

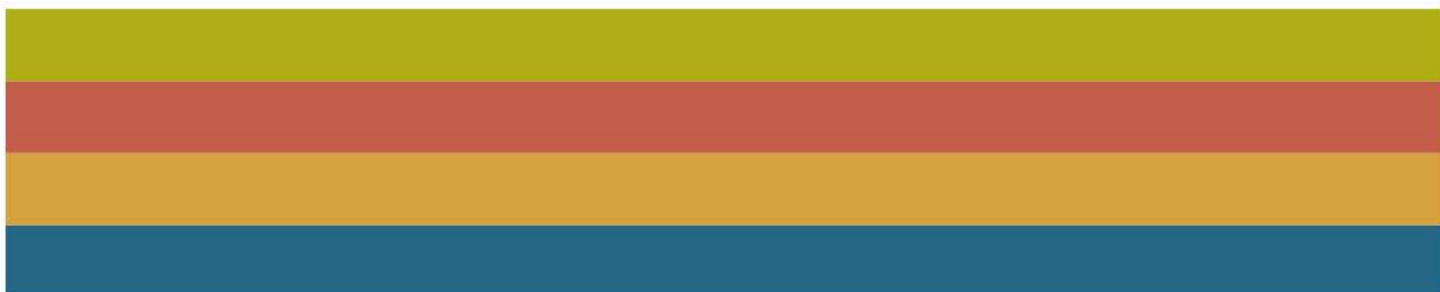
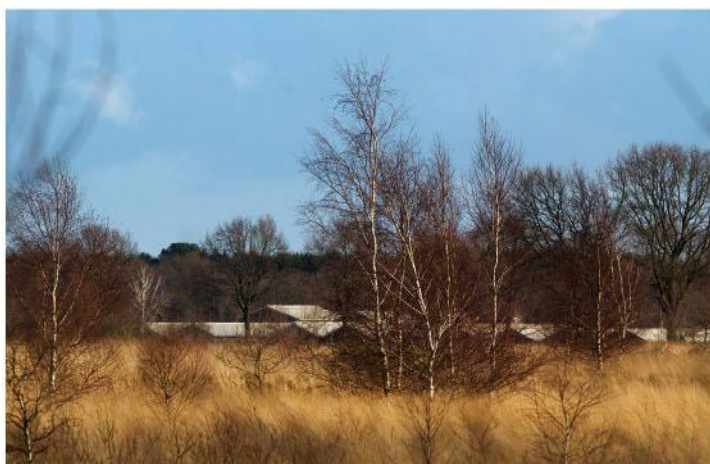


Commissie voor de
milieueffectrapportage

Herinrichting N270 West (Helmond– Walsberg)

Voorlopig toetsingsadvies over het milieueffectrapport

24 maart 2026 / projectnummer: 3582



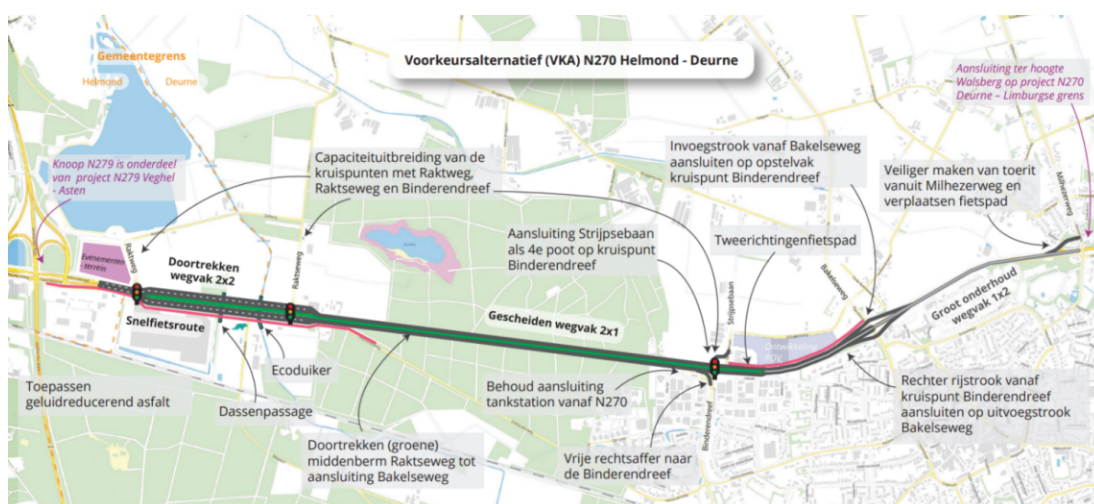
1 Advies over het MER in het kort

De provincie Noord-Brabant wil de N270 van Helmond naar Walsberg (Deurne) toekomstbestendig inrichten. Daarmee wil ze de doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid op en rond de weg verbeteren. Voor het projectbesluit is een milieueffectrapport (MER) opgesteld.¹ De provincie heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna 'de Commissie') gevraagd te adviseren over het MER. In dit advies spreekt de Commissie zich uit over de juistheid en de volledigheid van het MER.

Waaruit bestaat het project?

Het project bestaat onder andere uit de volgende maatregelen (zie ook figuur 1):

- de aanleg van twee rijstroken per rijbaan (2x2) in het meest westelijke deel van de weg;
- de aanleg van gescheiden rijbanen (2x1) in het middendeel van de weg;
- meer (groene) middenbermen;
- capaciteitsuitbreiding van enkele kruispunten;
- een aantal extra of verbeterde aansluitingen;
- verbeteringen van de fietsverbinding tussen Helmond en Deurne.



Figuur 1: Overzichtskartaal voorkeursalternatief N270 West (bron: ontwerp-projectbesluit).

Wat staat in het MER?

De aanpassingen verbeteren volgens het MER de doorstroming, de verkeersveiligheid en de toekomstbestendigheid van de weg. De doorstroming verbetert door de capaciteit van de kruispunten te vergroten en de 2x2 rijstroken op een relatief klein deel van de weg. De veiligheid verbetert door het doortrekken van een (groene) middenberm en het verwijderen van bomen. Volgens het MER neemt de geluidhinder af door aanleg van stil wegdek. Licht positief zijn de gevolgen voor bodemkwaliteit, gebruikswaarde en circulariteit.

Daartegenover staan negatieve effecten op beschermde dier- en plantensoorten, landschap en ruimtelijke kwaliteit. Deze effecten komen onder andere door het kappen van (volwassen en waardevolle) bomen en bosschages. Licht negatieve effecten zijn er op beschermde

¹ Milieueffectrapport Herinrichting N270 West (Helmond – Walsberg), Provincie Noord-Brabant, 31 oktober 2025. Dit document is ook te raadplegen als 'digitaal MER' via [de website van de provincie](#).

natuurgebieden, cultuurhistorie, archeologie, trillingen, klimaatadaptatie en sociale en ruimtelijke aspecten. De wegaanpassingen leiden bijvoorbeeld tot meer versnippering en barrièrewerking voor het Natuurnetwerk Brabant (NNB). Voor cultuurhistorie is het effect licht negatief omdat twee markante (niet monumentale) panden verwijderd zullen worden.

Als compensatie voor negatieve effecten zijn onder andere extra waterberging en ecologische maatregelen nodig (vanwege verlies van NNB en leefgebied van de das). Daarnaast moeten bomen worden bijgeplant vanwege de voorgenomen bomenkap.

Wat is het advies van de Commissie?

Het MER beschrijft goed de lange voorgeschiedenis² van het project. De samenvatting van het MER is duidelijk en compleet. De milieueffecten zijn navolgbaar en op het juiste detailniveau in beeld gebracht. Dit geldt bijvoorbeeld voor archeologie, geluidhinder en de gevolgen van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden.^{3,4}

Nut en noodzaak van verbeteringen in de doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid zijn naar het oordeel van de Commissie voldoende uitgewerkt.⁵ Niet kwantitatief onderbouwd is hoe de verkeersveiligheid door het project verandert, maar het MER maakt wel voldoende aannemelijk dat de verkeersveiligheid zal verbeteren. Duidelijk is dat de provincie een wegverbreding tot 2x2 rijbanen over de volledige lengte vanwege beleidswijzigingen niet meer nodig vindt.

Het MER is dus van hoge kwaliteit. **Toch signaleert de Commissie dat nog belangrijke informatie ontbreekt. Het aanvullen van die informatie is essentieel om het belang van de leefomgeving volwaardig mee te kunnen wegen bij het besluit over het projectbesluit.**

Het gaat om het feit dat in het MER een alternatief ontbreekt waarin de doelen worden gehaald met minder tot geen negatieve milieugevolgen. In het MER is er maar één voorkeursinrichting van het project onderzocht. Het MER laat zien dat de doorstroming en leefbaarheid daarmee niet of nauwelijks zullen verbeteren. De reistijden over het hele traject veranderen bijvoorbeeld niet of nauwelijks. Feitelijk verbetert alleen de verkeersveiligheid, maar tegelijkertijd zijn er (zeer) negatieve milieugevolgen, bijvoorbeeld op beschermde (dier)soorten, NNB, landschap, ruimtelijke kwaliteit, archeologie en mogelijk trillinghinder. Het is daarom essentieel om te onderzoeken of de verkeersveiligheid en de andere doelen ook met andere, minder ingrijpende en minder kostbare maatregelen kan verbeteren. Het MER gaat nu voorbij aan dergelijke andere oplossingen (zie paragraaf 2.1).

² Zie 'voorgeschiedenis en wijzigingen in het project' in het grijze blok hierna.

³ De stikstofberekeningen laten zien dat sprake is van een uitvoerbaar alternatief: er is geen sprake van een toename van stikstofdepositie in de aanleg- en gebruiksfase als er in deelgebied west zonder omleidingsroute wordt gewerkt en met 90% elektrisch materieel. De Commissie acht dit ambitieuze, maar reële en aannemelijke uitgangspunten.

⁴ Enkele zienswijzen wijzen er wel terecht op dat in de bijlagen bij het MER niet geheel duidelijk is of de provincie de stikstofdepositietoenames van de aanlegfase via interne saldering wil mitigeren. De Commissie gaat er op basis van paragraaf 4.6.2 van de Motivering bij het ontwerp-projectbesluit en de mondelinge toelichting van de provincie vanuit dat géén sprake zal zijn van interne saldering. Mocht dit in de toekomst veranderen, dan is essentieel om uit te werken in hoeverre aan de juridische randvoorwaarden voor interne saldering voldaan kan worden, waaronder het additionaliteitsvereiste.

⁵ Sommige zienswijzen stellen dat de gebruikte verkeersgegevens verouderd zijn en dat de verkeersonderzoeken stammen uit 2014 en 2019. In het MER zijn echter voldoende actuele gegevens opgenomen.

De Commissie adviseert deze informatie in een aanvulling op het MER op te nemen, en dan pas een besluit te nemen over het projectbesluit.

In hoofdstuk 2 licht de Commissie haar oordeel toe en geeft ze aandachtspunten voor het vervolgtraject.

Aanleiding MER

De N270 is een regionale oost-westverbinding tussen Eindhoven, Helmond en Deurne en dorpen en steden in Limburg, zoals Venray. De provincie Noord-Brabant wil het deel 'N270 West', tussen Helmond en Deurne, toekomstbestendig inrichten, waarbij de doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid op en rond de weg verbeteren. Dit deel van de N270 is volgens de provincie één van de meest onveilige wegen in de provincie. Daarnaast staan er veel files in de spits, vooral bij de kruispunten, en is de deels betonnen weg aan vervanging toe. De aanpassingen moeten leiden tot vermindering van de geluid- en trillinghinder en luchtverontreiniging, en ten goede komen aan de natuur.

Voor het besluit over de wegaanpassing is een projectbesluit opgesteld. Het project valt onder de categorie 'wegen' (J1 van bijlage V bij het Omgevingsbesluit). Daarom moet het bevoegd gezag, Gedeputeerde Staten, beoordelen of een MER voor dit project vereist is. Deze beoordeling heeft het bevoegd gezag overgeslagen. Zij heeft direct een project-MER opgesteld.

Eerder advies Commissie

De Commissie adviseerde op 20 oktober 2021 over de onderzoeksopzet voor het MER, de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD). Ze adviseerde onder andere om in het MER een actuele probleemanalyse op te nemen, een onderbouwing van de keuze voor alternatieven, varianten en maatregelen te geven, concrete en meetbare doelen te stellen en doelbereik daaraan te toetsen, en om de milieueffecten van de alternatieven, varianten en maatregelen navolgbaar in beeld te brengen.

Voorgeschiedenis en wijzigingen in het project

De NRD ging nog uit van vier alternatieven (2x2 rijstroken noord, midden en zuid, en 2x1 rijstroken). Na afstemming met omwonenden, gemeenten Helmond en Deurne, provinciale bestuurswisselingen en onzekerheden over de uitvoerbaarheid (financieel en vanwege stikstof) is het project een aantal keer stilgelegd en aangepast. In 2025 heeft de provincie intern een voorkeursalternatief (VKA) vastgesteld dat grotendeels uitgaat van 2x1 rijstroken. Het MER en projectbesluit gaan over dat VKA.

Startgesprek en locatiebezoek

Op 22 januari 2026 heeft de Commissie voor dit advies het plangebied bezocht. De provincie en haar adviseurs hebben hierbij een nadere toelichting gegeven op het project. De deskundigen van de Commissie hebben vragen gesteld over het MER voor een goed begrip van de stukken.

Rol van de Commissie

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 Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant – besluit over het projectbesluit.

De samenstelling en de werkwijze van de werkgroep van de Commissie en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. De projectstukken die bij het advies zijn gebruikt staan op de website. Deze zijn te vinden door nummer 3582 op www.commissiemer.nl in te vullen in het zoekvak.

2 Toelichting op het advies

In dit hoofdstuk licht de Commissie haar oordeel toe en geeft zij adviezen voor de op te stellen aanvulling. Deze adviezen zijn opgenomen in een tekstkader. Naar het oordeel van de Commissie is het uitvoeren ervan essentieel om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming door Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant.

In de tekst wordt ook een aantal aanbevelingen gedaan. Deze zijn bedoeld om de kwaliteit van de besluitvorming, nu en in de toekomst, te verbeteren.

2.1 Doelbereik is beperkt, deels onduidelijk en noopt tot onderzoek naar milieuvriendelijkere alternatieven

Het project heeft als doel het verbeteren van de doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid op en rond de weg. Aannemelijk is dat de verkeersveiligheid zal verbeteren⁶, maar dat geldt niet voor de doorstroming en leefbaarheid. Dit licht de Commissie hierna toe. Daarna volgt het advies om te onderzoeken of de doelstellingen ook met minder milieueffecten (en kosten) gehaald kunnen worden.

Doelbereik doorstroming en leefbaarheid beperkt en deels onduidelijk

Uit het MER concludeert de Commissie dat het doelbereik beperkt is en deels onduidelijk:

- **Doorstroming.** De doorstroming op wegvakken en afwikkeling van kruispunten verbeteren marginaal door de voorgestelde wegaanpassing. Zo blijkt dat de reistijden over het hele traject niet of nauwelijks veranderen. Dit is een belangrijke indicator dat de doorstroming door het project niet of nauwelijks zal verbeteren. Ook zonder dit besluit zouden er bovendien al geen grote knelpunten meer zijn.
- **Kruispuntbelasting.** De huidige belasting van kruispunten (volgens het MER de belangrijkste beperkende factor voor de doorstroming) is niet geheel duidelijk.⁷ De hiervoor benodigde vc-ratio's⁸ zijn niet kwantitatief in het MER opgenomen maar in de vorm van taartdiagrammen op twee nauwelijks leesbare kaarten. Daardoor is niet navolgbaar of de kruispuntbelasting afneemt.
- **Leefbaarheid.** De maatregelen halen beperkt het leefbaarheidsdoel. De geluidhinder vermindert volgens het MER waardoor de leefbaarheid verbetert. De Commissie begrijpt dat de aanleg van stil asfalt is meegenomen in de beoordeling van doelbereik. Het projectbesluit verplicht namelijk de aanleg van stil asfalt in dit project. De Commissie tekent echter aan dat de provincie stil asfalt waarschijnlijk ook los van dit project zou gaan aanleggen. Bij vervanging van de wegdekverharding aan het einde van de levensduur van het asfalt zou er mogelijk ook al voor stillere verharding worden gekozen. De geluidbelasting op sommige woningen in de huidige situatie is immers al te hoog.⁹

⁶ Op het weggedeelte dat landbouwverkeer gebruikt, komen immers extra rijstroken. Inhalen wordt daardoor veiliger. Op andere delen komt een verhoogde afscheiding tussen de rijbanen, zodat ook daar niet meer kan worden ingehaald.

⁷ Enkele zienswijzen wijzen hier ook op.

⁸ De 'volume-to-capacity ratio' (vc-ratio) geeft de mate waarin een kruispunt is verzadigd.

⁹ Dit is door de provincie mondeling bevestigd tijdens het locatiebezoek van de werkgroep van de Commissie.

Onderzoek minder ingrijpende maatregelen

Het MER heeft alleen het doelbereik en de milieueffecten van één alternatief (de beoogde wegaanpassing, het VKA) in beeld gebracht. Er zijn geen andere manieren onderzocht om de projectdoelen te realiseren. Door het relatief beperkte doelbereik op doorstroming en leefbaarheid én de nadelige milieugevolgen (zie hoofdstuk 1) oordeelt de Commissie echter dat wél onderzoek nodig is naar een alternatief waarmee de verkeersveiligheid nog steeds toeneemt en waarbij tegelijkertijd minder of geen negatieve milieueffecten optreden. De Commissie wijst erop dat het alternatievenonderzoek de kern én een verplicht onderdeel van een MER vormt.¹⁰

De Commissie ziet ook realistische opties voor een verkeersveiliger weg. Het gaat om handhaving van één rijstrook per rijrichting over het hele tracé, bijvoorbeeld in combinatie met parallelvoorzieningen, betere handhaving van de maximumsnelheid, het verder instellen van inhaalbeperkingen, het beperken van landbouwverkeer, het doseren van het verkeer met verkeerslichten en een betere scheiding van rijbanen over het hele tracé (bijvoorbeeld met een middenberm).

Met dergelijke maatregelen zullen negatieve effecten op bijvoorbeeld beschermde (dier)soorten, NNB, landschap, ruimtelijke kwaliteit en archeologie beperkt zijn, zijn de kosten voor de wegaanpassing naar verwachting aanzienlijk lager en zullen omwonenden naar verwachting minder zorgen over negatieve effecten op hun leefomgeving hebben.¹¹

De Commissie adviseerde in de NRD-fase ook al om dergelijke maatregelen op hun doelbereik en milieueffecten te onderzoeken, zodat de volle breedte van maatregeloptyes in beeld komt. Omdat deze niet in het voorliggende MER zijn onderzocht maar ze wel – met minder milieueffecten – kunnen bijdragen aan de verkeersveiligheid, is een aanvulling op het MER nodig.

Het hiervoor voorgestelde alternatief werpt mogelijk een nieuw licht op de keuze voor het VKA dat nu in het ontwerp-projectbesluit is vastgelegd. Omdat in een MER een motivering moet staan van de keuze voor het VKA in het licht van de milieueffecten¹², is het nodig om een milieuvergelijking met het door de Commissie voorgestelde alternatief te maken.

Neem recente ontwikkeling Deurne mee in vergelijking

De Commissie wijst erop dat de gemeente Deurne op 23 december 2025, na afronding van het voorliggende MER, een ontwerp-omgevingsplan voor de nieuwe Perifere Detailhandel Vestiging (PDV)-locatie Helmondsingel-Strijpsebaan ter inzage heeft gelegd.¹³ De veranderingen in de verwachte belasting van kruispunten vanwege deze PDV-ontwikkeling zijn (logischerwijs) niet meegenomen in dit MER, maar kunnen de cumulatieve milieueffecten en de verkeerssituatie wel negatief beïnvloeden.¹⁴

Het is essentieel om in de aanvulling op het MER de optelsom van beide ontwikkelingen te presenteren. Zo wordt voor eenieder duidelijk hoe beide projecten samen de doorstroming,

¹⁰ Zie art. 11.16, lid 1, onder b van het Omgevingsbesluit.

¹¹ De Commissie leest dergelijke zorgen in de zienswijzen.

¹² Zie wederom art. 11.16, lid 1, onder b van het Omgevingsbesluit.

¹³ Zie de bekendmaking via [Ontwerp 'TAM-Omgevingsplan H22ad PDV-locatie Helmondsingel-Strijpsebaan, Deurne'](#).

¹⁴ De Commissie heeft de uitgevoerde onderzoeken voor de PDV-locatie, waaronder op verkeer en geluid, niet beoordeeld, omdat ze buiten de reikwijdte van het aan haar voorgelegde project vallen.

verkeersveiligheid, leefbaarheid en andere milieueffecten rond de N270 zullen beïnvloeden. Ook kan dan in beeld worden gebracht in hoeverre het door de Commissie voorgestelde alternatief de verkeerseffecten van beide ontwikkelingen samen kan opvangen, en dus hoe toekomstbestendig dat alternatief en het huidige VKA zijn. Daarnaast komt het presenteren van de optelsom tegemoet aan onduidelijkheden die de Commissie in de zienswijzen heeft gelezen over de optelsom van beide projecten.

Advies

De Commissie adviseert daarom om in een aanvulling op het MER, voorafgaand aan het besluit over het projectbesluit:

- een alternatief te onderzoeken waarin de projectdoelen worden gehaald met minder milieueffecten;
- het doelbereik van het nieuwe alternatief met het VKA uit het voorliggende MER te vergelijken;
- te motiveren voor welk VKA, in het licht van de milieueffecten, wordt gekozen en daarbij rekening te houden met de cumulatieve effecten van dit alternatief en het VKA met de PDV-locatie¹⁵;
- rekening te houden met de constatering van de Commissie hiervoor dat het doelbereik op leefbaarheid en doorstroming van het VKA uit het voorliggende MER genuanceerder is dan het MER doet vermoeden.

2.2 Trillinghinder

De effectbeoordeling van trillingen is uitgevoerd door het aantal woningen binnen 50 meter van de weg te tellen. Het MER beoordeelt het effect als 'negatief', omdat het gaat om zeven woningen. Trillingen worden echter door veel factoren bepaald, zoals de massa van het zwaar verkeer, de rijnsnelheid, wegdekoneffenheden, afstand tot woningen, bodemopbouw, type fundatie van de woningen, afmetingen en type vloeren. Door uitsluitend één van de factoren (afstand tot de weg) in beschouwing te nemen wordt geen realistische indicatie van de toe- of afname van trillinghinder gegeven. Het MER erkent dit zelf ook, in navolging van het advies van de Commissie over de NRD waarin zij dit punt maakte. Het als negatief beoordeelde effect in het MER zou daarom volgens de Commissie in werkelijkheid ook neutraal of zelfs positief kunnen zijn.

Het is echter niet essentieel om de trillinghinder voor het besluit over het projectbesluit specifieker in beeld te brengen. De beoordeling is nu immers 'worst case' uitgevoerd, de varianten zijn op dit thema niet onderscheidend en de Commissie vindt aannemelijk dat bij de uitvoering aan de wettelijke grenswaarden kan worden voldaan.¹⁶ Wel beveelt de Commissie aan om bij de uitvoering van het project te borgen dat de trillinghinder onder de wettelijke grenswaarden blijft.

¹⁵ Presenteer hiertoe bijvoorbeeld de geluidcontouren en de verzadigingsgraad op de relevante kruispunten in een tabel na realisatie van beide projecten.

¹⁶ De Commissie is het op dit punt dus inhoudelijk eens met enkele zienswijzen die stellen dat de trillinghinder onduidelijk is, maar oordeelt dat aanvulling van het MER om de genoemde redenen niet essentieel is.

2.3 Effecten op Natuurnetwerk Brabant (NNB) en beschermde soorten

Effecten volgens het MER

Het project leidt tot negatieve effecten voor leefgebied, verblijfplaatsen en verstoring van strikt beschermde soorten, zoals de das, de roek, de gewone dwergvleermuis, de eekhoorn en de levendbarende hagedis. Door een aantal compenserende maatregelen, zoals een dassenpassage, eekhoornnestkasten en vleermuiskasten, kunnen negatieve effecten enigszins beperkt worden volgens het MER. Daardoor is netto sprake van een beperkt negatief effect.

Effecten op het NNB bestaan onder andere uit verstoring (aanlegfase), barrièrewerking (gebruiksfasen) en oppervlakteverlies (gebruiksfasen), waarvoor compensatie nodig is volgens de regels in de provinciale omgevingsverordening.¹⁷ Het gaat om verlies van 3.058 m² van het beheertype *N16.03 Droog bos met productie*. De compensatieopgave door fysiek oppervlakteverlies bedraagt 5.100 m².¹⁸ Deze compensatie wordt volgens het compensatieplan oostelijk van een bestaand bos gerealiseerd (zie figuur 2).



Figuur 2: Locatie compensatiegebied (bron: Natuurcompensatieplan)

Beschouwing op beoordeling levendbarende hagedis

Het deel van het huidige leefgebied van de levendbarende hagedis bestaat volgens de MER uit de zonrijke bosrandzone ten noorden van de weg.¹⁹ De Commissie heeft drie opmerkingen bij het onderzoek:

- In de meest recente ecologische toets staat dat negatieve effecten op deze soort niet uitgesloten zijn en dat nader onderzoek nodig is.²⁰ In deze beoordeling is geen rekening gehouden met de landelijke negatieve populatietrend van deze soort.²¹

¹⁷ Zie par. 5.2.5 van de [Omgevingsverordening Noord-Brabant](#).

¹⁸ Dit is het resultaat van een berekening in het MER op basis van de verordening,

¹⁹ Hoewel dit leefgebied in het NNB-gebied is gelegen, is de levendbarende hagedis geen karakteristieke soort voor het beheertype *N16.03 Droog bos met productie*.

²⁰ *Actualisatie Natuurtoets N270 Helmond – Walsberg, Toetsing in het kader van de Omgevingswet*, TAUW, 24 januari 2025.

²¹ Zie de [website van RAVON](#) met (trend)informatie over deze soort.

- De natuurtoets geeft geen beeld van de benodigde compensatie van het leefgebied van deze soort. Compensatie is echter een essentiële maatregel om een omgevingsvergunning voor een flora- en fauna-activiteit te verkrijgen, en dus om te zorgen dat het project uitvoerbaar is. Geschikte compensatie bestaat volgens de Commissie bijvoorbeeld uit maatregelen binnen of direct aansluitend op natuurdoeltypen of kernkwaliteiten binnen het Zandbos met de Brouwhuissche Heide, bijvoorbeeld via uitbreiding of kwaliteitsverbetering van heide- en overgangshabitats (vochtige of droge heide). Daarmee wordt niet alleen gecompenseerd voor deze strikt en gevoelige beschermde soort, maar verbetert per saldo ook de kwaliteit van het NNB.²²
- Het negatieve effect op deze soort is niet benoemd in het hoofddocument van het MER en ook niet in de toelichting bij het ontwerp-projectbesluit. Daardoor is niet duidelijk hoe het negatieve effect is meegewogen in het eindoordeel voor beschermde soorten.

Investeren in de kwaliteit van bestaande natuur zal naar het oordeel van de Commissie voldoende compenserend leefgebied van de levendbarende hagedis (en tegelijkertijd een positief effect op het NNB) kunnen opleveren. Hoewel de uitwerking hiervan feitelijk in het MER had moeten staan, is er voldoende ruimte om de precieze impact op de soort en de benodigde compensatie in het vergunningentraject nader uit te werken.

Beschouwing op beoordeling NNB

De N270 vormt een ecologische barrière binnen een noord-zuidgerichte verbindingszone van het NNB. Door compensatiegebied ten oosten van het bos op figuur 2 in te richten wordt feitelijk voldaan aan de vereisten uit de provinciale omgevingsverordening. Daarmee is de Commissie van oordeel dat sprake is van een uitvoerbaar project op dit onderdeel. Dat neemt niet weg dat boscompensatie aan de noordzijde van het losliggende bosperceel in wegvak A (figuur 2) landschapsecologisch effectiever zou zijn. Dat perceel ligt immers meer buiten de verstoringszone van de N270. Tegelijkertijd kan hier een betere bijdrage worden geleverd aan de noord-zuidgerichte verbindingfunctie van het NNB. De Commissie beveelt aan om de mogelijkheden hiertoe nader te onderzoeken.

Het MER en de bijlagen, waaronder de ‘nee, tenzij-toets’²³, brengen niet de gevolgen van stikstofdepositie op het NNB in beeld. De Commissie constateert echter dat er stikstofgevoelige beheertypen in de buurt van de wegverbetering liggen, namelijk *N06.06 Zuur ven en hoogveenven*, *N07.01 Droge heide* en *N06.04 Vochtige heide* binnen het Zandbos. De Commissie had in de NRD-fase geadviseerd deze effecten in beeld te brengen, zodat ze kunnen meewegen bij het besluit. Uitgaande van de stelling van het MER dat met 90% elektrisch materieel in de aanlegfase wordt gewerkt, verwacht de Commissie echter niet dat de wegaanpassing aanzienlijke effecten zal hebben voor stikstofgevoelige beheertypen.

Kansen voor ecologische verbeteringen

De Commissie ziet méér (koppel)kansen om het ecologisch (verbindend) functioneren van het NNB rond de weg te verbeteren:

- Bestaande faunapassages (dassentunnels) lopen onder bij hoge grondwaterstanden.²⁴ Het lange dassenraster langs de weg dwingt fauna tot omwegen en biedt beperkt ontsnappingsmogelijkheden (een enkele dassenpoort aan de uiteinden). Hierdoor blijft

²² Dit is bovendien mogelijk in lijn met de inspanningen die in de toekomst verwacht worden voor de uitvoering van de Natuurherstelverordening, in het kader waarvan momenteel een natuurherstelplan in voorbereiding is.

²³ *Nee, tenzij toets N270 Helmond – Walsberg*, TAUW, 10 april 2024.

²⁴ *Actualisatie Natuurtoets N270 Helmond – Walsberg, Toetsing in het kader van de Omgevingswet*, TAUW, 24 januari 2025.

een ecologisch barrière-effect en hoog risico op verkeersslachtoffers bestaan, in het bijzonder onder dassen en reewild. De Commissie beveelt aan om faunavoorzieningen te optimaliseren en de werking daarvan aan te tonen. Mogelijk kunnen hierbij ook maatregelen worden getroffen tegen het onderlopen van tunnels, betere geleiding, meer ontsnappingsmogelijkheden en voorzieningen die ook reewild veilig laten passeren.

- De voorgestelde touwbrug is volgens de Commissie beperkt effectief voor soorten als eekhoorn en boomarter. Er zijn kansen om de noord-zuidverbinding binnen het NNB duurzaam te versterken, zoals een robuuste faunapassage (wildbrug/ecoduct) bij het Zandbos. De Commissie beveelt aan om dergelijke kansen in het definitieve ontwerp te overwegen.

2.4 Nader onderzoek landschap en bijzondere bomen

Onderdeel van de effecten op het landschap zijn de effecten op bomenrijen rond de huidige weg. Deze effecten zijn beoordeeld door aan te geven hoeveel meter aan bomenrijen verwijderd moet worden.²⁵ Hoewel vervolgens meer meter aan bomenrijen wordt teruggeplaatst, beoordeelt het MER het effect op het landschap als negatief. Dit komt volgens het MER doordat een aantal monumentale bomen gekapt (en niet teruggeplaatst) zal worden en het tijd kost voordat nieuwe bomen zijn gegroeid tot volwassen bomen.

De Commissie onderschrijft de negatieve beoordeling, waardoor bij de besluitvorming over het projectbesluit voldoende rekening gehouden kan worden met effecten op het landschap. Tegelijkertijd merkt de Commissie op dat het aantal meters aan bomenrijen niet een volledig en gedetailleerd beeld van het aantal bomen of de effecten op het landschap geeft.²⁶ In het MER staat dat de effectbeoordeling op dit moment niet specifiek is gemaakt, omdat het nu nog om een globaal landschapsplan gaat.

Het ontwerp-projectbesluit omvat alleen de wijziging van de omgevingsplannen van Helmond en Deurne die nodig is voor realisatie van het project.²⁷ Na vaststelling van het projectbesluit volgt die vergunningverlening.²⁸ In dat vergunningentrajec is nog ruimte om nader onderzoek te doen naar de waarde en mogelijke verplanting van individuele bomen en de wijze waarop en mate waarin nieuwe volwassen bomen worden geplant. De Commissie beveelt aan om in die procedures de waarde van individuele bomen nader te onderzoeken en bestaande (monumentale of waardevolle) bomen zoveel mogelijk te behouden.²⁹ Als kap van volwassen bomen vereist is, dan beveelt de Commissie aan om te onderzoeken of plaatsing van nieuwe volwassen bomen mogelijk is.

²⁵ Het gaat om 2410 meter aan bomenrijen, waarvan 1180 meter aan waardevolle bomen, 450 meter aan monumentale bomenrijen en 780 meter aan gewone bomenrijen. In totaal wordt 2715 meter aan bomen teruggeplaatst of geplant waar nu de lanenstructuur al is onderbroken. Zo wordt de integriteit van de laanstructuur in de tijd versterkt.

²⁶ Voor een beter beeld van het effect zou het MER per bomenrij moeten inventariseren wat de waarde van iedere boom is, op zichzelf en binnen het omliggende landschap. Ook zou het MER per waardevolle of monumentale boom moeten beoordelen of verplanting mogelijk is.

²⁷ Het projectbesluit geldt niet als omgevingsvergunning voor andere activiteiten, zoals het kappen van bomen. Wel geldt het projectbesluit juridisch als een omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit in de zogenoemde overgangsfase van het omzetten van het tijdelijke deel van het omgevingsplan naar een nieuw omgevingsplan. Die fase duurt tot en met 31 december 2031.

²⁸ Voor de toestemmingen voor het kappen van bomen zijn de colleges van burgemeester en wethouders van de gemeenten Helmond en Deurne het bevoegd gezag.

²⁹ Hiervoor pleit ook een omwonende in een zienswijze.

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing

Toetsing door de Commissie

De Commissie bestaat uit een werkgroep van deskundigen. Deze werkgroep beoordeelt of het MER de benodigde milieu-informatie bevat en of deze juist is. Als er informatie ontbreekt of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij die essentieel vindt. Dat is het geval als aanvullende informatie in haar ogen kan leiden tot andere afwegingen. Dan adviseert de Commissie de ontbrekende of gecorrigeerde informatie alsnog beschikbaar te stellen, voordat het besluit wordt genomen. Om zich goed op de hoogte te stellen van de situatie heeft de werkgroep op 22 januari 2026 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. ir. Nicholas Clarke
ir. Joep Lax
Erwin van Maanen MSc.
mr. Roel Sillevius Smitt (secretaris)
Marja van der Tas (voorzitter)

Besluit waarvoor dit milieueffectrapport is opgesteld

Projectbesluit Herinrichting N270 West (Helmond–Walsberg).

Waarom wordt hiervoor een milieueffectrapport opgesteld?

Voor projecten die grote milieugevolgen kunnen hebben, kan in Nederland een milieueffectrapport (MER) vereist zijn. Uit [Bijlage V van het Omgevingsbesluit](#) onder de Omgevingswet volgt om welke projecten het gaat. Voor deze procedure gaat het in ieder geval om het project 'wegen' (categorie J1). Daarom is een project-MER opgesteld.

Bevoegd gezag besluit

Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant.

Initiatiefnemer besluit

Gedeputeerde Staten van de 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 tot en met 2 februari 2026 heeft toegestuurd. Ze heeft ze in haar advies verwerkt, voor zover relevant voor het MER.

Waar vind ik de stukken die de Commissie heeft beoordeeld?

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 info@commissiemer.nl
w commissiemer.nl

