

Samenvatting STAB-advies PIP N279 Veghel-Asten

18 februari 2020

Team SPP – E. Steijaert

Inleiding:

Op 20 januari 2020 heeft het STAB (Stichting Advisering Bestuursrechtspraak) advies uitgebracht aan de Raad van State met betrekking tot de ingestelde beroepen op het PIP N279 Veghel-Asten.

Samenvatting STAB-advies:

Verkeersmodellering

- Het verkeersmodel dat gebruikt is voor de onderbouwing van het voorliggende plan, is tot stand gekomen in 2016, met als basisjaar 2010. Voor het gebruik van het model in de jaren daarna zal dus ook met nieuw beleid, eventuele nieuwe wet- en regelgeving en (ruimtelijke) ontwikkelingen rekening moeten worden gehouden. Oude invoergegevens zullen dus moeten worden geactualiseerd.
- In de periode 2011 tot 2016 zijn onvoldoende telgegevens gebruikt voor de kalibratie van het verkeersmodel SRE N279 uit 2016. Daarmee is onduidelijk of van betrouwbare telgegevens voor het basisjaar 2010 is uitgegaan bij de berekening van de verkeersprognoses voor 2030.
- Het door verweerders in het verkeersmodel gehanteerde (verouderde) groeiscenario is niet geactualiseerd. In zoverre heeft de STAB niet kunnen vaststellen of de door verweerders gehanteerde autonome groei voldoende is.
- Door verweerders zijn invoergegevens uit het NRM (Nederlands Regionaal Model) van Rijkswaterstaat, met als basisjaar 2010, gebruikt. Actualisatie heeft niet plaatsgevonden in de periode tussen 2016 (opleverdatum model) en 2018 (vaststellingsbesluit PIP). Het gevolg hiervan is dat eventuele nieuwe ontwikkelingen op de rijkswegen, die aansluiten op de N279, en daarmee eventueel samenhangende verkeersgroei, niet zijn betrokken in de besluitvorming.
- In het kader van het projectspecifiek maken van het verkeersmodel is in 2016 een actualisatie doorgevoerd. Volgens de vertegenwoordigers van verweerders zijn daarbij ook de ruimtelijke ontwikkelingen en de infrastructurele maatregelen die bekend waren in 2016, ingevoerd. Een opsomming van de ontwikkelingen die zijn meegenomen in de modelberekeningen is echter niet overgelegd. Mede daardoor is het onduidelijk of het bestaande distributiecentrum Udea is betrokken in de met het verkeersmodel berekende verkeersprognoses. In een monitoringsprogramma moet op basis van tellingen of metingen op de aansluitende wegen (met de N279) de gevolgen van het plan inzichtelijk worden gemaakt. Niet kan niet worden gesteld dat bij de ontwikkeling van het voorliggende plan
- Uitgaande van de bestaande situatie, de ligging en de onderlinge afstanden van de beschreven routes, het snelheidsregime en de eerder beschreven (planologische) mogelijkheden in het plan, is het niet onlogisch dat doorgaand (vracht)verkeer in toenemende mate gebruikmaakt van een route via het plangebied. Dit kan worden getypeerd als een verkeersaantrekkende werking. Niet is gebleken dat er (feitelijke) onderzoeksgegevens zijn over het doorgaand verkeer, en dat daardoor in zoverre al zekerheid bestaat over de gevolgen van het plan voor de toekomstige situatie op de N279.
- Bij de berekening van de verkeersprognoses is terecht geen rekening gehouden met eventuele resultaten van toepassingen in het kader van Smart Mobility. De gevolgen van Smart Mobility zijn immers nog onzeker. Er is echter in een gevoeligheidsanalyse wel uitgegaan van een capaciteitsverhoging van de N279 met 5 % als gevolg van Smart Mobility. Dit percentage is een "inschatting". Daarom is het resultaat van gevoeligheidsanalyse, die naast andere resultaten bedoeld is om de robuustheid van

de N279 Veghel-Asten te bepalen, in zoverre onzeker. De toepassingen van Smart Mobility, zoals die door verweerders zijn beschreven voor hun ambtsgebied, zijn niet alleen mogelijk op of ten behoeve van een 2x2 rijstroken, maar ook voor andere type wegen zoals bijvoorbeeld in het voorliggende plan wordt mogelijk gemaakt. Daarnaast is op voorhand niet uit te sluiten dat deze oplossingen in het kader van Smart Mobility eventueel ook na 2030 een goede doorstroming bij Veghel mogelijk maken.

Omleiding Helmond/Dierdonk

- In het verweerschrift is aangegeven dat optimalisatie van de bestaande weg de verkeersproblemen even goed oplost als het alternatief met de omleiding bij Helmond. Verweerders hebben toch voor de omleiding om Helmond gekozen vanwege onder meer de effecten op de doorstroming, de verkeersdruk, de bereikbaarheid en de toekomstbestendigheid.
- In het verslag is opgemerkt dat uit het MER blijkt dat wat betreft doorstroming, verkeersdruk bereikbaarheid en toekomstbestendigheid voor de N279 als geheel, nagenoeg geen verschil bestaat tussen de beoordeling van alternatief 1 (de opwaardering huidige tracé) en alternatief 3 (omleiding Helmond). Voor het wegennet in Helmond zal de omleiding wel een positief effect op de verkeersdruk (met name verkeersintensiteit bebouwd gebied) hebben, zo blijkt uit de beoordeling van de varianten voor het desbetreffende deelgebied. Er bestaat wel onzekerheid over deze beoordeling vanwege de kanttekeningen bij de in het model bepaalde verkeersintensiteiten en een onjuist uitgangspunt voor de maximale snelheid op het bestaande tracé in Helmond.

2x2 rijstroken

- Uit een eerste verkeerskundige analyse, uitgevoerd voorafgaand aan de m.e.r., volgt dat met uitzondering van de wegvakken in Veghel, de N279 voldoende capaciteit bevat om met het profiel van 2x1 rijstroken het verkeersaanbod te verwerken. Deze analyse gaf derhalve geen aanleiding een verbreding naar 2x2 rijstroken te onderzoeken in de m.e.r.
- Uit het uitgevoerde verkeersonderzoek blijkt dat tot 2030 met een profiel van 2x1 rijstroken geen sprake is van overbelasting. Op basis daarvan bestaat ook geen aanleiding het aantal rijstroken uit te breiden of om aan te nemen dat er een toename zal zijn van sluipverkeer op de wegen door de kernen als gevolg van overbelasting van de N279. De berekende verkeersprognoses zijn echter onzeker.
- Robuustheid of verkeersveiligheidsaspecten geven geen aanleiding het aantal rijstroken uit te breiden.

geluid

In het verslag is met betrekking tot het geluid inzake het inpassingsplan het volgende opgemerkt:

Akoestisch onderzoek:

- Het bestemmingsvlak "Verkeer - 2" is op meerdere locaties in het tracé breder dan (strikt genomen) noodzakelijk voor een weginrichting met 1x2 rijstroken. Omdat de exacte ligging van de rijstroken niet op de planverbeelding of anderszins is vastgelegd, kunnen rijstroken ook dichterbij woningen komen te liggen dan waar in de akoestisch onderzoeken vanuit is gegaan. Verschuiving van rijstroken op tracédelen waar geen fysieke wijziging is voorzien, is echter niet aannemelijk.
- In de akoestische onderzoeken is voor het gehele tracé uitgegaan van toepassing van SMA-NL8 G+ als wegdekverharding. Voorts is uitgegaan van meerdere geluidschermen en/of -wallen. De maatregelen zijn nodig om aan de Wet geluidhinder te voldoen, maar ook om bestaande knelpunten met een geluidbelasting op te lossen, zoals bij de wijk De Leest in Veghel. Het plan maakt

overdrachtsmaatregelen tot 4,5 meter hoogte mogelijk maar de noodzakelijke bron- en-overdrachtsmaatregelen en de locaties daarvan zijn niet vastgelegd op de verbeelding of in de planregels. In de planregels is wel een voorwaardelijke verplichting voor geluid opgenomen. Geconcludeerd is dat niet duidelijk is op welke eisen uit de Wet geluidhinder in de voorwaardelijke verplichting wordt gedoeld. Met de voorwaardelijke verplichting is zodoende hooguit indirect sprake van een borging van de maatregelen.

- Het is vooralsnog onzeker of bij de geluidberekeningen is uitgegaan van de juiste verkeersgegevens. Het is niet bekend of er significante gevolgen zijn voor de uitkomst van de geluidberekeningen met andere verkeersgegevens.
- In de onderzoeken is ervan uitgegaan dat voor het gehele traject van de N279 SMA-NL8G+ zal worden toegepast. Over de keuze voor SMA-NL8 G+ is in het verslag aangegeven dat verweerdere bij de afweging van de toe te passen bronmaatregelen een zekere beleidsvrijheid toekomt. De keuze voor SMA-NL8 G+ is onderbouwd. Met een ander (stiller) wegdektype kan wellicht een iets hogere reductie worden behaald, maar die extra reductie is niet voldoende om alle geluidknelpunten weg te nemen.
- In de akoestische rapporten en de bijbehorende bijlagen is alleen op hoofdlijnen een beeld gegeven van de wijze van modelleren en de gehanteerde invoergegevens. De rapportages voldoen daarmee niet volledig aan de vereisten uit bijlage I bij het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Hoewel het in dit geval niet doelmatig is om de invoer- en uitvoergegevens van de rekenmodellen in een papieren bijlage op te nemen, hadden de gegevens wel op digitale wijze aan appellanten beschikbaar gesteld kunnen worden.
- In het MER is de cumulatieve geluidbelasting onderzocht, maar in het inpassingsplan niet. Ook is de cumulatieve geluidbelasting niet beoordeeld. Voor de woningen langs de omleiding in Helmond had dat wel in de rede gelegen, omdat daar sprake is van een verandering van de geluidssituatie. Een beoordeling van de geluidluwe gevel en de toets van de binnenwaarde zijn primair aan de orde bij het vaststellen van een hogere waarde.
- Uit het MER en de plantoelichting blijkt niet duidelijk of het aspect geluid een doorslaggevende rol heeft gespeeld bij de keuze voor het voorkeursalternatief (gelijk aan alternatief 3 met daarin de omleiding en een aantal kleine aanpassingen). Alternatief 3 is voor het hele tracé en voor deelgebied 4 (Helmond) positief beoordeeld op basis van de som van alle verschuivingen in blootstelling. Dit is echter niet zinvol, omdat een toe- of afname van geluid in de ene klasse niet zonder meer afgezet kan worden tegen een toe- of afname in een andere klasse. Verder is het onduidelijk waarom in het MER-rapport voor tracéalternatief 4A (bestaande tracé) geen mitigerende maatregelen zijn onderzocht terwijl maatregelen wel mogelijk zijn.
- Onduidelijk is of in de onderzoeken is uitgegaan van de juiste verkeersintensiteiten op de omleiding, ook voor het vrachtverkeer. Wel is het aandeel vrachtverkeer op de omleiding zoals gehanteerd in het MER ongeveer gelijk aan het aandeel vrachtverkeer in de akoestische onderzoeken.
- De verschillen in geluidbelasting die volgen uit het MER en de akoestische onderzoeken zijn te verklaren door verschillen in uitgangspunten.
- Voor de woningen De Wolfspuiten 8, Arcenlaan 34, Muizenhol 2 en 4, Mathijseind 4, 6,7 en 12 en Heikantseweg 10, 14 en 16 zal de geluidbelasting onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB liggen. Maatregelen in het kader van de Wgh zijn daarom niet nodig. Ook zijn hier geen bovenwettelijke maatregelen gepland.
- Uit berekeningen van de STAB blijkt dat de geluidbelasting vanwege de omleiding ter plaatse van een stal op het perceel Muizenhol 44,9 dB bedraagt. Dit betreft een object waarvoor geen wettelijke normen gelden, maar verweerdere hebben de geluidbelasting niet beoordeeld. Vanuit het aspect geluid zijn geen wettelijke beperkingen te verwachten ten aanzien van de bouwmogelijkheden voor Muizenhol 4.

- Bij de woning Mathijseind 7 zal de cumulatieve geluidbelasting in de tuin maximaal 46 dB zijn.
- Bij de woning Bakelsebrug 10 geldt dat de geluidbelasting vanwege de omleiding onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB zal liggen. Voorts is bij deze woning geen sprake van reconstructie vanwege de Weg naar Bakel (N607).