelgebied 2). De karakteristieken van het (rivier)kleilandschap zijn voornamelijk openheid en robuustheid. Om dit open karakter te respecteren adviseert Vestigia het nieuwe ontwerp zo veel mogelijk te laten inspireren door de 'lange lijn' van de A59. Tenslotte ligt een klein deel van het plangebied ten zuiden van de voormalige Winterdijk (deelgebied 3). Vestigia adviseert het bestaande deel van deze dijk te behouden en mogelijk het voormalige tracé van het verdwenen deel als inspiratiebron te gebruiken.

Bijlage 8 - Archeologisch en cultuurhistorisch vooronderzoek ten behoeve van de vervanging brug A59-Drongelskanaal en viaduct Hoogeind ter hoogte van Waalwijk, gemeenten Waalwijk en Heusden, VESTIGIA, d.d. 26 maart 2013

*Bijlage 9 - Archeologisch vooronderzoek ten behoeve van de vervanging van de brug over het Drongelens Kanaal en viaduct Hoogeind ter hoogte van Waalwijk, gemeente Waalwijk
Een Inventariserend Veldonderzoek (IVO) door middel van verkennende en karterende boringen
VESTIGIA, dd 28 augustus 2013*

4.5 Conclusie

Met de realisatie van de tijdelijke omlegging van de A59, verandert het aanzicht van het projectgebied in feite slechts minimaal. Er kan worden geconcludeerd dat het realiseren van de tijdelijke omlegging zowel in functioneel als ruimtelijke stedenbouwkundig opzicht aansluit bij de bestaande waarden in de omgeving. Er zullen geen zwaarwegende negatieve effecten voor de omgeving optreden. Er is geen aanleiding tot vervolgstappen het kader van de planontwikkeling in relatie tot de archeologische monumentenzorg.

5 Uitvoerbaarheid

5.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Op dit moment zijn de brug Drongelens Kanaal en het viaduct Hoogeindse Rondweg toegankelijk voor het autoverkeer op de A59. De A59 maakt onderdeel uit van het hoofdwegennet en vormt hiermee een schakel in het landelijke wegnet.

5.2 Economische uitvoerbaarheid

De realisatiekosten van het vervangen van de brug en het viaduct en de daaraan voorafgaande realisatie van de tijdelijke omlegging in de A59 betreffen een vervangingsinvestering die is opgenomen in de begroting van Rijkswaterstaat.

6 Conclusie

Gelet op de inhoud van deze ruimtelijke onderbouwing en artikel 2.12 lid 1 sub a onder 3 van de Wabo is het initiatief niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening en is er sprake van een aanvaardbare ontwikkeling.

Bijlagen

Bijlage 1 – Indicatieve overzichtstekening van het ontwerp van de tijdelijke omlegging in de A59

Bijlage 2 – Vergunningsonderzoek vervangen brug Drongelens Kanaal en viaduct Hoozeindse Rondweg, BTL, d.d. 27 mei 2013

Bijlage 3 – Flora- en faunaonderzoek brug Drongelens Kanaal, A59 Rijkswaterstaat Noord-Brabant, BTL d.d. 28 februari 2013

Bijlage 4 - Voortoets Gebiedsversterking Oostelijke Langstraat Toetsing in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 van het project Baardwijkse Overlaat, Bureau WAARDENBURG, dd 25 juni 2013

Bijlage 5 – Kapaanvraag tijdelijke brug A59, BTL, d.d. 13 mei 2013

Bijlage 6 - Akoestisch onderzoek op referentiepunten A59 Drongelens kanaal, GELUIDSLOKET RIJKSWATERSTAAT, d.d. 26 maart 2013

Bijlage 7 - Akoestisch onderzoek tijdelijke brug Drongelens kanaal, ARCADIS, d.d. 28 mei 2013

Bijlage 8 - Archeologisch en cultuurhistorisch vooronderzoek ten behoeve van de vervanging brug A59-Drongelskanaal en viaduct Hoozeind ter hoogte van Waalwijk, gemeenten Waalwijk en Heusden, VESTIGIA, d.d. 26 maart 2013

Bijlage 9 Archeologisch vooronderzoek ten behoeve van de vervanging van de brug over het Drongelens Kanaal en viaduct Hoozeind ter hoogte van Waalwijk, gemeente Waalwijk Een Inventariserend Veldonderzoek (IVO) door middel van verkennende en karterende boringen, VESTIGIA, dd 28 augustus 2013