



Commissie voor de
milieueffectrapportage



Herinrichting N270 West (Helmond-Walsberg)

Voorlopig toetsingsadvies over het milieueffectrapport en de aanvulling daarop



het MER zou dit alternatief de doorstroming en leefbaarheid niet of nauwelijks verbeteren, en wel (veel) negatieve milieugevolgen hebben.

De Commissie adviseerde ook om bij de vergelijking van het nieuw te onderzoeken alternatief met het VKA:

- rekening te houden met de optelsom van milieueffecten met een nieuwe Perifere Detailhandel Vestiging (PDV)–locatie in de gemeente Deurne, en
- de conclusies over doelbereik voor leefbaarheid en doorstroming voldoende te nuanceren voor wat betreft reistijden, belasting van kruispunten en effecten van stil asfalt.⁴

Wat staat in de aanvulling op het MER?

De aanvulling brengt een ‘minder ingrijpend alternatief’ (MIA) in beeld dat is gericht op het verbeteren van de verkeersveiligheid. Dit alternatief gaat uit van het handhaven van één rijstrook per rijrichting over het volledige tracé en het verbeteren van de verkeersveiligheid door inrichtingsmaatregelen. Die maatregelen zijn het realiseren van een (groene) middenberm en het beperken of onmogelijk maken van inhalen. Het MIA is niet gericht op het verbeteren van de doorstroming omdat het de kruispunten op het wegtracé niet aanpast.

De aanvulling brengt de milieueffecten van het MIA in beeld en vergelijkt die met het eerder gekozen VKA. Ook is vergeleken in welke mate de projectdoelen worden bereikt. Daarbij is rekening gehouden met recente ontwikkelingen in de omgeving, zoals de PDV–locatie en twee woningbouwprojecten van ongeveer 300 woningen in Deurne meegenomen.

In de aanvulling is nader onderbouwd dat de doorstroming in het VKA verbetert (score positief, ofwel ++) ten opzichte van de referentiesituatie. In het MIA zijn de doorstroming en toekomstbestendigheid hetzelfde als in de referentiesituatie (score neutraal, ofwel 0). De verkeersveiligheid verbetert in het VKA (positief, ++) en scoort licht positief in het MIA (+).

Het MIA heeft op enkele milieuthema’s minder effecten dan het VKA door het kleinere ruimtebeslag. Daardoor zijn er minder negatieve effecten op ruimtelijke kwaliteit, worden minder bomen, waaronder ook monumentale bomen, gekapt, en ontstaat er mogelijk bij minder woningen trillinghinder. De provincie ziet echter onvoldoende reden om het VKA aan te passen, omdat de verschillen met het MIA volgens de aanvulling beperkt zijn en op de meeste thema’s niet leiden tot een andere eindscore, en omdat het VKA beter dan het MIA de doorstroming en toekomstbestendigheid verbetert.

Wat is het advies van de Commissie?

Waar de Commissie op basis van het MER constateerde dat de doorstroming niet aantoonbaar zou verbeteren, is nu door middel van verliestijden per kruising voldoende concreet gemaakt en onderbouwd dat dit in het VKA wel het geval is. De aanvulling stelt hierbij echter dat de totale reistijd in het VKA 2 à 3 minuten lager is dan in het MIA over een traject van ongeveer 4 kilometer, omdat de kruispunten beter doorstromen. De Commissie merkt hierover op dat

⁴ De Commissie deed op basis van het MER drie constatering:

- 1) de reistijden veranderen over het hele traject niet of nauwelijks en zijn ook zonder dit project al geen grote knelpunten meer;
- 2) de belasting van kruispunten (volgens het MER de belangrijkste beperkende factor voor de doorstroming) was niet duidelijk;
- 3) de geluidhinder en gezondheidseffecten verminderen vooral vanwege de aanleg van stil asfalt in het project, maar de provincie zou waarschijnlijk stil asfalt ook los van dit project gaan aanleggen.

de gehanteerde methode om wachttijden en verliestijden te berekenen op het niveau van individuele kruispunten correct is. Deze methode gaat echter voorbij aan de mogelijk doserende werking van het eerste kruispunt. Daardoor is de winst in reistijd van het VKA mogelijk lager dan in de aanvulling staat.

Het MIA richt zich uitsluitend op de verkeersveiligheid en heeft als harde randvoorwaarde dat geen uitbreiding van infrastructuur plaatsvindt. Hierdoor was feitelijk op voorhand al duidelijk dat de doorstroming in dat alternatief niet zou verbeteren en dat het dus geen passend alternatief zou zijn. De Commissie denkt echter dat er een optimum mogelijk is: een alternatief dat bijdraagt aan alle verkeersdoelen door óók de kruispunten en daarmee de doorstroming te verbeteren én zo min mogelijk milieueffecten te veroorzaken⁵. Daarmee wordt dan ook het projectdoel 'leefbaarheid' beter gediend dan in het huidige VKA. Door de focus op verkeersveiligheid is een dergelijk alternatief niet in beeld gebracht. De aanvulling onderbouwt niet waarom een dergelijk alternatief niet realistisch zou zijn. De Commissie adviseerde in haar voorlopige advies juist om een alternatief te onderzoeken dat zich wél op alle projectdoelen richt.

De aanvulling maakt belangrijke verschillen in milieueffecten tussen het VKA en het MIA bovendien onvoldoende zichtbaar voor de besluitvorming. Het gaat om verschillen op de thema's geluid, trillingen, gezondheid, ecologie, landschap en cultuurhistorie.

De Commissie adviseert om in een tweede aanvulling op het MER, voorafgaand aan het besluit over het projectbesluit, een optimaal alternatief in beeld te brengen dat met minder milieueffecten dan het VKA bijdraagt aan álle projectdoelen (doorstroming, verkeersveiligheid én leefbaarheid), ófwel te onderbouwen dat dit geen realistisch alternatief zou zijn. Daarnaast moeten verschillen in milieueffecten en doelbereik van de in beeld gebrachte alternatieven duidelijk zichtbaar worden voor de besluitvorming. Specifiek gaat het om de volgende milieueffecten:

- **Geluid, trillingen en gezondheid.** De aanvulling gaat nog steeds uit van de aanleg van stil asfalt in het voornemen, terwijl de Commissie dit eerder nuanceerde. Als de aanleg van stil asfalt in de referentiesituatie zou zijn meegenomen, zou dit leiden tot een neutrale score voor het MIA en een (licht) negatieve voor het VKA op geluid en daarmee op gezondheid. Deze beschouwing of nuancering ontbreekt. Bij trillingen hanteert de aanvulling dezelfde beoordelingsmethode als het MER (het aantal woningen binnen 50 meter van de weg), terwijl dat geen realistisch beeld geeft van het milieueffect en dus niet van verschillen tussen VKA en MIA. Ook dit had de Commissie in haar voorlopige advies al opgemerkt.
- **Ecologie (soorten).** De aanvulling maakt vooral een vergelijking van verschillen in ruimtebeslag van de alternatieven en de ecologische gevolgen daarvan. Doordat een vergelijking van geluidcontouren van het VKA en MIA ontbreekt, zijn de gevolgen van geluid op de natuur niet inzichtelijk. Ook ontbreken de (verschillen in) effecten op de levendbarende hagedis, een strikt beschermde soort waar de Commissie in haar voorlopige advies ook al op wees.
- **Landschap en cultuurhistorie.** Op deze thema's scoren het VKA en het MIA hetzelfde. Bij het VKA worden echter bomen gekapt over een lengte van 2400 meter en bij het MIA over 1800 meter (een verschil van 25%). In de aanvulling staat ook dat bij het MIA géén *monumentale* bomenrijen gekapt zouden worden, terwijl het in het VKA om 450 meter

⁵ Te denken is aan een alternatief met beperkte toevoeging van rijstroken op de kruispunten, al dan niet versmald volgens de nieuwste richtlijnen of een combinatie met actieve dosering.

gaat. Monumentale bomen hebben een ontwikkeltijd van minimaal 50 jaar en zijn ook van belang voor vleermuizen. Niet toegelicht is waarom deze verschillen geen plek hebben gekregen in de scores.

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.

Eerdere adviezen 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.

Op 24 maart 2026 adviseerde Commissie over het MER, zoals hiervoor toegelicht. In dat advies gaf zij aan welke essentiële milieu-informatie nog ontbrak. Ook deed zij aanbevelingen om de kwaliteit van de besluitvorming, nu en in de toekomst, te verbeteren. Deze aanbevelingen worden niet geadresseerd in de door de provincie opgestelde aanvulling en zijn daarom nog steeds van kracht.

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. Dit was in het kader van haar eerdere advies over het MER. De provincie en haar adviseurs hebben hierbij een nadere toelichting gegeven op het project. De deskundigen van de Commissie hebben voor een goed begrip van de stukken vragen gesteld over het MER.

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.commissiener.nl in te vullen in het zoekvak.

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 in het kader van haar voorlopige advies over het MER 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 reeds in haar voorlopige advies over het MER 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@commissiener.nl
w commissiener.nl