

Deelnemers  
Bewonersbelangenverenigingen A2 (zie bijlage 1), namens Rijkswaterstaat directie Noord-Brabant: Marco Bakermans, Peter van Berge Henegouwen, Cees Janssen, Hans Kalberg, Hans Kila, Anneke Broeke, Cathelijne Thomassen en Erik van Berge Henegouwen, onafhankelijk voorzitter: Ben Peters. Gemeente Boxtel: Albert-Jan Vester

Afschrift aan  
PT A2 DB-EH, Luc Peters.

Verslag van  
BO PT Den Bosch-Eindhoven, 03  
Opgemaakt door  
Erik van Berge Henegouwen  
Datum bespreking  
11 oktober 2002

Nummer  
03  
Doorkiesnummer  
(073)6817873  
Bijlage(n)  
1 deelnemerslijst, 2 overzicht van de gepresenteerde sheets, 3 overzicht deelrapporten

## Opening

Onafhankelijk voorzitter Ben Peters opent de vergadering en legt de opzet van de avond uit. De avond wordt gestart met een plenair gedeelte. In dat gedeelte wordt ingegaan op het verslag Bewonersoverleg projectteam Den Bosch-Eindhoven, nummer 02, de algemene voortgang in het project en meer specifiek op de onderdelen lucht en geluid. Na het plenaire gedeelte kunnen de deelnemers naar de 'informatiemarkt' en daar specifieke vragen aan de aanwezige deskundigen stellen.

## Verslag BO PT Den Bosch-Eindhoven,02

Opmerking vooraf: voor zover de namen van de sprekers bij de verslaglegger bekend zijn, staan ze bij de opmerkingen.

### Algemeen:

Mevrouw Bier verzoekt, namens de stichting Overlast A2 Vught e.o., om het integraal opnemen van de opmerkingen die zij gemaakt heeft tijdens de vorige bijeenkomst. Zij heeft de opmerkingen op schrift gesteld en aan Rijkswaterstaat toegezonden. De voorzitter stelt voor om die tekst in het verslag van deze avond op te nemen. Zij stemt daarmee in.

Uiteraard valt deze tekst (hieronder cursief weergegeven) volledig onder de verantwoordelijkheid van deze stichting:

*"Namens de Stichting Overlast A2 Vught e.o. is naar voren gebracht dat het voorstel 2 maal 3 rijstroken ter hoogte van Vught volstrekt onbespreekbaar is en dat de Stichting alle mogelijke middelen zal aanwenden om verbreding tegen te houden. De Stichting ziet derhalve niets in een meepraten over de gepresenteerde onderwerpen waarin extra*

*rijstroken zijn opgenomen en gaat een dergelijk gesprek derhalve ook niet aan. Gewezen wordt op het feit dat het creëren van een extra rijstrook door spitsstroken of versmalde rijbanen in strijd is met de European Agreement on Main International Traffic Arteries en in het concrete geval waarschijnlijk ook met diverse Europese richtlijnen. Hierbij is aan de orde geweest dat er diverse landgoederen aan de beide kanten van de weg grenzen en dat te verwachten is dat de eigenaren/beheerders hiervan alles in het werk zullen stellen om deze landgoederen te beschermen. Gewezen wordt op het feit dat reeds twee maal eerder in het verleden de weg is opgekrikt onder de belofte van de verantwoordelijk minister dat het de laatste keer zou zijn. Verder wordt erop gewezen, dat reeds bij de voorbereiding van de ombouw van de weg tot de autosnelweg algemeen bekend en erkend was dat de in Vught aanwezige ruimte tussen de bebouwing en het landgoed Maurik te krap is om 2 maal 3 rijstroken aan te leggen. Verder wordt geconstateerd dat Rijkswaterstaat blijkens de eigen internetsites – bijvoorbeeld van de rondweg Den Bosch – met name een poging doet om zoveel mogelijk asfalt aan te leggen. Ook uit de in het zaaltje opgehangen ontwerpen blijkt niet dat Rijkswaterstaat voornemens is om bij de door de minister gewenste verbreding van de A2 welke maatregel dan ook te nemen.”*

Pagina 2:

Regio Boxtel: de heer Buchholz:

Aanvulling op groepswerk regio Boxtel: Voorgesteld is om de snelheid te verlagen van 120 naar 100 kilometer per uur, in verband met trillings- en geluidsoverlast. Dit wordt het 7<sup>e</sup> punt bij de uitwerking van de regio Boxtel. In het verslag staat: “...., moet minimaal twee meter boven de weg uitkomen.” Moet worden: ...., de geluidswal moet zeker twee meter hoger dan de huidige hoogte worden, met name bij de Vorsenpoel.

Pagina 3

Regio Best:

In het verslag staat: “Taluds vervangen door schermen. Moet worden: “Taluds aanvullen met schermen”.

Algemeen: de manier van redigeren, de heer van Meel. In het verslag duidelijk opnemen wat gebeurt met de aangedragen punten en deze eventueel opnemen in een actielijst. De voorzitter zegt toe dat er in het verslag meer aandacht voor de gemaakte opmerkingen zal zijn. Graag zou Van Meel zien dat ook uit de agenda van de vergadering blijkt dat iets gedaan wordt met de opmerkingen.

Regio Boxtel:

De heer Buchholz merkt op:

- Dat een Oostelijke Parallelweg ook onderzocht moet worden. Marco Bakermans: het initiatief voor de parallelweg of de aansluiting Petershoek ligt bij de gemeente Boxtel en niet bij Rijkswaterstaat.
- Buchholz vraagt of de overlast van het sluipverkeer ook meegenomen wordt in de verkeersmodellen. Marco Bakermans: Ja, dit wordt meegenomen.

“Zoeken van oplossingen voor trillingsoverlast (het is niet duidelijk waar dit speelt Boxtel).” Inmiddels is dit wel duidelijk, trillingsoverlast speelt ter hoogte van Vorsenpoel.

Aanvulling bij het onderzoek naar een verdiepte ligging bij Boxtel: hierin ook het bestemmingsplan “In goede aarde” meenemen.

In verslag staat: “Herstel van...in het kader van inpassing.” In het kader van inpassing” wordt vervangen door: “In het kader van de gerealiseerde ombouw A2.”

Hiermee zijn de opmerkingen tevens verwerkt in het vorige verslag en het verslag wordt hierbij officieel vastgesteld.

### **Presentatie Algemene stand van zaken in het project, Marco Bakermans**

Voor de sheets behorende bij de presentaties, zie bijlage 2.

#### Stand van zaken:

- Bepaald is wat de effecten zijn als er geen uitbreiding van de A2 plaats vindt en er niets gebeurt aan de weg. Welke gunstige/ongunstige effecten heeft dit.
- Mogelijke oplossingen voor het verkeersprobleem zijn in beeld gebracht, dit zijn
  - spitstroken (het openstellen van de vluchtstrook.),
  - het maatwerkalternatief (volledige 2 x 3 rijstroken.),
  - Milieuvriendelijk Alternatief (volledige 2 x 3 rijstroken, met daarin verwerkt aspecten om het milieu en de leefbaarheid te verbeteren.)

De vraag wordt gesteld of 2 x 4 rijstroken mogelijk is. Marco Bakermans: Tot 2020 is 2 x 3 rijstroken voldoende duurzaam (blijkt uit het verkeersmodel) en 2020 is onze planhorizon.

#### Spoedwet:

Het project maakt onderdeel uit van de Spoedwet Wegverbredingen. Deze wet is bedoeld om de aanleg of verbetering van infrastructurele werken te versnellen en hiermee de doorstroming op het wegennet in Nederland te bevorderen. Als gevolg van deze wet kunnen tussen 2004 en 2006 spitsstroken worden aangelegd langs de A2. Dit is beduidend sneller dan in de Meerjarenplanning Infrastructuur en Transport (MIT) opgenomen. Hierin staat immers aanleg na 2010.

De spoedwet is inmiddels goedgekeurd door het kabinet. De Raad van State moet hier nog een advies over geven. Na verwerking van dit advies gaat de wet naar de Tweede en Eerste Kamer. Nadat zij positief beslist hebben, wordt de wet gepubliceerd in de Staatscourant en wordt de wet het komend voorjaar van kracht.

Mevrouw Bier benadrukt nogmaals dat spitsstroken volgens haar in strijd zijn met de Europese richtlijnen.

#### Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA)

Het MMA houdt in:

Op basis van reguliere 2x3 rijstroken tracering met aspecten die milieu + omgeving positief beïnvloeden; voor het MMA is geen extra grond nodig.

De snelheid wordt gereduceerd naar 100 kilometer per uur.

Geluidsarm asfalt

Opmerkingen/vragen:

Vraag: Hele traject? Ja, over het hele traject

Opmerking uit de zaal: Zoab functioneert alleen het eerste half jaar.

Vraag: Hoeveel dB(A) -reductie levert zoab op? 3 dB(A).

Vraag: 100 kilometer geldt ook 's nachts? Ja, dat geldt ook in de nacht.

Monitoring + garantie voor geluidsoverlast

Dynamische verlichting: bij een afname van de hoeveelheid verkeer, verminderd de lichtintensiteit..

Opties: Bij Vught hebben we gekeken naar de mogelijkheden van een overkapping. Dit is erg duur en de landschappelijke kwaliteiten zijn in het geding. We zijn op zoek naar een betere oplossing. De onderzoeksresultaten zijn tot op heden bedroevend.

Boxtel Petershoek. De gemeente brengt de problemen rond Petershoek in beeld. De gemeente denkt bij een oplossing aan een extra aansluiting of een parallelweg. Zodra blijkt dat het probleem van een voldoende omvang is, wordt het meegenomen in het MMA van de studie. De uitslagen van de onderzoeken komen nog.

Vragen naar aanleiding van het MMA:

Vraag van de heer Buchholz. Waarom wordt de verdiepte ligging bij Boxtel niet meegenomen in het MMA?

Antwoord: Marco Bakermans:

Stond niet in de richtlijnen. Het is erg duur. In Vught en Best geven ze onvoldoende resultaat

De heer Buchholz dringt aan op een onderzoek. Marco Bakermans zegt toe, te kijken wat Rijkswaterstaat kan doen.

De heer Buchholz: Waarom is niet gekeken naar overkappingen? Marco Bakermans, dit verzoek van bewoners is tijdens het vorige bewonersoverleg niet vermeld als optie of wens.

Vraag: Worden de geluidsmetingen volgens berekeningen of wordt er feitelijk gemeten bij monitoring? Marco Bakermans: De monitoring is op basis van berekeningen, zoals omschreven in de wet. Hierbij wordt gebruik gemaakt van algemene rekenmodellen.

Vraag: In hoeverre is gekeken naar de gevolgen van de verbreding voor de afwikkeling van het verkeer op het onderliggend wegennet? Verwacht wordt dat door een verbrede A2 verkeer wordt aangetrokken naar de weg die door de dorpen gaat rijden. Marco Bakermans: Hiervan kan ik op dit moment zeggen dat het sluipverkeer in verband met files op de A2 door de dorpen verdwijnt. Verder valt hier niet meer over te zeggen, op dit moment. De resultaten van de verkeersstudie worden binnenkort bekend.

### Luchtkwaliteit

De situaties 2000, 2010 en 2020 zijn onderzocht. Aan de oostzijde van de weg worden in verband met de overwegende westenwind nu de normen (geldend in 2020) voor stikstof (40  $\mu\text{gr}/\text{m}^3$ ) overschreden. De grote kernen van de dorpen liggen aan de westkant van de weg. Hierdoor hebben aan de oostzijde van de weg circa 24 huizen

hinder in Vught, Liempde en best.. In 2010 worden de normen gehaald, omdat de uitstoot van deze stoffen daalt. Dit komt door schonere motoren.

Vraag: Is de groei van het vrachtverkeer in de berekeningen meegenomen? Antwoord Marco Bakermans: Ja, deze is meegenomen.

### Presentatie geluid, Cees Janssen

Voor de sheets behorende bij de presentaties, zie bijlage 2

In de trajectnota worden verschillende alternatieven met elkaar vergeleken. Hierbij wordt gekeken naar het aantal geluidsbelaste woningen in twee categorieën. De eerste is het geluidsbelaste oppervlak in hectare en de oppervlakte van de geluidsschermen.

Hiervoor zijn akoestische onderzoeken nodig:

Doelstellingen van het Rijk:

- Geen woningen boven de 70 dB(A) belast.
- Overschrijding van de grenswaarden zoveel mogelijk voorkomen.
- Reductie 90% van de woningen boven 65 dB(A).
- Reductie 50% van de woningen 60 dB(A).

Dit geldt alleen op het moment dat we gaan bouwen. Doen we niets, dan hoeven we volgens de wet niets te doen aan de geluidproblematiek.

Vraag: Geldt de voorgaande eis ook voor deze doelstellingen bedrijfslocaties? Antwoord Cees Janssen: Nee, dit geldt alleen voor zogenaamde geluidsgevoelige locaties, zoals woningen, scholen, ziekenhuizen etc.

Vraag: Wat zijn grenswaarden? Antwoord Cees Janssen: Dit zijn de eerdere vastgestelde waarde of heersende waarde. Voor de A2 wordt uit gegaan van de eerder vastgestelde waarden.

Opmerking die zijn vastgesteld bij de ombouw van de A2 naar de huidige snelweg. Volgens bewoners zijn de waarden indertijd onder twijfelachtige omstandigheden tot stand gekomen.

Vraag: De waarden zoals toen vastgesteld gaan nooit meer naar beneden? Antwoord Cees Janssen: Dat klopt.

Vraag: Hoe worden de berekeningen uitgevoerd? Antwoord Cees Janssen: Dit gebeurt via het wettelijk vastgesteld reken- en meetvoorschrift. Hierin worden meegenomen: de ligging, breedte en hoogte van de weg, gemiddelde hoeveelheid verkeer zowel op de dag als in de nacht voor de periode van een jaar. De berekende waarde voor de nachtperiode wordt opgehoogd met 10 dB(A). Dit geschiedt omdat het geluid 's nachts als hindelijker wordt ervaren. De dagwaarde en de nachtwaarde worden met elkaar vergeleken. De hoogste waarde van de 2 wordt aangenomen als de gemiddelde etmaalwaarde. In Nederland is algemeen de nachtwaarde maatgevend.

Vraag, mevrouw Bier namens namens de stichting Overlast A2 Vught e.o: Bij spitsstroken worden geen maatregelen genomen? Antwoord Cees Janssen: dat kan, als in de nachtsituatie niets verandert.

Middelen die worden ingezet om de doelen te bereiken:

- Bronmaatregelen: voorbeelden zijn stillere wegdekken, stillere banden, etc.
- In de sfeer van de Ruimtelijke Ordening: zones rondom wegen worden gevrijwaard van bebouwing.
- Schermen en gevelmaatregelen.

Vraag: Wordt de overlast door de wind meegenomen? In het rekenmodel wordt uitgegaan van de heersende windrichting.

Akoestisch onderzoek:

Voor het akoestisch onderzoek wordt in de tracé/m.e.r.-studiefase alleen onderzoek gedaan naar de eerstelijns bebouwing. Per woning vindt dit pas plaats in de Ontwerp Tracé Besluit-fase (OTB). Daarna worden de contouren bepaald in categorieën geteld per 5 dB(A) overlast worden het aantal woningen per categorie geteld. Op basis van die informatie wordt bekeken of/ welke maatregelen nodig zijn

Hiermee worden de presentaties afgerond.

**Algemene vragen en opmerkingen:**

De leden van de vergadering worden door de voorzitter in de gelegenheid gesteld tot het stellen van enkele aanvullende algemene vragen en opmerkingen.

De heer Jansen: Als je huis tot 70 dB(A) wordt belast, wat voor een maatregel per categorie bestaan er? Antwoord van Cees Janssen: Bij elke situatie wordt afgewogen wat daar de beste oplossing is. Deze afweging per huis vindt pas plaats in de OTB-fase. In de Tracé/m.e.r.-fase wordt algemeen gekeken.

Het is gewoon een kwestie van kosten baten? Antwoord Cees Janssen: ook wordt gekeken naar factoren als landschappelijke inpassing. Kostenaspect weegt wel mee bij keuze voor geluidsvoorziening in het OTB

De heer Van Meel plaatst als opmerking: Ik krijg hier allemaal technische informatie over me heen, dat wil ik helemaal niet weten. Het gaat mij erom wat gebeurt er in de buurt van mijn huis, mijn straat! Ik ben alleen geïnteresseerd in issues die voor mijn dorp gelden. Het voelt nu als een verloren avond. Nogmaals verzoek ik in de agenda duidelijker aan te geven wat het onderwerp is van de avond.

Antwoord Marco Bakermans: Het is voor ons moeilijk om te beoordelen wat voor iedereen specifiek belangrijk is. We hebben nu al een selectie gemaakt door geluid en lucht meer te benadrukken. U mag altijd bellen om te informeren of de avond interessant voor u is.

De heer Van der Heijden: Wat betreft de aansluiting Petershoek. Wat zijn de normen voor Rijkswaterstaat om deze al dan niet aan te leggen of mee te nemen in de studie?

Antwoord Marco Bakermans: Laat ik voorop stellen dat Rijkswaterstaat niet staat te springen om een extra aansluiting aan te leggen. Een aansluiting zorgt voor een verstoring van het verkeersbeeld en kost veel geld. Het kan wel zijn dat Boxtel overtuigende redenen aandraagt voor een nieuwe aansluiting. In dat geval wordt deze meegenomen in de studie als een MMA-maatregel.

Opmerking: aansluiting Petershoek ontlast ook dorpen om Boxtel heen met name van vrachtverkeer.

De heer Visser: Kunt u enkele normen formuleren voor een aansluiting?

Antwoord Marco Bakermans: Een aansluiting moet voldoende opleveren, bijvoorbeeld in het kader van stankoverlast, geluid, verkeersveiligheid, verkeersdruk op de kern van Boxtel.

De heer Van Rooij: Wat houdt 90% van reductie van de woningen tot 60 dB(A)?

Antwoord Cees Janssen: 90% van de woningen met meer dan 65 dB(A) overlast krijgen een verlaging van de geluidsbelasting naar 100% nastreven is ondoenlijk.

De heer De Pijper: Wanneer komt de internetsite?

Antwoord Marco Bakermans: Het streven is voor het einde van dit jaar.

De heer Van Waming: geeft de volgende suggestie: Volgens hem zullen mensen veel coöperatiever zijn als Rijkswaterstaat op een aanvaardbare termijn iets aan de huidige problemen doet. Hij stelt voor om met een kleine groep bewoners mee te denken over oplossingen op de korte termijn. Zo kun je beide doelen bereiken.

Marco Bakermans: Vindt het een goede suggestie. Het is wel zo dat dit binnen V en W niet gebruikelijk is. Dit betekent investeringen waar Rijkswaterstaat nu geen budget voor heeft en die zijn gebonden aan projecten.

De heer Visser: Wordt het transport uit Schijndel en Veghel in het onderzoek meegenomen? Ja.

De heer Buchholz: is er geld voor dit project gereserveerd? In het MIT wordt geen geld voor 2010 gereserveerd. Bij spoedwetprojecten is wel geld beschikbaar.

#### **Planning en procedure**

In januari zijn de effectenstudies gereed. Waarschijnlijk komen we dan in februari/maart bij elkaar om deze te bespreken. Het kan zijn dat de Spoedwet vertraging in de tracé/m.e.r.-procedure oplevert. Daardoor kan het zijn dat de volgende bijeenkomst later plaats heeft.

#### **Afsluiting:**

De voorzitter bedankt iedereen voor zijn of haar bijdrage aan het plenaire gedeelte van de avond. Daarna wijst hij op de mogelijkheid om aanvullende vragen aan de deskundigen te stellen bij de informatieborden.