

Nota van zienswijzen Notitie Reikwijdte en Detailniveau

voor het milieueffectrapport N270 West (Helmond – Deurne)

Provincie Noord-Brabant



Het college van Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant
november 2021

INHOUD

	Voorwoord	4
	Samenvatting	5
1	Inleiding	7
1.1	Aanleiding van deze Nota van Zienswijzen	7
1.2	Indeling van deze Nota	8
1.3	Scheiding van de rollen	8
1.4	Procedure en participatie	8
2	Individuele zienswijzen	9
3	Reactie op het Advies Commissie m.e.r.	21
4	Reactie op het Advies Brabant Advies	22
Bijlage A	Advies van de Commissie m.e.r.	
Bijlage B	Advies Brabant Advies	

Voorwoord

De Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) voor het milieueffectrapport (MER) Herinrichting van de N270 tussen Helmond en Deurne heeft van eind juli tot eind september 2021 ter inzage gelegen. In deze periode zijn door belanghebbenden en betrokkenen zienswijzen en adviezen ingediend. In deze nota wordt aangegeven of en zo ja hoe de zienswijzen worden meegenomen in het MER.

In de NRD wordt toegelicht:

- Waarom het project nodig is;
- Welke doelen het project heeft en welke onderzoeken nodig zijn om helderheid te verkrijgen over de mate waarin de gestelde doelen gehaald worden;
- Welke alternatieven worden voorgesteld;
- Welke (milieu)effecten worden onderzocht.

Deze nota van zienswijzen is bedoeld voor degenen die een zienswijze hebben ingediend op de NRD. Zij kunnen zich door het lezen van deze nota een beeld vormen van de hoofdlijnen van de inspraak en van de wijze waarop de provincie de zienswijzen betreft bij het opstellen van het milieueffectrapport (MER).

0. Samenvatting

Er zijn 15 zienswijzen ingediend door particulieren, bedrijven en overheidsinstanties (gemeenten Deurne en Helmond en Waterschap Aa en Maas).

De Commissie voor de milieueffectrapportage en Brabant Advies hebben een advies uitgebracht. Zij hebben de zienswijzen kunnen betrekken bij het opstellen van hun advies.

De NRD en de reactie daarop van de provincie, vormen samen de reikwijdte en het detailniveau van het op te stellen MER. Veel zienswijzepunten en de reactie daarop betreffen een nadere toelichting op hoe bepaalde onderwerpen in het onderzoek worden meegenomen. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de belangrijkste aanpassingen van de reikwijdte en het detailniveau naar aanleiding van de ingebrachte zienswijzen en adviezen.

Paragraaf NRD	Onderwerp	Aanpassing	Bron
2.3/2.4	Voorgeschiedenis	Er wordt een uitgebreide beschrijving van de voorgeschiedenis en het gevolgde trechteringsproces opgenomen in het MER.	Diverse zienswijzen
4.1	Voorlopig voorkeursalternatief	In het MER wordt de status van het 'voorlopig voorkeursalternatief 2019' verduidelijkt.	Diverse zienswijzen
5.2.2 (tabel)	Natuur (nr 4)	We voegen het criterium Verstoring van soorten door licht en geluid toe.	Zienswijze gemeente Helmond
5.2.2 (tabel)	Natuur (nr 4)	We beschouwen ook het effect op natuurwaarden die geen onderdeel zijn van het natuurnetwerk Brabant.	Zienswijze gemeente Helmond
5.2.2 (tabel)	Landschap (nr 6)	In de NRD ontbreekt per abuis de wijze van beoordeling van aardkundige waarden; deze worden kwalitatief beoordeeld.	Zienswijze gemeente Helmond
5.2.1	'Nut en noodzaak'	Er wordt een nadere onderbouwing van nut en noodzaak opgenomen in het MER. Hierbij wordt ingegaan op het hoog en laag economisch groeiscenario en scenariostudies van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. Aan dit advies wordt invulling gegeven met een kwalitatieve analyse op basis van verkeersprognoses van het NRM ¹ 2021 (dat zowel een hoog als laag groeiscenario kent) en expert judgement.	Advies Commissie m.e.r. (par. 2.1)
5.2.1	Verkeerseffecten – doorstroming	We gaan het toetsingscriterium voor doorstroming aanvullen met: <ul style="list-style-type: none">• Gevolgen voor reistijden;	Advies Commissie m.e.r. (par. 4.1)

¹ Het NRM (Nieuw Regionaal Model) is een verkeersmodel dat door Rijkswaterstaat gebruikt wordt voor het hoofdwegennet.

		<ul style="list-style-type: none"> • Mate van verkeersaantrekkende werking; • Inzicht in modal shift-effecten (verandering van vervoerwijze); • Onderscheid maken tussen Intensiteit/Capaciteit-waarden van wegen en de verzadigingsgraad van kruispunten. 	
5.2.2 (tabel)	Gezondheid	Aanvullend op de (kwantitatieve) beoordeling van geluid- en luchtkwaliteit met de methode MilieuGezondheidsRisico (MGR), wordt een kwalitatieve beschouwing toegevoegd op andere aspecten die de gezondheid kunnen beïnvloeden, zoals extra groen en verbetering van recreatieve routes.	Advies Commissie m.e.r. (par. 4.3)
5.2.2 (tabel en tekst)	Duurzaamheid	In aanvulling op de NRD besteedt het MER aandacht aan de volgende aspecten: <ul style="list-style-type: none"> • Energie: CO2-uitstoot; • Klimaat: risico's en kwetsbaarheden van het gebied voor klimaatverandering (voor zover gerelateerd aan het initiatief); • Circulaire economie: mogelijkheden voor verminderen gebruik primaire grondstoffen, mogelijkheden voor hergebruik, recycling en terugwinning e.d. 	Advies Commissie m.e.r. (par. 4.5)

1. Inleiding

1.1 Aanleiding van deze Nota van Zienswijzen

De N270 tussen Helmond en Deurne is één van de meest onveilige wegen in de provincie en de doorstroming is in het geding, met veel files in de spits. Daarnaast is deze oude betonweg aan vervanging toe. De provincie onderzoekt de herinrichting van deze weg om de veiligheid, doorstroming en leefbaarheid op en rond de weg te verbeteren.

In 2019 heeft de stuurgroep N270² een aantal maatregelen geformuleerd, die nu in een planstudie nader worden onderzocht. Via een uitgebreid participatieproces met de omgeving, in de geest van de Omgevingswet, wil de provincie komen tot een breed gedragen voorkeursalternatief. Dit voorkeursalternatief wordt vervolgens in procedure gebracht.

De uit te voeren planstudie bouwt voort op de planstudies uit 2014 en 2019 en het besluit van de stuurgroep uit 2019. Hierin is besloten te streven naar een robuuste veilige en toekomstbestendige oplossing voor dit deel van de N270. Dit als onderdeel van een door de regio vastgesteld projectenprogramma als resultaat van de studie Bundelroutes met als doel de bereikbaarheid en leefbaarheid in de regio Zuidoost-Brabant te verbeteren.

Onderdeel van de planstudie is een milieueffectrapportage. Milieueffectrapportage (m.e.r.) heeft tot doel het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming. Als eerste stap in de m.e.r.-procedure is een Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) opgesteld. Deze notitie kan worden beschouwd als een startnotitie voor de uit te voeren onderzoeken in het milieueffectrapport. Hierin is aangegeven welke uitgangspunten voor de planstudie gelden, welke alternatieven worden voorgesteld, welke onderzoeken worden uitgevoerd om de effecten te bepalen en hoe de omgeving wordt betrokken.

De NRD heeft van eind juli tot eind september 2021 ter visie gelegen. Gedurende deze periode konden zienswijzen worden ingediend. Daarnaast is de NRD voorgelegd aan de onafhankelijke Commissie voor de milieueffectrapportage en aan Brabant Advies.

In deze Nota van Zienswijzen geven Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant aan hoe zij met de ingebrachte zienswijzen en adviezen rekening houden bij het opstellen van het milieueffectrapport. De belangrijkste wijzigingen in en aanvullingen op de NRD zijn in de samenvatting op de vorige pagina aangegeven.

² In deze stuurgroep hebben bestuurders van provincie Noord-Brabant, gemeente Helmond en gemeente Deurne zitting.

1.2 Indeling van deze nota

In voorliggende Nota van Zienswijzen wordt een reactie gegeven op de ingebrachte zienswijzen en adviezen. De nota is opgebouwd uit de volgende hoofdstukken:

- Hoofdstuk 2: samenvatting en beantwoording individuele zienswijzen;
- Hoofdstuk 3: advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage en reactie hierop van de provincie;
- Hoofdstuk 4: advies van Brabant Advies en reactie hierop van de provincie.

1.3 Scheiding van de rollen

De provincie heeft twee rollen bij dit project. Enerzijds is zij initiatiefnemer van de beoogde herinrichting van de (provinciale) weg N270 tussen Helmond en Deurne. Anderzijds is zij het bestuursorgaan dat het ruimtelijk plan (Projectbesluit op grond van de Omgevingswet, inclusief het MER) voorbereidt en vaststelt. De provincie Noord-Brabant heeft deze rollen daarom zowel organisatorisch als bestuurlijk gescheiden. Initiatiefnemer van het project en verantwoordelijke voor het opstellen van de NRD is de gedeputeerde voor mobiliteit. De gedeputeerde voor milieu heeft de rol van bevoegd gezag en is verantwoordelijk voor de beoordeling en besluitvorming in de m.e.r.-procedure en daarmee voor het vaststellen van deze Nota van Zienswijzen en de definitieve reikwijdte en detailniveau.

1.4 Procedure en participatie

In het op te stellen MER worden de vier in de NRD genoemde alternatieven verder uitgewerkt en de effecten daarvan worden onderzocht. Nadat het voorkeursalternatief is gekozen, worden de effecten daarvan (en van eventuele varianten) onderzocht en beschreven.

Als het MER is afgerond, stellen Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant een ontwerp-projectbesluit vast. Het projectbesluit is een nieuw instrument in de Omgevingswet. Deze wet treedt naar verwachting in 2022 in werking. In dit project anticiperen we op die inwerkingtreding. Het projectbesluit is de 'opvolger' van het provinciale inpassingsplan uit de Wet ruimtelijke ordening.

Het MER en het ontwerp-projectbesluit worden ter visie gelegd en iedereen heeft dan de gelegenheid een zienswijze hierop in te dienen. De Commissie voor de milieueffectrapportage en Brabant advies worden ook in deze fase om advies gevraagd.

De zienswijzen en adviezen worden betrokken bij het vaststellen van het definitieve Projectbesluit. Tegen het projectbesluit kan in beroep worden gegaan bij de Raad van State. Meer informatie hierover volgt in de loop van het verdere proces.

Ook buiten deze officiële procedures worden belanghebbenden, zoals omwonenden, bedrijven en belangenverenigingen, uitgenodigd om mee te denken over het project N270 Helmond – Deurne. Zo zijn en worden diverse bijeenkomsten georganiseerd, waaronder ontwerpateliers en informatiebijeenkomsten, waarin ideeën en voorkeuren naar voren gebracht kunnen worden.

2. Individuele zienswijzen

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de ingebrachte zienswijzen met registratienummer. Uit oogpunt van privacy zijn namen van insprekers die op persoonlijke titel een zienswijze hebben ingediend, geanonimiseerd.

Nummer	Naam inspreker	Registratienummer
1.	Stichting Brouwberg	4956273 / 4956274
2.	Privépersoon	4952754
3.	Privépersoon	4956047
4.	Fietsersbond	4949116 / 4949117
5.	Gemeente Deurne	4955969 / 4955967
6.	Gemeente Helmond	4955682 / 4955683
7.	Immilus Vastgoed	4952310 / 4952311 / 4952312
8.	Privépersoon	4953749
9.	Koonings	4955246
10.	Privépersoon	4955354
11.	Privépersoon	4955343
12.	Privépersoon	4955387
13.	Privépersoon	4954903
14.	Waterschap Aa en Maas	4949871 / 4949873
15.	Privépersoon	4955341

Samenvatting zienswijze	Reactie provincie
<p>1 Inspreker is van mening dat uit alle documenten blijkt dat verdubbeling van de N270 hét uitgangspunt is en dat blijkt dat hiertoe in september 2019 reeds is besloten. Inspreker is van mening dat de 2*1 variant op basis van analyses als een serieus alternatief moet worden onderzocht.</p> <p>Inspreker is van mening dat niet alle rapportages (structuurvisie en verkeerstechnische berekeningen en modellen) beschikbaar zijn gesteld. Door het ontbreken van data analyse kan dit geen goed uitgangspunt zijn voor een VKA dat uitgaat van</p>	<p>De tekst in de NRD is mogelijk verwarrend, doordat benoemd is dat het voorlopige voorkeursalternatief van 2019 (dat uitgaat van verbreding tussen Raktweg en Binderendreef) het vertrekpunt is. Daarmee is bedoeld dat vanuit dat voorlopige voorkeursalternatief verder wordt gewerkt. Het alternatief waarbij vooralsnog geen extra rijstrook wordt aangelegd, wordt in het MER als volwaardig alternatief meegenomen (alternatief 4, zie NRD). In dit alternatief wordt de capaciteit van de kruispunten geoptimaliseerd en wordt ruimte gereserveerd voor een eventuele toekomstige uitbreiding van het aantal rijstroken. De keuze tussen wel of niet verbreden wordt mede op basis van het MER gemaakt, na een integrale afweging van alle voor- en nadelen van de alternatieven vanuit milieuoogpunt, doelbereik, kosten, draagvlak en dergelijke.</p> <p>Naar aanleiding van het verzoek van inspreker zijn alle openbaar toegankelijke rapportages inmiddels op/via de website van de provincie bereikbaar. Het is niet 'verplicht' dit in het kader van de NRD te doen. Een NRD is een vormvrij document dat de start van de procedure</p>

verdubbeling. De NRD is op basis van de regelgeving (Infomil) niet goed opgesteld

markeert en vooral bedoeld is om wensen en ideeën op te halen voor het uit te voeren onderzoek. Het Voorkeursalternatief (VKA) wordt gekozen na afronding van het MER en afweging van alle voor- en nadelen.

Inspreker geeft aan dat de stellingen in de NRD (dat de baanvakken onvoldoende capaciteit hebben en daarom verdubbeld moeten worden, en dat de ongelijkvloerse kruisingen volstaan) en het besluit niet overeen komen met registraties van cameratellingen die door inspreker zijn verzameld. Inspreker stelt dat uit de registraties blijkt dat de ongelijkvloerse kruisingen kritisch zijn, dan wel volledig onvoldoende capaciteit hebben om het verkeersaanbod goed te verwerken. Verder blijkt volgens inspreker dat een 2*1 configuratie voldoende is om de geregistreerde verkeersstromen te verwerken.

De NRD geeft een korte samenvatting van het voortraject. In het kader van het MER worden de verkeerseffecten van de alternatieven onderzocht met een actueel verkeersmodel. De keuze tussen wel of niet verbreden wordt mede op basis van het MER gemaakt, na een integrale afweging van alle voor- en nadelen van de alternatieven vanuit milieuoogpunt, doelbereik, kosten, draagvlak en dergelijke.

Inspreker onderbouwt deze standpunten met analyses van de genoemde registraties.

Inspreker verzoekt de Commissie m.e.r. hier serieus naar te laten kijken.

De Commissie m.e.r. heeft op basis van de NRD en gezien hebbende alle ingebrachte zienswijzen haar advies voor reikwijdte en detailniveau uitgebracht (zie hoofdstuk 3 van deze Nota van Zienswijzen) en daarin onder andere gevraagd 'nut en noodzaak' in het MER goed te onderbouwen. De Commissie m.e.r. toetst te zijner tijd of het opgestelde MER juist en volledig is, en voldoende informatie levert om het milieubelang goed mee te wegen in de besluitvorming. Ook dan zal zij haar advies uitbrengen gezien hebbende alle zienswijzen op het MER en het ontwerp-projectbesluit.

Inspreker geeft een aantal suggesties en verzoekt deze nader uit te werken:

1. Handhaving van 2*1 baanvak + ongelijkvloerse kruisingen (in ieder geval Binderendreef, omdat deze in ieder geval een bottleneck vormt);

Uitgangspunt binnen het project is dat kruisingen die nu gelijkvloers zijn, dat ook blijven. Een ongelijkvloerse kruising bij de Binderendreef heeft een grote ruimtelijke impact, die ten koste gaat van bebouwing in de omgeving. Daarnaast is het de wens van de gemeente dat de Binderendreef geen aanzuigende werking krijgt en verkeer zoveel mogelijk naar de N279 te leiden. Het heeft daarom de voorkeur om verkeer op het kruispunt Binderendreef te kunnen sturen met verkeerslichten.

2. Handhaving van 2*1 baanvak + gelijkvloerse kruisingen geconfigureerd met voldoende capaciteit, bijvoorbeeld 2* rijstroken en verdere optimalisaties (innovatieve dynamische inweefvakken).

In het MER worden de alternatieven uitgewerkt die in de NRD zijn opgenomen. In één van deze alternatieven (alternatief 4) wordt vooralsnog geen extra rijstrook toegevoegd. Zie onze reactie op het eerste punt van deze zienswijze.

Een mogelijkheid voor een robuuste oplossing is een dynamische inrichting van een 3*1 oplossing, waarbij afhankelijk van de verkeersintensiteit 2 rijstroken toegepast kunnen worden voor de hoofdverkeersstroom en 1 rijstrook retour.

De door inspreker genoemde oplossing met een 'wisselstrook' is niet passend binnen het beleid dat geldt voor gebiedsontsluitingswegen als de N270. Daarnaast is het vanuit oogpunt van verkeersveiligheid gewenst dat rijstroken gescheiden zijn. In een 3*1-configuratie betekent dat dat drie aparte rijstroken met tussenbermen

Deze aanpak biedt het voordeel dat niet alleen de impact naar de omgeving minder groot is, maar tevens de druk op complexe prognoseberekningen voor omslag van 2*1 naar 2* 2 verlaagt.

Inspreker geeft in overweging om andere vormen van mobiliteit op ambitieuze schaal mee te nemen en verwijst naar een recent voorbeeld van een te openen transferium in Eersel.

Inspreker roept op om ieder geval analyse als vertrekpunt te nemen en dan vervolgens in te gaan op mogelijkheden die integraal passen in behoeften en ontwikkelingen in de regio. Daarbij valt inspreker op dat er gebrek is aan ambitie van innovatie, toekomstvisie en integrale aanpak van wegen, maar ook visie ten aanzien van verantwoord omgaan met ruimtebeslag, leefbaarheid, woonbehoeften en natuur.

Inspreker vraagt of de gemeente Deurne en de gemeente Helmond betrokken zijn bij het project en vraagt of de ontbrekende rapportages/analyses wel beschikbaar zijn bij deze gemeenten en wat hun standpunt hierover is.

Inspreker vindt dat in de NRD de ladder van Verdaas toegepast had moeten worden en benoemt daarbij een aantal aandachtspunten in lijn met de eerdere opmerkingen.

In een bijlage bij de zienswijze heeft inspreker in lijn met bovenstaande uiteenzetting vragen en bezwaren geformuleerd bij specifieke teksten van de NRD.

2

Inspreker maakt bezwaar tegen de verbreding van de N270. Inspreker vreest voor waardevermindering van zijn woning en dat de weg meer geluidsoverlast geeft. Inspreker eist een geluidsscherm.

aangelegd moeten worden. Ten opzichte van een 2*2-oplossing levert dit nauwelijks ruimtewinst op.

We kijken in het MER of er dergelijke 'meelkoppelkansen' zijn.

Provincie staat voor een integrale aanpak van het project, waarbij ook aspecten als innaties, leefbaarheid en natuur worden meegenomen. Daartoe wordt de doelstelling, zoals beschreven in de NRD, in het MER nader geconcretiseerd.

De gemeenten Deurne en Helmond Gemeenten zijn betrokken. Zowel op ambtelijk als bestuurlijk niveau vindt regelmatig afstemming plaats met beide gemeenten.

Voor een reactie op de opmerking van inspreker over beschikbaarheid van rapportages verwijzen wij naar onze reactie op het tweede punt van deze zienswijze.

In het MER komen alle aspecten aan de orde die nodig zijn om tot een zorgvuldige besluitvorming te komen en dit goed te kunnen onderbouwen. De stappen sluiten aan bij de door inspreker genoemde aandachtspunten. Het onderzoek begint met een probleemanalyse op basis van actuele verkeersprognoses, vervolgens kijken we naar de oplossingsmogelijkheden en de effecten daarvan. Na afweging van alle voor- en nadelen wordt het voorkeursalternatief gekozen.

De NRD is een soort startnotitie, vooral bedoeld om ideeën en wensen voor het MER-onderzoek op te kunnen halen. De NRD beschrijft om die reden alleen kort de voorgeschiedenis van het project, de aspecten die in het MER aan de orde komen en hoe het onderzoek eruit gaat zien. De vragen van inspreker komen bij de verdere uitwerking in het MER aan de orde, in lijn met en ter invulling van onze reactie op de eerder behandelde punten van de zienswijze.

De keuze tussen wel of niet verbreden wordt mede op basis van het MER gemaakt, na een integrale afweging van alle voor- en nadelen van de alternatieven vanuit milieuoogpunt, doelbereik, kosten, draagvlak en dergelijke. In het MER onderzoeken we de toekomstige

3

Inspreker verzoekt de tracéaanpassing te realiseren vanaf de kruising Binderendreef (bedrijventerrein Deurne-West) en niet ter hoogte van de wijk Vlier-Noord.

geluidsbelasting van de vier alternatieven. Als niet aan de wettelijke grenswaarden kan worden voldaan, worden maatregelen getroffen. Een geluidsscherm is dan een optie.

Voor planschade, bijvoorbeeld vanwege mogelijke waardevermindering van woningen, wordt aangesloten bij de wettelijke planschaderegeling zoals opgenomen in de Wet ruimtelijke ordening / Omgevingswet.

De keuze tussen wel of niet verbreden wordt mede op basis van het MER gemaakt, na een integrale afweging van alle voor- en nadelen van de alternatieven vanuit milieuoogpunt, doelbereik, kosten, draagvlak en dergelijke. Het resultaat van deze afweging kan zijn dat verbreding niet over de hele lengte van het wegvak, maar over een gedeelte ervan wordt gerealiseerd.

Inspreker vreest voor geluidsoverlast, omdat de huidige geluidswal bij de woonwijk allermist toereikend zal zijn. Hij vraagt om aanpassing/vervanging van de wal.

In het MER onderzoeken we de toekomstige geluidsbelasting van de vier alternatieven. Als niet aan de wettelijke grenswaarden kan worden voldaan, worden maatregelen getroffen. Aanpassing van de huidige geluidswal is dan een optie.

4

Inspreker stelt dat het plan herinrichting N270 West niet tot gevolg mag hebben dat er nog meer gemotoriseerd verkeer door het centrum van Helmond rijdt, vraagt in relatie hiermee de aansluiting N270 – N279 te reconstrueren en vraagt meer in te zetten op alternatieve vervoerswijzen.

In het MER worden de verkeerseffecten van de alternatieven onderzocht, zowel voor de N270 zelf als voor de wegen in de omgeving. Als sprake blijkt te zijn van negatieve gevolgen, geeft het MER aan welke maatregelen mogelijk zijn om die negatieve gevolgen te verminderen.

In het MER wordt een variant onderzocht, waarbij het verkeer wordt gestimuleerd de gewenste doorgaande route N270 – N279 te kiezen.

Het MER gaat in op de mogelijkheden die er zijn om alternatieve vervoerswijzen, met name fiets en openbaar vervoer, te stimuleren.

Inspreker is voorstander voor keuze alternatief 2*1 en verzoekt of deze verder uitgewerkt kan worden, eventueel met toepassing van een verhoogde metalen barrière.

Het alternatief waarbij vooralsnog geen extra rijstrook wordt aangelegd, wordt in het MER als volwaardig alternatief meegenomen (alternatief 4, zie NRD). In dit alternatief wordt wel de capaciteit van de kruispunten geoptimaliseerd en wordt ruimte gereserveerd voor een eventuele toekomstige uitbreiding van het aantal rijstroken. De keuze tussen wel of niet verbreden wordt mede op basis van MER gemaakt, na een integrale afweging van alle voor- en nadelen van de alternatieven vanuit milieuoogpunt, doelbereik, kosten, draagvlak en dergelijke.

Inspreker verzoekt de snelfietsroute gelijktijdig met de herinrichting N270 West te realiseren en stelt voor deze route zo aantrekkelijk mogelijk te maken.

Het deel van de snelfietsroute dat langs de N270 loopt zal tijdens de herinrichting van de weg aangelegd worden. Het verdient de voorkeur dat de gemeentelijke

5

Inspreker verzoekt ongelijkvloerse kruisingen voor fietsers te realiseren ter hoogte van de kruising met Raktweg/distributiecentrum en ter hoogte van de kruising met de Binderendreef.

Inspreker stelt voor de aansluiting van de Binderendreef op de N270 West ongelijkvloers te maken en er bij de uitwerking voor te zorgen dat doorgaand fietsverkeer de Binderendreef en de N270 ongelijkvloers kan kruisen.

Inspreker vraagt of alternatief 2 – verbreding naar een 2x2-baansweg tussen N279-Binderendreef en het aanpassen van de kruispunten het bedoelde vertrekpunt is voor het MER.

In het voorlopige voorkeusalternatief houdt de N270 vanaf de Binderendreef 1 rijstrook per richting en ontstaat dus een flessenhals. Inspreker is van mening dat er een robuuste oplossing voor de inrichting van N270 moet komen waarbij niet of nauwelijks vertraging ontstaat bij de flessenhals.

Inspreker verzoekt een nader onderzoek uit te voeren naar de inrichting van een snelfietsroute tussen Deurne en Helmond.

Inspreker verzoekt de aansluiting van de Strijpsebaan op het kruispunt bij de Binderendreef als uitgangspunt mee te nemen in het onderzoek.

Inspreker gaat niet akkoord met het afwijken van de richtlijnen CROW -Duurzaam Veilig bij de ongelijkvloerse kruisingen voor langzaam verkeer.

delen dan ook al gereed zijn. Hierover vindt overleg plaats met de gemeenten Helmond en Deurne.

Het onderzoeken van de mogelijkheid van extra, verkeersveilige kruisingen voor fietsverkeer op locaties waar dat doelmatig is, is onderdeel van het onderzoek.

Uitgangspunt binnen het project is dat kruisingen die nu gelijkvloers zijn, dat ook blijven. Een ongelijkvloerse kruising bij de Binderendreef heeft een grote ruimtelijke impact, die ten koste gaat van bebouwing in de omgeving. Daarnaast is het de wens van de gemeente dat de Binderendreef geen aanzuigende werking krijgt en verkeer zoveel mogelijk naar de N279 te leiden. Het heeft daarom de voorkeur om verkeer op het kruispunt Binderendreef te kunnen sturen met verkeerslichten.

De tekst in de NRD is mogelijk verwarrend, doordat benoemd is dat het voorlopige voorkeusalternatief van 2019 (dat uitgaat van verbreding tussen Raktweg en Binderendreef) het vertrekpunt is. Daarmee is bedoeld dat vanuit dat voorlopige voorkeusalternatief verder wordt gewerkt. De alternatieven 1, 2 en 3, gaan uit van verbreding tussen de Raktweg en de Bakelseweg. In het MER zullen we dit verduidelijken.

Het realiseren van een robuuste oplossing is één van de doelstellingen van het project. In het MER worden de verkeerseffecten van de vier alternatieven onderzocht en wordt beoordeeld in hoeverre de alternatieven aan de doelstelling bijdragen.

Het deel van de reeds beoogde snelfietsroute dat langs de N270 loopt zal tijdens de herinrichting van de weg aangelegd worden. In het MER onderzoeken we verschillende varianten om het fietsverkeer goed te kunnen faciliteren. Het realiseren van een volledige snelfietsroute tussen Deurne en Helmond is geen onderdeel van het project.

De door inspreker genoemde aansluiting wordt meegenomen in de MER-alternatieven.

De provincie streeft naar een veilige inrichting van de weg, inclusief de aansluitingen en kruisingen. De CROW-richtlijnen voor Duurzaam Veilig zijn het uitgangspunt in het ontwerpproces. Wij nemen het standpunt van inspreker op dit moment voor kennisgeving aan.

Inspreker verzoekt dat er nader onderzoek gedaan wordt naar aanvullende veiligheids- en doorstromingsmaatregelen als blijkt dat de maximale capaciteit voor een gebiedsontsluitingsweg wordt overschreden.

6

Inspreker vindt het onwenselijk dat de herinrichting N270 leidt tot extra verkeer in het centrum van Helmond. Inspreker wil graag dat er maatregelen getroffen worden zodat het verkeer op een andere manier door of om Helmond heen wordt geleid.

Inspreker ziet zijn standpunt, zoals verwoord in een brief van 29 oktober 2019 onvoldoende opgenomen in de NRD en vraagt zijn standpunt op te nemen in de NRD.

Inspreker is van mening dat alternatief 4 niet als volwaardig alternatief is meegenomen en meegewogen in de NRD.

Inspreker geeft aan dat realisatie van de snelfietsroute een belangrijke rol kan spelen en mobiliteitstransitie en een belangrijke randvoorwaarde is om mee te nemen. Inspreker vindt dat dit onvoldoende meegenomen is in de NRD.

In het MER worden de door inspreker genoemde effecten voor doorstroming en verkeersveiligheid van de alternatieven onderzocht. Als sprake blijkt te zijn van negatieve gevolgen, geeft het MER aan welke maatregelen nodig en/of mogelijk zijn om die negatieve gevolgen te verminderen.

In het MER worden de verkeerseffecten van de alternatieven onderzocht, zowel voor de N270 zelf als voor de wegen in de omgeving. Als sprake blijkt te zijn van negatieve gevolgen, geeft het MER aan welke maatregelen nodig of mogelijk zijn om die negatieve gevolgen te verminderen.

In het MER wordt een variant onderzocht, waarbij het verkeer wordt gestimuleerd de gewenste doorgaande route N270 – N279 te kiezen.

Provincie hecht er belang aan om met de gemeente samen te werken en daarbij ook afstemming te zoeken met het verkeersonderzoek dat gemeente Helmond uitvoert. Daarom zijn de gemeenten betrokken bij het project en vindt regelmatig overleg plaats met de gemeenten.

De NRD en voorliggende Nota van Zienswijzen vormen samen de reikwijdte en het detailniveau van het op te stellen MER. De NRD wordt niet aangepast, de inbreng van inspreker is via deze Nota van Zienswijzen geborgd.

De NRD is een soort startnotitie, vooral bedoeld om ideeën en wensen voor het MER-onderzoek op te kunnen halen. De NRD beschrijft om die reden alleen kort de voorgeschiedenis van het project, de aspecten die in het MER aan de orde komen en hoe het onderzoek eruit gaat zien. De in de NRD genoemde vier alternatieven worden gelijkwaardig en volwaardig meegenomen in het MER en met elkaar vergeleken.

De tekst in de NRD is mogelijk verwarrend, doordat benoemd is dat het voorlopige voorkeursalternatief van 2019 (dat uitgaat van verbreding tussen Raktweg en Binderendreef) het vertrekpunt is. De in de NRD genoemde vier alternatieven worden gelijkwaardig en volwaardig meegenomen in het MER en met elkaar vergeleken.

Het deel van de snelfietsroute dat langs de N270 loopt zal tijdens de herinrichting van de weg aangelegd worden. Het verdient de voorkeur dat de gemeentelijke delen dan ook al gereed zijn. Hierover vindt overleg plaats met de gemeenten Helmond en Deurne.

Inspreker verzoekt de tekst in par. 2.3.1 van de NRD met betrekking tot de Verkeersvisie Helmond aan te passen, omdat deze onvoldoende de actuele ontwikkelingen weergeeft.

Wij zullen in het MER de actuele stand van zaken met betrekking tot de Verkeersvisie opnemen. Zoals hierboven is aangegeven, vormen de NRD en voorliggende Nota van Zienswijzen samen de reikwijdte en het detailniveau van het op te stellen MER. De NRD wordt niet aangepast, de inbreng van inspreker is via deze Nota van Zienswijzen geborgd.

Inspreker is van mening dat het studiegebied per thema ruim genoeg moet worden beschouwd, waardoor (verkeerskundige) effecten zichtbaar worden meegenomen in de afwegingen van de alternatieven.

Het studiegebied omvat het gebied waar substantiële veranderingen plaatsvinden als gevolg van het project. De omvang van het studiegebied wordt bepaald door de uitkomsten van het effectenonderzoek en kan daarom in de NRD nog niet worden afgebakend.

Inspreker verzoekt een aantal uitgangspunten en randvoorwaarden in par. 4.2 van de NRD te wijzigen:

Zoals hierboven is aangegeven, vormen de NRD en voorliggende Nota van Zienswijzen samen de reikwijdte en het detailniveau van het op te stellen MER. De NRD wordt niet aangepast, de inbreng van inspreker is via deze Nota van Zienswijzen geborgd.

- Uitvoering van 2x2 mag geen uitgangspunt zijn

De tekst in de NRD is mogelijk verwarrend, doordat benoemd is dat het voorlopige voorkeursalternatief van 2019 (dat uitgaat van verbreding) het vertrekpunt is. Daarmee is bedoeld dat vanuit dat voorlopige voorkeursalternatief verder wordt gewerkt. Dit zal in het MER worden verduidelijkt. De in de NRD genoemde vier alternatieven worden gelijkwaardig en volwaardig meegenomen in het MER en met elkaar vergeleken.

- De randvoorwaarde dat kruisingen die nu (on)gelijkvloers zijn dat ook blijven, mag er niet toe leiden dat opties voor de aansluiting N270 – N279 buiten beeld blijven.

Realistische varianten voor aanpassing van de aansluiting N270 - N279 om het verkeer te stimuleren deze doorgaande route te kiezen, worden meegenomen in het MER.

- Het gestelde dat de N270 geen oneigenlijk verkeer mag aantrekken, wil inspreker graag wijzigen in: "de voorgenomen ontwikkeling moet bijdragen aan het verminderen van oneigenlijk verkeer op de N270 (en in het verlengde daarvan de route via de kasteeltravers/A270).

Deze suggestie voor een betere formulering wordt meegenomen in het MER.

Inspreker verzoekt de aspecten Doelbereik verkeer en verkeersveiligheid en Leefbaarheid, paragraaf 5.2.1 uit te breiden op de volgende punten:

Zoals aangegeven, wordt de NRD zelf niet aangepast. De door inspreker genoemde punten zijn onderdeel van het beoogde onderzoek en worden meegenomen in het MER.

- Houd bij de beoordeling rekening met de positie van de N270 in het regionale wegennet of voeg criteria toe die het gewenste functioneren van de N270 in deze regionale hoofdwegenstructuur in beeld brengt.

- Verkeersafwikkeling op de kruispunten .

- Bereikbaarheid en verkeersafwikkeling kleine bedrijventerrein (Janssen &Fritsen) en onderwijslocaties.

- Effecten voor het fietsverkeer (doorstroming, directheid, verkeersveiligheid).
- Effecten van bereikbaarheid van recreatieplas en evenemententerrein Berkendonk. Het is wenselijk dat voorzien wordt in een goede ontsluiting van langzaam verkeer.

Op het onderdeel ecologie heeft inspreker de volgende vragen en aandachtspunten:

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> - In de tabel met beoordelingscriteria bij natuur missen de effecten van licht en geluid voor soorten | <p>Verstoring van soorten door licht en geluid wordt meegenomen in het MER.</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> - Betrek naast NNB-houtopstanden ook het aantal te kappen bomen dat niet onder de NNB valt en benoem dit expliciet als apart aspect. | <p>Het aantal te kappen bomen dat niet onder de NNB valt, wordt meegenomen in het MER.</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> - Inspreker vraagt of de mitigatieopgave die aan de orde kan zijn bij onderwerp 4 Natuur, aspect soortenbescherming ook onderdeel is van criterium 18 Compensatieopgave. Ook vraagt inspreker of de herplantverplichting is meegenomen. | <p>Onder 18 wordt bedoeld op de compensatieopgave van eventuele aantasting van het Natuurnetwerk Brabant (NNB). Compensatie ten aanzien van soortbescherming en herplant van te kappen bomen komt aan de orde bij de betreffende onderdelen die onder punt 4 van de NRD zijn benoemd.</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> - Inspreker constateert dat er geen criterium is opgenomen bij het onderwerp 18 Compensatieopgave met betrekking tot de faunapassages en EVZ bij de Oude Aa. | <p>Zoals hiervoor aangegeven, heeft onderwerp 18 alleen betrekking op eventuele compensatie voor aantasting van het NNB. Een van de nevendoelen van het project is dat het (onder andere) de natuur ten goede komt. We kijken daarbij ook naar de door inspreker genoemde faunapassages ter hoogte van het Zandbos en de EVZ's bij de Oude Aa en de Vlier. Mocht blijken dat er toch sprake is van negatieve gevolgen, worden mitigerende en/of compenserende maatregelen benoemd en uitgewerkt. Dit is onderdeel van het onderzoek.</p> |
| <p>Inspreker constateert in paragraaf 5.2.2 (milieueffecten) een aantal onduidelijkheden:</p> | |
| <ul style="list-style-type: none"> - De vijf toetsingscriteria onder ruimtelijke kwaliteit (nr 9) zijn misschien wel veel van het goede. Maak in ieder geval duidelijk wat de verschillen zijn hiertussen. | <p>De toetsingscriteria zijn afgeleid van het provinciale beleid dat is opgenomen in de Interim Provinciale Verordening en worden veel gebruikt in milieueffectrapportages. In het MER worden de criteria nader toegelicht.</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> - In de tabel staat niet of aardkundige waarden kwalitatief of kwantitatief beoordeeld worden | <p>Dit is per abuis weggevalen. De aardkundige waarden worden kwalitatief beoordeeld.</p> |

	<p>- Het toetsingscriterium visuele hinder onder sociale en ruimtelijke aspecten (nr 14) lijkt te overlappen met ruimtelijke kwaliteit (nr. 9)</p>	<p>Visuele hinder en belevingswaarde liggen in elkaars verlengde, maar overlappen elkaar niet. In het MER wordt nader toegelicht wat met genoemde aspecten wordt bedoeld.</p>
	<p>- Bij hetzelfde onderwerp onder d (ontwikkelingsmogelijkheden) is het onderscheid tussen de drie toetsingscriteria niet helder en een nadere uitleg ontbreekt.</p>	<p>In het MER wordt dit nader toegelicht, zodat de beoordeling van de alternatieven navolgbaar is.</p>
	<p>- Op bladzijde 26/27 staat dat de bereikbaarheid van kernen en bedrijventerreinen kwantitatief beoordeeld wordt, in de tekst verderop staat dat dit kwalitatief gebeurt.</p>	<p>Het genoemde criterium wordt kwalitatief beoordeeld.</p>
<p>7</p>	<p>Inspreker geeft aan dat er bouwwerkzaamheden plaats vinden aan zijn pand, betreffende het pand aan de Helmondsingel 22-24. De Herinrichting N270 heeft een grote invloed op zijn bouwwerkzaamheden en inspreker verzoekt op zeer korte termijn in overleg te treden om deze situatie te bespreken.</p>	<p>Inspreker is inmiddels in gesprek met de provincie en de gemeente over zijn plannen in relatie tot de planvoorbereiding van de herinrichting van de N270.</p>
<p>8</p>	<p>Inspreker is van mening dat destijds bij de aankoop van haar woning en/of bedrijfspand zij niet goed is voorgelicht door gemeente en provincie aangaande de herinrichting N270.</p>	<p>Wij zijn niet in detail op de hoogte van de destijds gevoerde gesprekken. In algemene zin geldt dat er altijd een initiatief kan ontstaan om weginfrastructuur aan te passen. Vanaf dat moment worden de juiste procedures gevolgd om belanghebbenden te informeren en in de gelegenheid te stellen hun mening en wensen in te brengen. Met inspreker zijn en worden daartoe gesprekken gevoerd.</p>
	<p>Daarnaast is inspreker van mening dat de provincie in 2018/2019 verzuimd heeft contact met haar op te nemen en dat dit contact pas enkele weken geleden heeft plaatsgevonden.</p>	<p>De constatering dat in 2018 en 2019 niet actief is gecommuniceerd met de omgeving, is juist. De afgelopen jaren zijn vooral interne onderzoeken uitgevoerd. Vanaf nu wordt de omgeving weer actief betrokken bij de planvorming.</p>
	<p>Inspreker verzoekt het nut en belang van deze reconstructie te onderbouwen en aan te tonen.</p>	<p>Dit is een belangrijk onderwerp in het MER en is dus onderdeel van het onderzoek.</p>
	<p>Inspreker vindt dat er met de reconstructie N270 te weinig rekening wordt gehouden met de omwonenden.</p>	<p>Omwonenden worden actief betrokken in het planproces, onder andere via nieuwsbrieven, ontwerpatelier, informatiebijeenkomsten en individuele gesprekken. Daarnaast zijn er formele inspraak- en bezwaarmomenten waarop standpunten ingebracht kunnen worden. De keuze tussen wel of niet verbreden wordt mede op basis van het MER gemaakt, na een integrale afweging van alle voor- en nadelen van de alternatieven. Daarbij wordt ook het belang van de omgeving meegewogen (effecten voor de leefomgeving, draagvlak etc).</p>

Inspreker is van mening dat deze reconstructie gevolgen heeft voor haar praktijk. Voldoet de weg na de reconstructie nog aan de huidige stilte die er nu is? Er zal sprake zijn van waardevermindering van het pand en de inkomsten zullen schade oplopen door de extra geluidsoverlast tijdens de uitvoeringswerkzaamheden.

In het MER onderzoeken we de toekomstige geluidsbelasting van de vier alternatieven. Als niet aan de wettelijke grenswaarden kan worden voldaan, worden maatregelen getroffen. Voor planschade, bijvoorbeeld vanwege mogelijke waardevermindering van woningen, of schade tijdens de aanlegfase, wordt aangesloten bij de wettelijke planschaderegeling zoals opgenomen in de Wet ruimtelijke ordening / Omgevingswet.

Inspreker verzoekt het project op te schorten en haar correct in te lichten over het verdere verloop van de procedure.

Voor het verloop van de procedure verwijzen wij inspreker graag naar de website en de nieuwsbrieven. Inspreker kan daarnaast voor nadere informatie contact opnemen met de omgevingsmanager.

9

Inspreker maakt bezwaar tegen de verbreding van de N270. Inspreker zal grond moeten inleveren conform de schets. Dit heeft consequenties voor de uitstraling van het pand en hierdoor zijn ook minder parkeerplaatsen beschikbaar. Inspreker vreest voor de waardevermindering van haar bedrijfspand. Mochten de plannen doorgezet worden, zullen er gerechtelijke stappen worden ondernomen.

Op dit moment is er nog geen formeel besluit over de verbreding. De keuze tussen wel of niet verbreden wordt mede op basis van het MER gemaakt, na een integrale afweging van alle voor- en nadelen van de alternatieven vanuit milieuoogpunt, doelbereik, kosten, draagvlak en dergelijke. Voor planschade, bijvoorbeeld vanwege inleveren van grond en waardevermindering, wordt aangesloten bij de wettelijke planschaderegeling zoals opgenomen in de Wet ruimtelijke ordening / Omgevingswet. Inspreker kan hier te zijner tijd een beroep op doen.

10

Inspreker ondervindt bij de huidige N270 zeer veel geluidsoverlast. Er zijn geen geluidwerende voorzieningen ter plaatse van de oversteek ter hoogte van Keizerstraat 12. De verkeersintensiteit is de afgelopen jaren sterk toegenomen. Inspreker vreest nog meer geluidsoverlast te ondervinden door een nog sterkere toename van verkeer als gevolg van de reconstructie van de N270. Inspreker eist geluidwerende voorzieningen.

In het MER onderzoeken we de toekomstige geluidsbelasting van de vier alternatieven. Als niet aan de wettelijke grenswaarden kan worden voldaan, worden maatregelen getroffen.

11

Inspreker ondervindt bij de huidige N270 zeer veel geluidsoverlast. De verkeersintensiteit is de afgelopen jaren sterk toegenomen. Inspreker vreest nog meer geluidsoverlast te ondervinden door een nog sterkere toename van verkeer als gevolg van de reconstructie N270. Inspreker eist geluidwerende voorzieningen.

In het MER onderzoeken we de toekomstige geluidsbelasting van de vier alternatieven. Als niet aan de wettelijke grenswaarden kan worden voldaan, worden maatregelen getroffen.

Inspreker ondervindt bij de huidige indeling van de N270 trillingen en dat zal toenemen bij de reconstructie.

In het MER wordt aandacht besteed aan het aspect trillingen., zie ook de tabel in paragraaf 5.2.2 van de NRD (nr. 10).

	<p>Inspreker geeft aan dat de luchtkwaliteit niet voldoet en deze zal door de reconstructie alleen maar verslechteren.</p>	<p>In het MER wordt onderzocht of sprake is van verandering van de luchtkwaliteit en hoe zich dat verhoudt tot de normen en (advies)waarden. Zie ook de tabel in paragraaf 5.2.2 van de NRD (nr.11).</p>
<p>12</p>	<p>Inspreker ondervindt bij de huidige N270 zeer veel geluidsoverlast. De verkeersintensiteit is de afgelopen jaren sterk toegenomen. Inspreker vreest nog meer geluidsoverlast te ondervinden door een nog sterkere toename van verkeer als gevolg van de reconstructie N270. Inspreker eist geluidwerende voorzieningen.</p>	<p>Geluidsbelasting wordt in MER onderzocht. Als niet aan wettelijke grenswaarden kan worden voldaan, moeten maatregelen worden getroffen.</p>
	<p>Inspreker ondervindt bij de huidige indeling van de N270 trillingen en dat zal toenemen bij de reconstructie.</p>	<p>De effecten op trillingen worden in het MER onderzocht.</p>
	<p>Inspreker geeft aan dat de luchtkwaliteit niet voldoet en deze zal door de reconstructie alleen maar verslechteren.</p>	<p>In het MER wordt onderzocht of er sprake is van verslechtering van de luchtkwaliteit en hoe zich dat verhoudt tot de normen en (advies)waarden. Zie ook de tabel in paragraaf 5.2.2 van de NRD (nr.11).</p>
<p>13</p>	<p>Inspreker geeft aan dat het huidige wegverkeerslawaaai voor grote overlast zorgt. Inspreker verzoekt geluidwerende voorzieningen of een andere oplossing bij de reconstructie N270.</p>	<p>In het MER onderzoeken we de toekomstige geluidsbelasting van de vier alternatieven. Als niet aan de wettelijke grenswaarden kan worden voldaan, worden maatregelen getroffen.</p>
	<p>Inspreker stelt als voorwaarde dat de houtsingel behouden blijft. Dergelijke grote bomen kunnen niet vervangen worden door jonge nieuwe aanplant</p>	<p>Wij nemen uw standpunt op dit moment ter kennisgeving aan, besluitvorming is nu nog niet aan de orde. Uitgangspunt is dat bestaande waarden zoveel als mogelijk behouden blijven en, als dat niet mogelijk is, gezorgd wordt voor compensatie van de betreffende waarden.</p>
<p>14</p>	<p>Ter hoogte van Helmondsingel nr 22 kruist er een riooltransportleiding de weg. Inspreker verzoekt nadere technische uitwerking van de alternatieven tijdig af te stemmen met Inspreker. Dit om te voorkomen dat de beschermingszone wordt geraakt of om tijdig te weten dat het noodzakelijk is dat de leiding verlegd moet worden.</p>	<p>Met inspreker wordt overleg gevoerd om de belangen van het waterschap zo goed mogelijk mee te nemen in de onderzoeken en het plan.</p>
	<p>Inspreker wil graag meepraten over de invulling van de ecologische verbindingzone. Bij de Oude Aa. Op dit moment loopt het proces aangaande zowel de herinrichting van de oude Aa en de Vlier, als het aanpakken van de vismigratie knelpunten o.a. bij stuw 261 BE.</p>	<p>Met inspreker wordt overleg gevoerd om de belangen van het waterschap zo goed mogelijk mee te nemen in de onderzoeken en het plan. Daarbij heeft de invulling van de ecologische verbindingzone zeker de aandacht.</p>

15

Inspreker hanteert het uitgangspunt dat het project minimaal hydrologisch neutraal moet worden.

Dit uitgangspunt onderschrijven wij en is vertrekpunt voor het project.

Het 'Ruimtelijke afwegingskader de Peel' kan input leveren voor verdere beschrijving van het landschap in het studiegebied.

Hartelijk dank voor deze suggestie, wij zullen het document meenemen in het MER-onderzoek.

Inspreker geeft aan graag betrokken te blijven bij de verdere uitwerking.

Aan dit verzoek wordt invulling gegeven door het genoemde overleg.

Inspreker vreest voor geluidsoverlast, fijnstof, waardevermindering van de woning en schade aan de woning.

In het MER worden genoemde effecten voor geluidsbelasting en luchtkwaliteit onderzocht en in beeld gebracht. Als blijkt dat niet aan wettelijke grenswaarden kan worden voldaan, worden maatregelen getroffen.

Voor planschade, bijvoorbeeld vanwege de door inspreker genoemde waardevermindering en schade aan de woning, wordt aangesloten bij de wettelijke planschaderegeling zoals opgenomen in de Wet ruimtelijke ordening / Omgevingswet. Inspreker kan hier dan te zijner tijd een beroep op doen.

3. Reactie op het advies van de Commissie m.e.r.

De Commissie voor de milieueffectrapportage heeft haar advies over reikwijdte en detailniveau uitgebracht op 20 oktober 2021. Het advies is opgenomen in bijlage A.

De Commissie beschouwt de volgende punten als essentiële informatie voor het MER:

- Een actuele probleemanalyse ten aanzien van de doorstroming, verkeersveiligheid, leefbaarheid, natuur en duurzaamheid;
- Op basis daarvan een onderbouwing van de keuze voor uit te werken alternatieven, varianten en maatregelen;
- Concrete en meetbare doelen zodat het doelbereik van de verschillende alternatieven, varianten en maatregelen;
- De milieueffecten van de alternatieven, varianten en maatregelen.

Deze onderwerpen krijgen een plek in het MER-onderzoek. Het advies van de Commissie m.e.r. beschouwen we als integraal onderdeel van de reikwijdte en het detailniveau voor het MER. Het advies heeft geleid tot aanvullingen ten opzichte van de NRD ten aanzien van:

- onderbouwing van 'nut en noodzaak';
- te onderzoeken aspecten/criteria ten aanzien van de doorstroming;
- te onderzoeken aspecten/criteria voor gezondheid;
- toevoeging van thema duurzaamheid bij de milieueffecten, naast de al opgenomen toetsing aan duurzaamheid als onderdeel van de doelstelling.

Zie de samenvatting van deze Nota van Zienswijzen voor een overzicht van de aanvullingen.

Op één onderdeel wordt het advies van de Commissie m.e.r. niet overgenomen. Het betreft het in paragraaf 4.3 beschreven advies om de werkelijke trillinghinder kwantitatief in beeld te brengen. Wij zijn van mening dat het in de NRD opgenomen onderzoeksvoorstel (bepalen aantal woningen binnen 50 meter van de weg) voldoende informatie oplevert om het aspect trillingen goed mee te kunnen nemen en hiertoe maatregelen te treffen.

4. Reactie op het advies van Brabant Advies

In haar advies van 5 november 2021 formuleert Brabant Advies de volgende aandachtspunten:

1. Geef aan hoe de herinrichting van de N270 West past in het gehele mobiliteitsvraagstuk rond Eindhoven, Helmond en Deurne;
2. Speel in op nieuwe ontwikkelingen;
3. Blijf in gesprek met de omgeving;
4. Maximaal inspanssen voor herstel en compensatie van natuur en landschap;
5. Aandacht voor leefbaarheid.

Genoemde punten krijgen een plek in het MER-onderzoek en in het verdere proces. Het advies van Brabant Advies is integraal onderdeel van de reikwijdte en het detailniveau voor het MER. Het advies heeft niet geleid tot specifieke aanvullingen op of aanpassingen van de reikwijdte en het detailniveau.

Tot slot adviseert Brabant Advies om in te blijven zetten op minder mobiliteit en op gedragsverandering van reizigers. De provincie merkt hierbij op dat dit in lijn is met provinciaal beleid en in het project waar mogelijk wordt meegenomen.



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Herinrichting N270 West (Helmond–Walsberg)

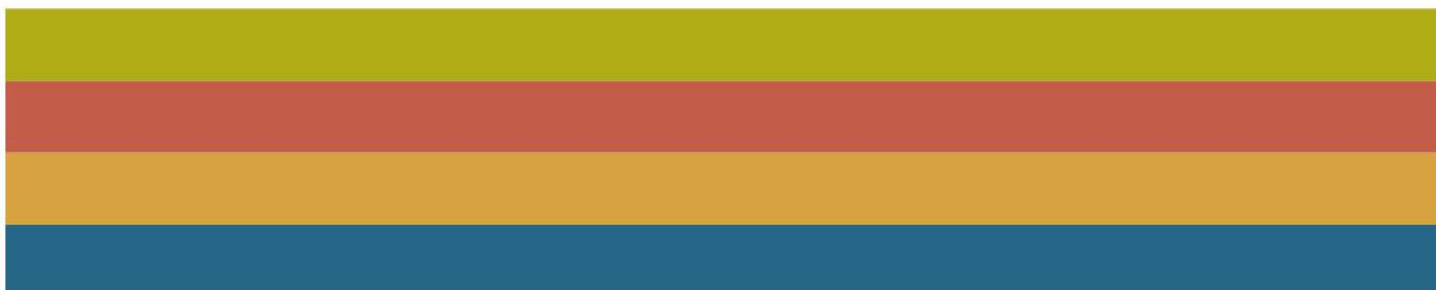
Advies over de reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport

20 oktober 2021 / projectnummer 3582



35 JAAR

onafhankelijk en deskundig advies



1 Advies voor de inhoud van het MER

De Provincie Noord-Brabant wil de doorstroming en verkeerveiligheid op, en de leefbaarheid rondom de N270 van Helmond naar Walsberg (Deurne) verbeteren. Mogelijke oplossingen die worden onderzocht zijn het verbreden naar 2x2 rijstroken en het herinrichten van de weg volgens de huidige veiligheidstandaarden met behoud van één rijstrook per rijrichting. In dat geval komt er wel een ruimtereservering voor een eventuele toekomstige verbreding naar 2x2 rijstroken. Voor het bepalen van de voorkeursoplossing en voor het benodigde Projectbesluit wordt een milieueffectrapport (MER) opgesteld. De provincie Brabant heeft de Commissie gevraagd te adviseren over de inhoud van het op te stellen MER.

Essentiële informatie voor het MER

Voor het meewegen van het milieubelang in het besluit over het voorkeursalternatief moet het MER in ieder geval onderstaande informatie bevatten:

- een actuele probleemanalyse ten aanzien van de doorstroming, verkeerveiligheid, leefbaarheid, natuur en duurzaamheid;
- op basis daarvan een onderbouwing van de keuze voor uit te werken alternatieven, varianten en maatregelen;
- concrete en meetbare doelen zodat het doelbereik van de verschillende alternatieven, varianten en maatregelen beoordeeld kan worden;
- de milieueffecten van de alternatieven, varianten en maatregelen.

Besluitvormers en insprekers lezen in de eerste plaats de samenvatting van het MER. Daarom verdient dit onderdeel bijzondere aandacht. De samenvatting moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER.

In de volgende hoofdstukken beschrijft de Commissie in meer detail welke informatie het MER moet bevatten. De Commissie bouwt in haar advies voort op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau 'Herinrichting N270 West (Helmond-Walsberg)' (verder 'de NRD') van 8 juli 2021. Dat wil zeggen dat ze in dit advies niet ingaat op de punten die naar haar mening in de NRD voldoende aan de orde komen.



Figuur 1: Plangebied N270 West: Helmond-Walsberg (bron: NRD)

Achtergrond

De Provincie Brabant wil de N270 West toekomstbestendig inrichten, waarbij de doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid op en rond de weg worden verbeterd. De gekozen oplossing moet breed draagvlak hebben in de omgeving. De doorstroming moet voldoen aan provinciale uitgangspunten voor de intensiteit-capaciteitverhouding (I/C-waarde) en de maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren aan de vigerende ontwerprichtlijn voor 'Duurzaam Veilig'. De aanpassingen moeten leiden tot vermindering van de geluid- en trillinghinder en luchtverontreiniging, en ten goede komen aan de natuur, zo is aangegeven in de NRD.

Rol van de Commissie voor de milieueffectrapportage

De Commissie is onafhankelijk, bij wet ingesteld en adviseert over de inhoud en de kwaliteit van het MER. Zij stelt voor ieder project een werkgroep samen van onafhankelijke deskundigen. Ze schrijft geen milieueffectrapporten. Dat doet de initiatiefnemer. Het bevoegd gezag – in dit geval de Provinciale Staten van Brabant – besluit over het voorkeursalternatief.

De samenstelling en de werkwijze van de werkgroep en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt door nummer [3582](#) op www.commissiemer.nl in te vullen in het zoekvak.

2 Probleemanalyse, doelen en beleidskader

2.1 Probleemanalyse en kansen

Doorstroming

In de NRD is aangegeven dat uit het verkeersonderzoek uit 2014 blijkt dat capaciteitsaanpassing van de kruisingen tot voldoende verbetering van de doorstroming en trajectsnelheden kan leiden. Eventuele verbredingen waren volgens dit onderzoek niet noodzakelijk. De herijking van de planstudie in 2019 bevestigt deze conclusie. Recente berekeningen met het verkeersmodel laten lagere prognoses zien dan waarvan in 2019 is uitgegaan. Door de Covid-19 pandemie zal de verkeersgroei mogelijk verder vertragen of structureel verminderen omdat werknemers meer vanuit huis (zijn) gaan werken.¹

Neem daarom in het MER een nadere onderbouwing op van het nut en de noodzaak van maatregelen om de doorstroming te verbeteren. Ga daarbij uit van het hoog en laag economisch WLO-groeiscenario en scenario studies van het Kennisinstituut voor Mobiliteitbeleid (KiM). Bepaal daarbij de gevoeligheid van de gevolgen voor aannames over voertuiginnovaties (elektrificering, intelligente besturing), nieuwe mobiliteitsdiensten (deelmobiliteit, openbaarvervoer, MaaS²), logistieke optimalisatie en substitutie van fysieke verplaatsingen door digitalisering. Beschouw bij de nadere onderbouwing van het nut en de noodzaak de verschillende stappen uit de Ladder van Verdaas. Geef bijvoorbeeld aan in welke mate de verkeersdrukke op de N270 beperkt kan worden door in te zetten op alternatieve vervoerswijzen (trein, bus, fiets).³

¹ [Thuiswerken en de gevolgen voor wonen, werken en mobiliteit | PBL Planbureau voor de Leefomgeving](#), 9 september 2021.

² Mobility as a Service.

³ Zie in dit verband bijvoorbeeld de zienswijze van de Fietsersbond. De gemeente Helmond stelt in haar zienswijze dat een snelfietsroute een belangrijke rol kan spelen in de mobiliteitstransitie. De gemeente Deurne geeft aan dat in de huidige onderzoeken nog geen rekening is gehouden met de effecten van een snelfietsroute tussen Deurne en Helmond.

Verkeersveiligheid

Geef inzicht in de ongevallenstatistieken op de N270, de belangrijkste oorzaken van de ongevallen en waar ze hebben plaatsgevonden. Geef aan welke maatregelen zijn genomen of nog mogelijk zijn om de verkeersveiligheid te verbeteren zonder de verbreding van de weg zoals genoemd in de NRD uit te voeren.⁴ Denk bijvoorbeeld aan betere handhaving van de maximumsnelheid, het verder instellen van inhaalbeperkingen en het beperken van landbouwverkeer.

Leefbaarheid

Recent zijn in de 'Nationale nota 2020–2024: Gezondheid breed op de agenda' en het 'Schone Lucht Akkoord' aangescherpte doelen voor een gezondere leefomgeving geformuleerd. Specifiek gerefereerd wordt aan de negatieve gezondheidseffecten die optreden onder de wettelijke grenswaarden voor de geluidbelasting en de luchtkwaliteit en aan bevorderen van actieve mobiliteit (fietsen, wandelen). Geef in het MER aan welke leefbaarheids- en gezondheidsknelpunten in het studiegebied optreden en in hoeverre dit project kan bijdragen aan het oplossen daarvan.

Natuur

Presenteer in het MER een analyse van de natuurknelpunten en -kansen in het gebied. Geef aan hoe dit project kan bijdragen aan het oplossen van de knelpunten of het benutten van de kansen. Geef:

- kwantitatief inzicht in het aantal dierlijke verkeersslachtoffers en welke dieren gebruik maken van de faunapassages en in welke mate. Geef aan of daarbij een verband bestaat met de aard en ligging van de faunapassages. Beschrijf op basis daarvan de verbeteringen die mogelijk zijn;
- een overzicht van mogelijke verbeteringen ten aanzien van de ecologische verbindingzone bij de Oude Aa;⁵
- inzicht in de mogelijkheden voor meer ecologische berminrichting en ecologisch bermbeheer.

Duurzaamheid

Nevendoel van het project is het bijdragen aan duurzaamheid. Geef aan hoe dit project kan bijdragen aan het oplossen van de knelpunten of het benutten van de kansen op het gebied van energie, klimaat en circulaire economie. Denk bijvoorbeeld aan mogelijkheden om de weg in te zetten voor energieopwekking, de weg klimaatbestendig in te richten en bij de herinrichting van de weg het gebruik van primaire grondstoffen zoveel mogelijk te beperken.

2.2 Doelen

Hoofddoel van het project is het verbeteren van de doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid (geluid, trillingen, lucht, natuur) op en rond de weg. Nevendoel is het bijdragen aan duurzaamheid, innovaties en stimulering van de gewenste routing. Maak deze doelen zo concreet en meetbaar mogelijk zodat (verschillen in) het doelbereik van de verschillende alternatieven, varianten en afzonderlijke maatregelen goed kan worden beoordeeld.

⁴ Zie pagina 12 van de NRD.

⁵ De Commissie raadt aan hierover te overleggen het Waterschap Aa en Maas.

Onderbouw het gekozen beleidsmatige uitgangspunt van de provincie voor de verbetering van de doorstroming, namelijk dat de I/C-waarde van de weg onder de 0,7 moet liggen. Geef ook aan welke verbetering de provincie nastreeft qua reistijden op de belangrijkste trajecten.⁶ Dit geeft namelijk een goede indicatie van de aantrekkelijkheid van een weg en eventuele fileproblemen. Geef aan hoe voorkomen wordt dat de herinrichting van de N270 een aantrekkelijke vervangende verbinding wordt voor de A67.⁷

2.3 Beleidskader

Beschrijf in het MER het relevante nationale en provinciale beleidskader op het gebied van doorstroming, verkeersveiligheid, leefbaarheid, natuur en duurzaamheid. Geef aan welke eisen en randvoorwaarden daaruit naar voren komen voor het project. De Commissie wijst in dit verband bijvoorbeeld op de recent aangescherpte WHO-advieswaarden luchtkwaliteit⁸ en het provinciale beleid voor het Brabants Natuurnetwerk in relatie tot barrièrewerking.

3 Alternatieven en varianten

Onderbouw op basis van de probleemanalyse de keuze voor de alternatieven, varianten en maatregelen. Geef specifiek aan waarom verbredingen naar 2x2 rijstroken als alternatieven worden uitgewerkt, terwijl uit de verkeersanalyses blijkt het alleen aanpassen van de kruispunten voldoende is om de doorstroming te verbeteren.

Werk in het MER, aanvullend op die genoemd in de NRD, alternatieven uit die uitgaan van handhaving van 2x1 rijstroken en:

- maatregelen om de doorstroming te verbeteren, bijvoorbeeld via realisatie van ongelijkvloerse kruisingen of gelijkvloerse kruisingen geconfigureerd met voldoende capaciteit;⁹
- maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren, zoals de parallelvoorzieningen en bijvoorbeeld via betere handhaving van de maximumsnelheid, het verder instellen van inhaalbeperkingen, het beperken van landbouwverkeer en het doseren van het verkeer met verkeerslichten.

Geef aan in welke mate hiermee de doelen voor de doorstroming en verkeersveiligheid gerealiseerd kunnen worden en welke winst hiermee bereikt wordt ten aanzien van overige projectdoelen (leefbaarheid, natuur, duurzaamheid).

Het deel Raksteweg – Binderendreef (zie figuur 1) is beoogd als een weg met 2x2 rijstroken, waar 80 km/uur gereden mag worden, met parallelwegen en fietspaden. Het deel Bakelseweg – Walsberg blijft 1x2 rijstroken, maar wordt volgens de principes van ‘Duurzaam Veilig’ ingericht. Voor het tussenliggend deel Binderendreef – Bakelseweg is aangegeven dat

⁶ Zoals bijvoorbeeld de reistijd in de spits tussen Deurne en de aansluiting met de N279, tussen Deurne en Helmond en vanuit de kernen rondom Deurne naar Helmond.

⁷ Zie in dit verband ook de zienswijze van de gemeente Helmond. Daarin wordt voorgesteld de herinrichting van de N270 te bezien in perspectief van het regionale wegennet.

⁸ Zo is de PM_{2,5}-advieswaarde verlaagd van 10 naar 5 ug/m³ jaargemiddeld en de NO₂-advieswaarde van 40 naar 10 ug/m³ jaargemiddeld. Zie: [WHO global air quality guidelines: particulate matter \(PM2.5 and PM10\), ozone, nitrogen dioxide, sulfur dioxide and carbon monoxide](#), 22 september 2021.

⁹ Zie in dit verband de zienswijze van de Stichting Brouwberg.

onderzocht wordt of verbreding mogelijk is. Geef aan hoe dit onderzoek plaatsvindt en welke criteria worden gehanteerd om te bepalen of verbreding noodzakelijk is.

Er zijn vier alternatieven voor de verbreding, namelijk drie daadwerkelijke verbredingsalternatieven en één alternatief met een reservering voor een verbreding. De profielen in de bijlage van de NRD geven de beoogde maatvoering. Bij de verbredingsalternatieven lijkt de aanwezigheid van een relatief brede tussenberm de mogelijkheid te bieden het ruimtebeslag te verkleinen, waardoor natuur gespaard kan worden. Werk in het MER bij de verbredingalternatieven daarom ook varianten uit die uitgaan van zo beperkt mogelijk ruimtebeslag. Beschouw daarbij de gevolgen van de ruimtebesparing voor de verkeersveiligheid.

Het fietspad is direct langs de weg geprojecteerd. Werk een variant uit waarmee de fietsverbinding aantrekkelijker wordt, bijvoorbeeld door het fietspad verder van de weg aan te leggen. Ga ook na of een tweerichtingsfietspad aan één zijde van de weg mogelijk.¹⁰ Een dergelijk fietspad is sociaal veiliger en ruimtebesparend. Geef ook aan wat de mogelijkheden zijn om het fiets- en/of landbouwverkeer via andere routes af te wikkelen.

4 Doelbereik en milieugevolgen

Onderbouw de keuze van de rekenmodellen en van de gegevens waarmee het doelbereik en de milieugevolgen van de alternatieven en varianten worden bepaald. Ga in op de onzekerheden in deze bepaling. Vertaal dit zo mogelijk in een bandbreedte en geef aan wat dit betekent voor de vergelijking van de alternatieven en varianten. Geef aan hoe de daadwerkelijke effecten worden gemonitord en geëvalueerd en welke terugvalopties (maatregelen 'achter de hand') beschikbaar zijn, mochten het doelbereik en/of de milieueffecten na realisatie ongunstiger zijn dan waarvan vooraf is uitgegaan.

Omdat de gevolgen van de aanleg- de gebruiksfase verschillend zijn, adviseert de Commissie om bij de beschrijving van de gevolgen helder onderscheid te maken tussen beide fasen. Besteed in relatie tot de aanlegfase bijvoorbeeld aandacht aan de effecten van omrijdend verkeer.

4.1 Doorstroming

Geef aan hoe het personen- en vrachtverkeer zich zonder dit project ontwikkelt (autonome ontwikkeling), mede aan de hand van de scenariostudies van het KiM. Maak daarbij onderscheid in de volgende vier soorten verkeer:

- verkeer zonder bestemming en herkomst in dit gebied (= doorgaand verkeer);
- verkeer met herkomst in, en met een bestemming buiten dit gebied;
- verkeer met een herkomst buiten, en met een bestemming in het gebied;
- verkeer met herkomst én bestemming in dit gebied.

In aanvulling op de toetsingscriteria genoemd in de NRD adviseert de Commissie:

- de gevolgen voor de reistijden op de belangrijkste relaties aan te geven;

¹⁰ Zie in dit verband ook de zienswijze van de Fietsersbond.

- de mate van verkeersaanrekkings door het initiatief te bepalen en te onderbouwen. Maak daarbij onderscheid tussen soorten verkeer die men met het project juist wil aantrekken (sluipverkeer via onderliggend wegennet), of uitsluiten (A67, Kasteeltraverse Helmond);
- inzicht te geven in de modal shift-effecten van het project: de mate waarin auto-aantrekkelijkheid zich vertaalt in meer of minder fiets- of OV-bewegingen;
- onderscheid te maken tussen enerzijds I/C-waarde van de wegen en anderzijds de verzadigingsgraad van de kruispunten. De kruispunten zijn namelijk sterk bepalend bij de hoeveelheid verkeer die kan worden verwerkt.

4.2 Verkeersveiligheid

Toets de alternatieven en varianten aan de ontwerprichtlijn van 'Duurzaam Veilig'. Schenk speciale aandacht aan de verkeerveiligheid voor fietsers.

4.3 Leefbaarheid

Geluidhinder

Beschrijf de (cumulatieve) effecten op de geluidbelasting door het wegverkeer, ook onder grenswaarden. Betrek bij de beoordeling ook eventuele andere akoestisch relevante activiteiten die binnen het studiegebied plaatsvinden (bijvoorbeeld het geluid van het distributiecentrum). Voor de indirecte effecten dienen ten minste alle wegen betrokken te worden waar sprake is van een afname van minimaal 20% of een toename van minimaal 30% van de verkeersintensiteiten als gevolg van het voornemen. Presenteer contourkaarten en geef per contour de hoeveelheid en ligging van geluidgevoelige bestemmingen aan en ook het geluidbelast oppervlak. Laat zien wat het te verwachten aantal (ernstig) gehinderden en slaapverstoringen is. Gebruik hierbij de dosis-effectrelatie zoals deze is opgenomen in de Regeling geluid milieubeheer in bijlage 2 van de NRD. Beoordeel de toe- en afname in geluidbelasting en de gezondheidseffecten in het studiegebied voor het plan in vergelijking met de referentiesituatie en alternatieven. Toets daarnaast de geluidbelastingen aan de grenswaarden. Onderzoek in het MER welke mogelijkheden er zijn om geluidhinder te minimaliseren.

Trillinghinder

Onderzoek in de huidige situatie of er sprake van trillinghinder bij het passeren van zwaar verkeer. Zo ja, breng deze hinder kwantitatief in beeld. Bedenk hierbij dat door alleen het afstandscriterium van 50 m vanaf de weg te hanteren¹¹ de werkelijke trillinghinder niet in beeld wordt gebracht, omdat niet per definitie binnen 50 meter trillingen in woningen voelbaar zullen zijn. Trillingen worden namelijk door vele factoren bepaald, zoals de massa van het zwaar verkeer, de rijsnelheid, wegdekoneffenheden, afstand tot woningen, bodemopbouw, type fundatie van de woningen, afmetingen en type vloeren. Geef aan of het voor voornemen de trillinghinder wegneemt of vermindert.

Gezondheid

Gezondheid heeft zowel betrekking op de fysieke als de sociale omgeving. Een gezonde leefomgeving heeft bijvoorbeeld een goede milieukwaliteit (geluid, lucht, trillingen, veiligheid), nodigt uit tot fietsen en wandelen, stimuleert het gebruik van het openbaar

¹¹ Zoals aangegeven door de initiatiefnemer tijdens het locatiebezoek van de Commissie m.e.r.

vervoer, zorgt voor een goede bereikbaarheid, is groen, heeft goede recreatiemogelijkheden¹² en houdt rekening met de behoeften van specifieke bevolkingsgroepen (kinderen, ouderen, chronisch zieken, lagere inkomensgroepen). Geef aan in welke mate de alternatieven bijdragen aan het realiseren van een gezonde leefomgeving.

Toepassing van de zogeheten Milieu Gezondheid Risico (MGR)–indicator maakt het mogelijk het milieugezondheidsrisico kwantitatief weer te geven op een specifiek woonadres. Verwacht kan worden dat bij woningen op korte afstand van de weg de MGR–indicator onderscheidend is voor de verschillende alternatieven en varianten en om die reden van meerwaarde kan zijn in het MER. De MGR–indicator is voor een belangrijk deel nog gericht op geluidhinder en luchtverontreiniging. Het RIVM is deze momenteel wel aan het uitbreiden met andere omgevingsfactoren die de gezondheid in positieve zin kunnen beïnvloeden, zoals stimulatie van bewegen en de aanwezigheid van groen. De Commissie beveelt daarom aan om de ontwikkeling van de MGR–indicator te volgen en in te zetten.

4.4 Natuur

Maak eerst een globale omgevingsanalyse van het studiegebied om te bepalen welke informatie over natuur in het MER moet worden opgenomen. Dit geeft een beeld van de natuurwaarden, de verschillende habitats, de aanwezige soorten en hun onderlinge relaties. Geef de waardevolle gebiedsdelen op kaart aan en beschrijf welke kenmerkende habitats en soorten aanwezig zijn. Beschrijf zowel de autonome ontwikkeling als ook de opgaven voor de natuur in het studiegebied. Geef aan voor welke dieren en planten gevolgen te verwachten zijn, welke gevolgen dat zijn en wat ze voor de populaties betekenen. Beschrijf mitigerende en/of compenserende maatregelen die eventuele aantasting kunnen beperken of voorkomen.

4.4.1 Gebiedsbescherming

Beschrijf de mogelijke invloed van het voornemen op beschermde natuurgebieden, zoals Natura 2000–gebieden en het Natuur Netwerk Brabant (NNB). Gelet op de ligging ten opzichte van het plangebied zal op Natura 2000–gebieden de stikstofdepositie toenemen. Op het NNB kunnen zich daarnaast, afhankelijk van de alternatieven, effecten voordoen in de vorm van oppervlakteverlies en verstoring door geluid en licht. Geef per gebied de grenzen aan op kaart en laat daarbij ook het plangebied zien.

Natura 2000–gebieden

Geef voor Natura 2000–gebieden Deurnsche Peel & Mariapeel, de Strabrechtse Heide en Beuven, Leenderbos, Groote Heide & de Plateau, en Boschhuizerbergen en de verder weg gelegen Natura 2000–gebieden aan welke stikstofgevoelige habitattypen voorkomen, welke doelen voor deze habitattypen gelden en in welke mate ze nu overbelast zijn. Bereken per alternatief de verwachte depositietoename ten opzichte van de huidige situatie en de mate van (verdere) overschrijding van de kritische depositiewaarde, zowel voor de aanleg– als de gebruiksfase. Gebruik daarbij de op dat moment actuele rekenvoorschriften en benut de

¹² Denk bijvoorbeeld aan de mogelijkheden de verschillende natuur– recreatiegebieden aan weerszijden van de N270 met elkaar te verbinden.

nieuwste inzichten bij het berekenen en beoordelen van stikstofeffecten en het bepalen van onzekerheden.¹³

Onderzoek in het MER voor elk alternatief of er effecten op de (instandhoudingsdoelen van de) Natura 2000-gebieden zijn ten opzichte van de huidige situatie, in welke mate ze zijn te mitigeren, en wat ze betekenen voor de besluitvorming over het voorkeursalternatief. Als op grond van objectieve gegevens niet kan worden uitgesloten dat het voorkeursalternatief afzonderlijk dan wel in combinatie met andere plannen of projecten, significante gevolgen kan hebben voor een of meer Natura 2000-gebieden, dan moet een Passende beoordeling opgesteld worden.

Onderzoek in deze Passende beoordeling of de zekerheid kan worden verkregen dat het project de natuurlijke kenmerken van het gebied niet aantast. Daarbij mogen mitigerende maatregelen worden meegenomen. Uit de wetgeving volgt dat een project of plan alleen kan doorgaan als de zekerheid wordt verkregen dat de natuurlijke kenmerken niet worden aangetast, of de zogenaamde ADC-toets met succes wordt doorlopen. Beschrijf in ieder geval één alternatief zonder aantasting van natuurlijke kenmerken van Natura 2000-gebieden.

Natuur Netwerk Brabant (NNB)

Beschrijf voor gebieden die deel uitmaken van het NNB en in en rond het plangebied liggen de wezenlijke kenmerken en waarden. Onderzoek welke gevolgen het initiatief daarop heeft. Houd rekening met mogelijk aanzienlijke milieueffecten door externe werking, zoals depositie van stikstof. Voor het NNB geldt provinciaal beleid. Geef aan hoe het NNB provinciaal is uitgewerkt en of het voornemen hierin past. Beschrijf maatregelen om negatieve effecten te voorkomen of te verminderen.

4.4.2 Soortenbescherming

Beschrijf welke beschermde soorten te verwachten zijn in het plangebied, waar zij voorkomen en welk beschermingsregime voor de betreffende soort geldt. Geef met name aandacht aan:

- soorten die gevoelig zijn door verstoring door geluid, zoals broedvogels;
- soorten waarvan het leefgebied mogelijk door de voorgenomen activiteit wordt vernietigd, zoals amfibieën;
- soorten waarvoor de voorgenomen activiteit kan leiden tot een grotere barrièrewerking, zoals kleine zoogdieren en amfibieën;
- soorten waarvoor de voorgenomen activiteit mogelijk kansen biedt om het leefgebied of verbindingen daartussen te versterken.

Ga in op de mogelijke gevolgen van het voornemen voor deze soorten en bepaal of verbodsbepalingen overtreden kunnen worden, zoals het verbod op het verstoren van een vaste rust- of verblijfplaats. Geef in dat geval dan aan in hoeverre de staat van instandhouding van de betreffende soort verslechtert. Beschrijf per type gebied en soort de mogelijke maatregelen om negatieve effecten te voorkomen of te verminderen. Geef ook aan, waar kansen liggen om leefgebieden van soorten of relaties daartussen te versterken.

¹³ Bedenk daarbij dat ook verder dan 5 kilometer van de bron er stikstof kan neerkomen op Natura 2000-gebieden. Breng daarom ook de depositie tot 25 km afstand in beeld en geef aan wat de effecten hiervan zijn op Natura 2000-gebieden. Beschouw ook de (tijdelijke) stikstofdepositie tijdens de aanleg en de mogelijkheden deze te beperken, bijvoorbeeld door de inzet van elektrisch materieel.

(Broed)vogels worden sterk beïnvloed door verkeer. Dit manifesteert zich in lagere dichtheden nabij drukke verkeerswegen. Hanteer als vuistregel dat de effectafstanden van 400 tot 750 meter beslaan, afhankelijk van het landschapstype en de gevoeligheid van de soort en het gebied.¹⁴ De effecten van geluid, licht en visuele verstoring samen kunnen nog verder reiken. Beschrijf binnen de effectafstanden de (mogelijke) gevolgen voor de (lokale) populaties van deze soorten en toets ze aan de relevante beschermingsregimes.

4.5 Duurzaamheid

Energie

Geef voor ieder alternatief aan wat de gevolgen zijn voor de CO₂-uitstoot. Beschrijf wat mogelijk is om de CO₂-uitstoot te verminderen. Denk daarbij aan een verdere modal shift, het voorkomen of verminderen van materiaalgebruik in de aanleg- en gebruiksfase, en het verminderen van het energieverbruik in de beheerfase.

Geef aan of en zo ja hoe het project kan bijdragen aan de Regionale Energie Strategie (RES) van de Metropool Regio Eindhoven.

Klimaat

Geef aan wat de risico's en kwetsbaarheden van het gebied zijn voor klimaatverandering. Maak daarbij gebruik van de kennis uit de klimaatstresstesten die door de verschillende overheden zijn uitgevoerd. Beschrijf wat het voornemen kan bijdragen aan het verminderen van deze risico's en kwetsbaarheden.

Circulaire economie

Geef aan hoe bestaande materialen benut kunnen worden om zo het gebruik van primaire grondstoffen te voorkomen of te verminderen. Geef ook aan hoe rekening wordt gehouden met de toekomstige herbruikbaarheid van grondstoffen. Beschrijf daarvoor de mogelijkheden voor hergebruik, recycling en terugwinning. Geef aan hoe het project zich verhoudt tot de doelen gesteld voor de GWW-sector.¹⁵ Beschrijf ook hoe het voornemen past in de verschillende voorkeursconcepten voor circulariteit, vaak aangeduid met de R-ladder.¹⁶

¹⁴ Zie Factsheet 'Vogels en wegverkeer in m.e.r.' Commissie m.e.r.

¹⁵ GGW staat voor Grond-, Weg- en Waterbouw.

¹⁶ Cramer, J. (2014), Milieu, Elementaire Deeltjes 16, Amsterdam University Press.

BIJLAGE 1: Projectgegevens

Advies van de Commissie over het op te stellen MER

De Commissie bestaat uit een werkgroep van deskundigen. Deze werkgroep geeft aan welke onderwerpen naar zijn mening moeten worden behandeld in het MER en met welke diepgang. Om zich goed op de hoogte te stellen van de situatie heeft de werkgroep het gebied bezocht waar milieugevolgen kunnen optreden. Meer informatie over de [Commissie](#) en over haar [werkwijze](#) vindt u op onze website.

Samenstelling van de werkgroep

Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

ing. Eugène de Beer

dr. Geert Draaijers (secretaris)

dr. Henk Everts

ir. Joep Lax

drs. Marieke van Rhijn (voorzitter)

Besluit waarvoor dit milieueffectrapport wordt opgesteld

Besluit over het voorkeursalternatief. Het voorkeursbesluit wordt planologisch verankerd in een Projectbesluit op grond van de Omgevingswet.

Waarom wordt hiervoor een milieueffectrapport opgesteld?

Voor activiteiten die grote milieugevolgen kunnen hebben, kan in Nederland een MER vereist zijn. De bijlagen C en D bij het Besluit milieueffectrapportage geven aan om welke [activiteiten](#) het gaat. Voor deze procedure gaat het in ieder geval om de activiteit D1.2, 'verlegging of verbreding van bestaande wegen van twee rijstroken of minder tot wegen met vier of meer rijstroken, niet zijnde een autosnelweg of autoweg, over een lengte van meer dan 5 kilometer'.

Bevoegd gezag besluit

Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant

Initiatiefnemer besluit

Provincie Noord-Brabant

Heeft de Commissie ook zienswijzen en adviezen bij haar advies betrokken?

De Commissie heeft alle zienswijzen en adviezen gelezen die het bevoegd gezag heeft toegestuurd. Ze heeft ze in haar advies verwerkt, voor zover relevant voor het MER.

Waar vind ik de stukken die de Commissie heeft gebruikt?

U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, door op www.commissiemer.nl projectnummer [3582](#) in te vullen in het zoekvak.

Commissie voor de milieueffectrapportage
A. v. Schendelstraat 760
3511 MK Utrecht

t 030-2347666
e mer@eia.nl
w commissiemer.nl



In afschrift aan: Leden van Provinciale Staten
Afdeling Kennis en Onderzoek

DATUM:	KENMERK:	ONDERWERP:
5 november 2021	2021.11.05/RL	Advies NRD Herinrichting N270 West (Helmond-Walsberg)

Geacht college,

De Provinciale Raad voor de Leefomgeving (PRL) heeft een toegewezen taak in het adviseren over MER-projecten in de provincie Noord-Brabant. Daarom zijn we gevraagd (uw verzoek van 14 juli 2021) te adviseren over de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) voor de herinrichting van de N270 West (Helmond-Walsberg).

De PRL adviseert:

- over dit project omdat het in de regio consequenties heeft voor de leefomgeving: o.a. ruimtelijk, milieukundig en sociaal;
- met een integrale blik en afweging door kennis en netwerken van de verschillende domeinen van BrabantAdvies te betrekken;
- op hoofdlijnen vanuit een Brabantse scope. Zij kijkt hierbij breder dan alleen naar milieueffecten.

De N270 is een belangrijke verbinding tussen Eindhoven, Helmond, Deurne en de Limburgse grens. De provincie heeft het voornemen om de verkeersveiligheid, doorstroming en leefbaarheid op en rondom de weg te verbeteren. Om tot een zorgvuldig besluit te komen over de herinrichting, wordt een milieueffect-rapportage (MER) opgesteld. Daarin worden vier alternatieven onderzocht, waarbij het de voorkeur heeft om de N270 West te verbreden naar 2x2-baans, inclusief aanvullende maatregelen. Ook wordt het alternatief 2x1-baans onderzocht.

Na bestudering van de NRD hebben we de volgende met elkaar samenhangende aandachtspunten voor de herinrichting van de N270 West.

1. Geef aan hoe de herinrichting van de N270 West past in het gehele mobiliteitsvraagstuk rond Eindhoven, Helmond en Deurne

De Bundelroutestudie maakt duidelijk dat de herinrichting van de N270 West deel uitmaakt van het gehele mobiliteitsvraagstuk rond Eindhoven, Helmond en Deurne. Er zijn verkeerskundige onderzoeken uitgevoerd die duidelijk maken dat óók herinrichting van de N270 West nodig is. Wij adviseren om in de communicatie over de herinrichting van de N270 West duidelijk te maken dat deze herinrichting in de regionale context gezien moet worden.

Daarbij hebben wij de volgende aandachtspunten.

a. Voorkom dat de N270 West een vervangende route wordt

In de voorkeursvariant van 2x2-baans wordt de verkeerscapaciteit groter dan in de huidige situatie. Dit komt de doorstroming van het verkeer ten goede. Hierdoor wordt de N270 West aantrekkelijker voor nieuw verkeer. Daarmee ontstaat het risico dat de N270 West als vervangende route van de A67 gebruikt gaat worden, omdat de N270 West de kortste route is richting Helmond. Dit kan ertoe leiden dat de doorstroming van het verkeer weer stopt en dat de leefbaarheid en verkeersveiligheid niet optimaal is. We roepen op hier rekening mee te houden.

b. Onderzoek risico's van mogelijke nieuwe knelpunten

In de voorkeursvariant gaat de N270 West ter hoogte van de Binderendreef terug van 2x2-baans naar 2x1-baans. Hierdoor ontstaat een soort flessenhals, waarbij er mogelijk een nieuw knelpunt ontstaat in de doorstroming van het verkeer. Daarom vragen wij ons af of het fileprobleem met deze aanpassing wordt opgelost of verplaatst. Kortom: lost 2x2-baans op dit tracé de doorstroomproblemen op? We adviseren om in toekomstige onderzoeken rekening te houden met dit vraagstuk en mogelijk aanvullende maatregelen te nemen.

c. Stimuleer alternatieve vervoerswijzen

Het stimuleren van alternatieve vervoerswijzen, zoals de fiets en het openbaar vervoer, draagt bij aan het verminderen van het verkeer op de N270 West. Het huidige plan voor een snelfietsroute kan een belangrijke rol spelen in de mobiliteitstransitie. Dat in de NRD slechts het gedeelte dat parallel aan de N270 West loopt is opgenomen, zien wij als een gemiste kans. We raden daarom aan om in overleg met de gemeenten Helmond en Deurne nader onderzoek te verrichten naar de concrete inrichting van de snelfietsroute Deurne-Helmond. Ook roepen we op om te kijken naar of nieuwe (openbaar) vervoersconcepten kansrijk zijn om het personenautovolume te reduceren.

2. Speel in op nieuwe ontwikkelingen

Er zijn ontwikkelingen in de omgeving die invloed hebben op de verkeersafwikkeling op de N270. Distributiecentrum EDCO is groeiende en ook de werkgelegenheid in Eindhoven en Helmond neemt toe. Daarnaast heeft de gemeente Helmond de zuidkant van recreatieplas Berkendonk, die grenst aan de N270 West, nadrukkelijk in beeld als grootschalige evenementenlocatie.¹ Door deze ontwikkelingen kan de intensiteit toenemen van het verkeer op de N270 West. We raden aan hier oog voor te houden en er indien nodig op in te spelen.

3. Blijf in gesprek met de omgeving

Wij waarderen de wijze waarop de provincie via de ontwerpateliers omwonenden, grondeigenaren en belanghebbenden betrokken heeft. We roepen op om in het vervolg in gesprek te blijven met deze partijen. Aangezien de N270 een regionale functie heeft voor (logistieke) bedrijven, adviseren we ook om de bedrijven niet direct grenzend aan de N270 West die veelvuldig gebruik maken van de weg te betrekken. Zij zijn namelijk ook deel van het probleem én de oplossing.

4. Herstel en compensatie van natuur en landschap

Voor de verbreding van de N270 West moet een deel van het Zandbos worden gekapt, wat onderdeel is van het Natuurnetwerk Brabant. We zien dat er herstel en compensatie van natuur en landschap plaats vindt door te kiezen voor geleidelijke bosovergang en voorzieningen voor dieren, zoals faunapassages. We roepen u op zich hiervoor maximaal in te spannen.

¹ Zie onder andere het artikel [Grootschalige festivals op Berkendonk moeten opschuiven voor de natuur: 'Mensen feesten liever op een strand dan in een weiland'](#).

5. Aandacht voor leefbaarheid

Het is positief dat u breed kijkt naar de leefbaarheid. Wij vragen om extra aandacht voor de geluidsbelasting en luchtkwaliteit, omdat de normen voor geluidsbelasting en luchtkwaliteit niet vanzelfsprekend worden gehaald.

Er is een hoge geluidsbelasting in de directe omgeving van de N270. Dit wordt mede veroorzaakt door andere autowegen en de spoorweg. De hoge geluidsbelasting geldt in het bijzonder voor het westelijke deel nabij de kruising met de N279. Hier is in de huidige situatie een overschrijding van de geluidsnorm.² Door de verwachte groei van verkeer zal ook de geluidsbelasting toenemen. We raden daarom aan bij de herinrichting van de N270 West de geluidsbelasting zo veel als mogelijk te beperken, bijvoorbeeld door te kiezen voor een geluidsreducerende deklaag. Ook roepen we op om de geluidsbelasting te blijven monitoren en maatregelen te nemen voor geluidsgevoelige gebouwen conform de geluidsnormen uit de Omgevingsverordening.

Ook de luchtkwaliteit vraagt om aandacht. De luchtkwaliteit langs het tracé voldoet aan de Europese normen voor fijnstof, maar de strengere WHO-norm wordt overal langs de N270 overschreden. U verwacht dat door het autonoom schoner worden van het autoverkeer er in de toekomst hoogstwaarschijnlijk wel aan de WHO-norm wordt voldaan. Wij vragen u daarom dit te blijven monitoren en aanvullende maatregelen te nemen om de luchtkwaliteit te verbeteren als dit volgens de normen nodig blijkt.

Tot slot

Dit alles gezegd hebbende, adviseren wij u ook om in te blijven zetten op minder mobiliteit en op gedragsverandering van de reizigers. De oplossing voor de mobiliteitsvraagstukken van Brabant ligt namelijk niet alleen in extra asfalt. Sterker nog, andere oplossingen hebben onze voorkeur om de mobiliteit in Brabant te verbeteren. De koppeling tussen technische innovaties en de inzet op gedragsverandering zijn hierin cruciaal. Het helpt reizigers om de best passende keuze te maken van tijdstip van reizen, vervoersmiddel(en) en route.

U heeft hier al volop aandacht voor en we raden aan om hierop door te pakken en daarbij de inzichten die corona liet zien te benutten.³ Zet daarom in overleg met werkgevers, die medeverantwoordelijk zijn voor het mobiliteitsvraagstuk, in op onder andere werktijden-spreiding, thuiswerken en digitale bereikbaarheidsalternatieven. Daarnaast kunnen werkgevers gebruik van andere vervoersmiddelen dan de auto stimuleren, bijvoorbeeld de fiets of collectief vervoer. Ook het stimuleren van bedrijven om gezamenlijk de omvang van het (vracht)verkeer terug te dringen door hun logistiek beter in te richten draagt bij aan de oplossing.

Wij wensen u succes met de uitwerking van het plan en hopen u hiermee naar voldoening te hebben geadviseerd.

Met vriendelijke groet,



Pieter van Geel
BrabantAdvies,
voorzitter Provinciale Raad voor de Leefomgeving

² Dit blijkt uit de [Bundelroutestudie](#) en het bijhorende MER uit 2018.

³ Zie ook ons eerdere advies '[Maatschappelijk en impactvol investeren: Brede welvaart voor vandaag en morgen.](#)' In dit advies laten we zien dat het aantal verplaatsingen en de dagelijks afgelegde afstand per persoon daalde gedurende de lockdown met meer dan 50%. Ook het thuiswerken nam een vlucht en een kwart van de werkenden verwacht dit ook na coronatijd vaker te doen. Dit biedt kansen voor een blijvende ontwikkeling die het aantal files terug kan brengen. Daarom pleiten we in dit advies voor een andere benadering van het mobiliteitsbeleid en in te zetten op minder en andere mobiliteit.