

Aanvulling op het milieueffectrapport

Herinrichting N270 West (Helmond - Walsberg)

Provincie Noord-Brabant



Inhoudsopgave

Samenvatting	4
1. Aanleiding aanvulling MER	5
2. Nadere toelichting afgevalen alternatieven	7
2.1 Onderzochte alternatieven en varianten in eerdere planfase	7
2.2 Afweging en doorwerking naar de huidige planfase	7
3. Referentiesituatie en alternatieven	8
3.1 Geactualiseerde referentiesituatie	8
3.2 VKA (met geactualiseerde referentiesituatie)	9
3.3 MIA: minder ingrijpend alternatief	10
4. Milieueffecten VKA en MIA	12
4.1 Verkeer	12
4.2 Geluid en trillingen	17
4.3 Luchtkwaliteit	17
4.4 Gezondheid	18
4.5 Bodem	21
4.6 Grondwater	22
4.7 Oppervlaktewater	23
4.8 Natuur – beschermde soorten	24
4.9 Natuur - beschermde gebieden	26
4.10 Houtopstanden	27
4.11 Landschap, cultuurhistorie en archeologie	27
4.12 Ruimtelijke kwaliteit	28
4.13 Externe veiligheid	29
4.14 Sociale en ruimtelijke aspecten	29
4.16 Recreatie	31
4.17 Landbouw	31
5. Milieueffecten, doelbereik en keuze VKA	34
5.1 Effecten	34
5.2 Doelbereik	36
5.3 Keuze voorkeursalternatief	37
Bijlage 1 Notitie verkeerseffecten en verkeersafwikkeling N270	38
Bijlage 2 Achtergrondnotitie geluid	39

Bijlage 3 Achtergrondnotitie luchtkwaliteit.....	40
Bijlage 4 Stikstofdepositie-onderzoek	41
Bijlage 5 Ontwerpnotitie MIA.....	42
Bijlage 6 Wegontwerp MIA.....	43

Samenvatting

Aanleiding voor deze aanvulling op het MER was het advies van de Commissie mer, die het volgende aangaf. “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.”

Naar aanleiding van een aantal suggesties van de Commissie is in deze aanvulling eerst toegelicht voor een aantal alternatieven die eerder zijn onderzocht waarom deze niet realistisch waren en zijn afgefallen. Vervolgens is, naast het bestaande voorkeursalternatief (VKA), een minder ingrijpend alternatief (MIA) uitgewerkt dat gericht is op verkeersveiligheid en het minimaliseren van milieueffecten op soorten, NNB, landschap, ruimtelijke kwaliteit, archeologie en trillinghinder door minder ruimtebeslag. Beide alternatieven zijn doorgerekend en beoordeeld op doelbereik en milieueffecten ten opzichte van een geactualiseerde referentiesituatie, inclusief recente ontwikkelingen in Deurne.

Uit de vergelijking blijkt dat het MIA op enkele milieuthema's iets gunstiger scoort door het kleinere ruimtebeslag, maar dat de verschillen overwegend beperkt zijn en vaak niet leiden tot een andere eindbeoordeling. Tegelijkertijd draagt het VKA beter bij aan de projectdoelen: het verbetert de doorstroming, verkeersveiligheid en toekomstbestendigheid, terwijl het MIA wel bijdraagt aan verkeersveiligheid, maar niet toekomstbestendig blijkt te zijn.

Gezien de kleine verschillen in milieueffecten is het doelbereik doorslaggevend voor de keuze om het VKA zoals dat in het ontwerpprojectbesluit is opgenomen, te handhaven.

1. Aanleiding aanvulling MER

Begin 2026 heeft het MER voor de herinrichting van de N270 tussen Helmond en Walsberg ([klik hier voor het digitale MER N270](#)) samen met het ontwerp-projectbesluit ter inzage gelegen voor zienswijzen. Na de zienswijzenperiode heeft de provincie Noord-Brabant aan de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie mer) gevraagd te adviseren over de juistheid en volledigheid van het MER. Op 24 maart 2026 heeft de Commissie haar voorlopig advies uitgebracht ([Advies cie mer a3582ts](#)).

In dat advies constateert de Commissie dat in het MER er maar één voorkeursrichting van het project is onderzocht en dat het MER laat zien dat de doorstroming en leefbaarheid daarmee niet of nauwelijks zullen verbeteren. Het is daarom essentieel dat er een alternatief wordt onderzocht waarmee de verkeersveiligheid en andere doelen met minder ingrijpende maatregelen kunnen worden verbeterd. De Commissie stelt: “Het doelbereik is beperkt, deels onduidelijk en noopt tot onderzoek naar milieuvriendelijkere alternatieven.” Daarbij worden drie punten benoemd: doelbereik doorstroming en leefbaarheid zijn te beperkt en deels onduidelijk beschreven; onderzoek ook minder ingrijpende maatregelen en neem recente ontwikkelingen in Deurne mee in de vergelijking.

De Commissie adviseert een aanvulling op het MER te maken, voorafgaand aan het definitieve besluit over het projectbesluit. De Commissie doet ook een aantal aanbevelingen. Een reactie op deze aanbevelingen van de Commissie is te vinden in de nota van zienswijzen.

Het advies van de Commissie is hieronder weergegeven in vetgedrukte punten. Per punt is toegelicht hoe dit is verwerkt in deze aanvulling op het MER.

1. Een alternatief te onderzoeken waarin de projectdoelen worden gehaald met minder milieueffecten

In hoofdstuk 2 wordt eerst de historie van het MER nader toegelicht waarin beschreven wordt welke relevante alternatieven en varianten zijn onderzocht en waarom deze zijn afgefallen, met name met het oog op de suggestie van de Commissie om wellicht met parallelstructuren te werken.

In deze aanvulling op het MER wordt vervolgens een alternatief (Minder Ingrijpend Alternatief; MIA) uitgewerkt dat met name is gericht op de verbetering van de verkeersveiligheid en maatregelen die daarvoor nodig zijn. Dit zijn minder ingrijpende maatregelen (cf. advies van de Commissie), met minder ruimtebeslag en daarom ook minder milieugevolgen dan het definitieve voorkeursalternatief zoals beschreven in het MER. Dit alternatief wordt uitgewerkt binnen het bestaande tracé, uitgaande van één rijstrook per rijrichting en zonder structurele wegverbreding. De beschrijving van dit MIA is te vinden in paragraaf 3.3 en de beoordeling is te vinden in hoofdstuk 4 en 5.

2. Het doelbereik van het nieuwe alternatief te vergelijken met het VKA uit het voorliggende MER

Dit wordt concluderend beschreven in hoofdstuk 5, waarna er een keuze wordt gemaakt voor het gewenste voorkeursalternatief.

3. Te motiveren voor welk alternatief 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-locatie

De PDV wordt in deze aanvulling als autonome ontwikkeling beschouwd en is daarmee onderdeel geworden van de referentiesituatie. Gezien het feit dat de referentiesituatie is gewijzigd (toelichting in paragraaf 3.1), zijn een aantal berekeningen opnieuw gedaan voor het VKA, en ook voor het MIA en is de beoordeling op de relevante thema's aangepast. In hoofdstuk 4 zijn de effecten van het MIA beschreven en is ook de aangepaste beoordeling van het VKA opgenomen om de vergelijking tussen beide alternatieven goed te kunnen maken. De conclusie is te vinden in hoofdstuk 5.

4. 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

Een samenvattende analyse van de milieueffecten is gedaan in paragraaf 5.1. Het doelbereik is geanalyseerd in paragraaf 5.2.

In paragraaf 5.3 wordt de vergelijking gemaakt tussen de effecten en het doelbereik van beide alternatieven (VKA en MIA) en is de keuze voor het VKA onderbouwd. Het alternatief dat het beste bijdraagt aan de doelstellingen van het project zal worden gekozen.

2. Nadere toelichting afgevalen alternatieven

In eerdere fasen van de planstudie voor de herinrichting van de N270 West is een brede verkenning uitgevoerd naar mogelijke alternatieven en varianten voor de weg. In deze verkenning zijn er meerdere hoofdalternatieven en varianten onderzocht en onderling vergeleken. In het MER is hierover geschreven in de paragrafen 3.1 tot en met 3.3.

Hierna volgt een korte onderbouwing van waarom er eerder al alternatieven of varianten zijn afgevalen.

2.1 Onderzochte alternatieven en varianten in eerdere planfase

In de eerdere planfase zijn vier hoofdalternatieven beschouwd, variërend van uitbreiding naar 2x2 rijstroken aan de noord- en/of zuidzijde tussen de Raktweg en de Binderendreef tot een alternatief waarbij de weg ruimtelijk geschikt wordt gemaakt voor toekomstige verbreding. Binnen deze alternatieven zijn diverse varianten onderzocht, waaronder:

- parallelwegen voor langzaam verkeer en landbouwverkeer;
- verschillende oplossingsrichtingen voor fietsverkeer, waaronder snelfietsroutes en ongelijkvloerse oversteken;
- varianten voor de aansluiting met de N279;
- aanvullende ontwerpvarianten gericht op verkeersveiligheid, waterberging en ruimtelijke inpassing.

Deze alternatieven en varianten zijn ontwerptechnisch uitgewerkt en vervolgens beoordeeld op doelbereik (doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid), milieueffecten en ruimtelijke consequenties. Daarbij is expliciet aandacht besteed aan effecten op natuur, landschap, bosgebieden, ruimtebeslag en uitvoerbaarheid.

2.2 Afweging en doorwerking naar de huidige planfase

Uit deze eerdere beoordeling is gebleken dat alternatieven met verdubbeling van rijstroken en aanleg van een parallelstructuur weliswaar bijdragen aan het oplossen van bepaalde functionele vraagstukken, maar tegelijkertijd gepaard gaan met een aanzienlijk groter ruimtebeslag en een hogere milieubelasting. Met name in ecologisch en landschappelijk kwetsbare delen van het tracé, zoals het Zandbos en aangrenzende onderdelen van het Natuurnetwerk Brabant, leiden parallelwegen tot extra aantasting en versnippering. Daarnaast is vastgesteld dat deze alternatieven financieel en ruimtelijk moeilijk inpasbaar zijn binnen de actuele randvoorwaarden van het project en slechts beperkt bijdragen aan het oplossen van de primaire knelpunten zoals beschreven in paragraaf 2.1 van het MER (probleemstelling) waarvoor de herinrichting van de N270 is voorzien.

Op basis van deze afweging zijn de alternatieven met verdubbeling van het aantal rijstroken tussen de Raktseweg en de Binderendreef en aanleg van een parallelstructuur niet meer realistisch en daarom afgevalen.

In plaats van het opnieuw volledig uitwerken en doorrekenen van alle eerder onderzochte alternatieven en varianten, is gezien bovenstaand voortraject dan ook gekozen voor een gerichtere uitwerking in de vorm van een minder ingrijpend alternatief (MIA), met de focus op verkeersveiligheid en minder ruimtebeslag. Hiermee wordt invulling gegeven aan het advies van de Commissie mer om alternatieven te vergelijken.

3. Referentiesituatie en alternatieven

3.1 Geactualiseerde referentiesituatie

In aanvulling op de autonome ontwikkelingen zoals beschreven in het MER N270 zijn er een drietal recente autonome ontwikkelingen in de gemeente Deurne meegenomen in deze aanvulling op het MER N270 als onderdeel van de referentiesituatie (en plansituatie):

1. **Ontwikkeling van een Perifere Detailhandelsvestiging (PDV)**
2. **Woningbouwontwikkeling De Groene Heerlijkheid**
3. **Woningbouwontwikkeling De Grote Bottel**

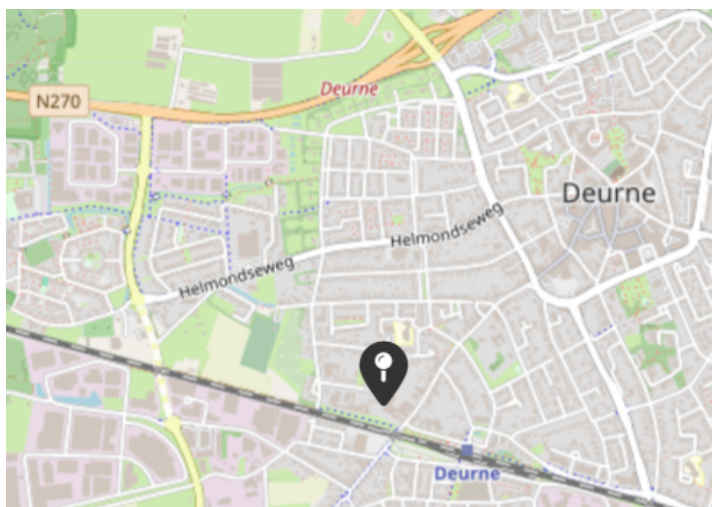
1. Parallel aan de werkzaamheden van de provincie Noord-Brabant voor de herinrichting van de N270 werkt de gemeente Deurne aan de besluitvorming over een plan voor een PDV-locatie aan de noordzijde van de N270. Deze PDV betreft grootschalige winkels zoals bouwmarkten, meubelzaken, tuincentra, etc. Het ontwerp-omgevingsplan Perifere Detailhandelsvestiging (PDV) is ter inzage gelegd op 23 december 2025. Dit plan heeft daarmee een gedeeltelijke overlap met de terinzagelegging van het ontwerp-projectbesluit reconstructie N270 Helmond-Walsberg(o-PB), dat op 5 december 2025 ter inzage is gelegd.

Het gaat om een ontwikkeling die dermate voldoende concreet is én waarvan wordt voorzien dat deze ook daadwerkelijk uitgevoerd gaat worden dat het beschouwd mag worden als een autonome ontwikkeling. In deze aanvulling op het MER wordt het plan voor de PDV-locatie dan ook opgenomen als autonome ontwikkeling in de referentiesituatie en plansituatie van de N270 voor wat betreft de verkeersberekeningen en verkeersgerelateerde onderzoeken.

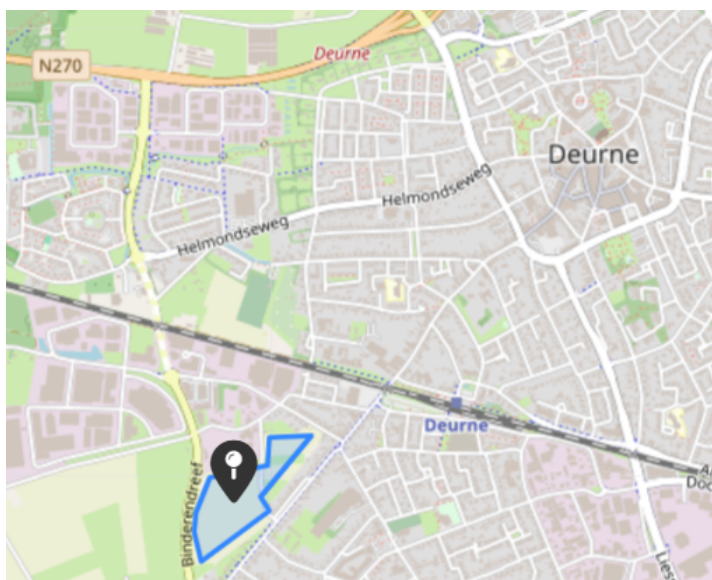


Figuur 1 De locatie van de PDV (Bron: www.deurne.nl)

2. en 3. Daarnaast zijn er in Deurne twee nieuwe woningbouwprojecten in voorbereiding, namelijk de Groene Heerlijkheid (ca. 317 nieuwe woningen) en de Grote Bottel 9 (ca. 330 nieuwe woningen). Deze woningbouwprojecten zijn dusdanig zeker dat ze meegenomen moeten worden in de referentiesituatie, mede omdat dit bij studies rondom de PDV-ontwikkeling ook is gedaan.



Figuur 2 De locatie van woningbouwontwikkeling De Groene Heerlijkheid (Bron: www.deurne.nl)

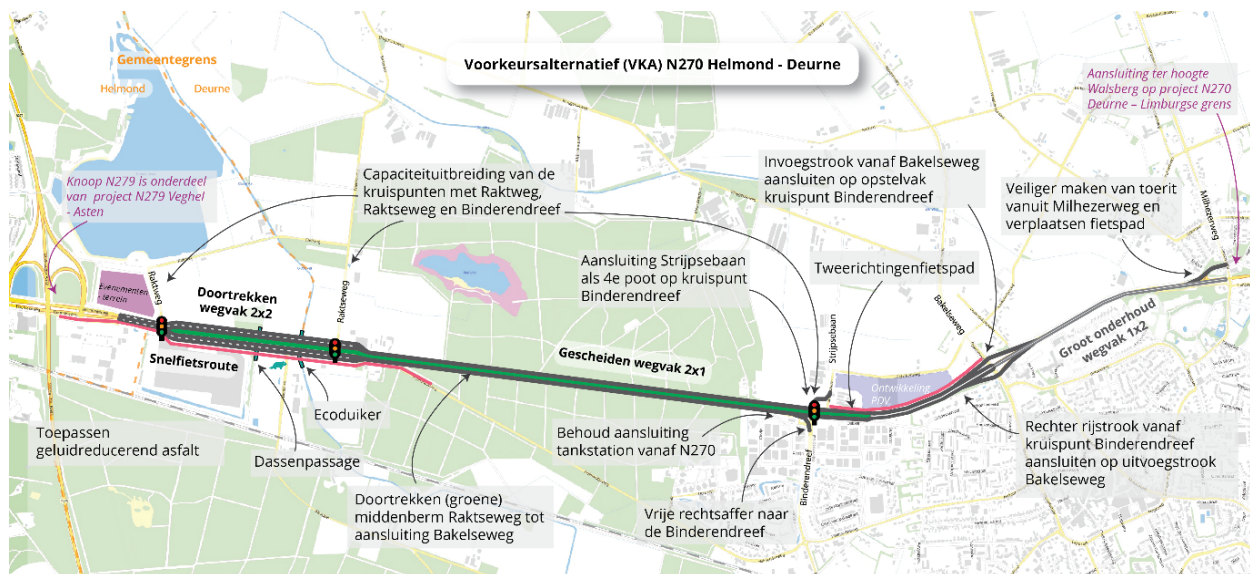


Figuur 3 De locatie van woningbouwontwikkeling De Grote Bottel (Bron: www.deurne.nl)

De PDV-ontwikkeling en twee nieuwe woningbouwprojecten in Deurne zorgen voor extra verkeer op de N270.

3.2 VKA (met geactualiseerde referentiesituatie)

Het VKA (zie Figuur 4 Het voorkeursalternatief (VKA)) is niet gewijzigd ten opzichte van het MER, alleen de referentiesituatie is aangepast. Als gevolg van de aanpassing van de referentiesituatie zijn er ook effecten op een aantal verkeersgerelateerde thema's. Alleen die effecten worden beschreven in deze aanvulling op het MER.



Figuur 4 Het voorkeursalternatief (VKA)

3.3 MIA: minder ingrijpend alternatief

Op advies van de Commissie mer is er een minder ingrijpend alternatief (MIA) uitgewerkt. Dit MIA, zoals weergegeven in Figuur 5 Schematische weergave minder ingrijpend alternatief N270 Helmond-Walsberg, bestaat op hoofdlijnen uit:

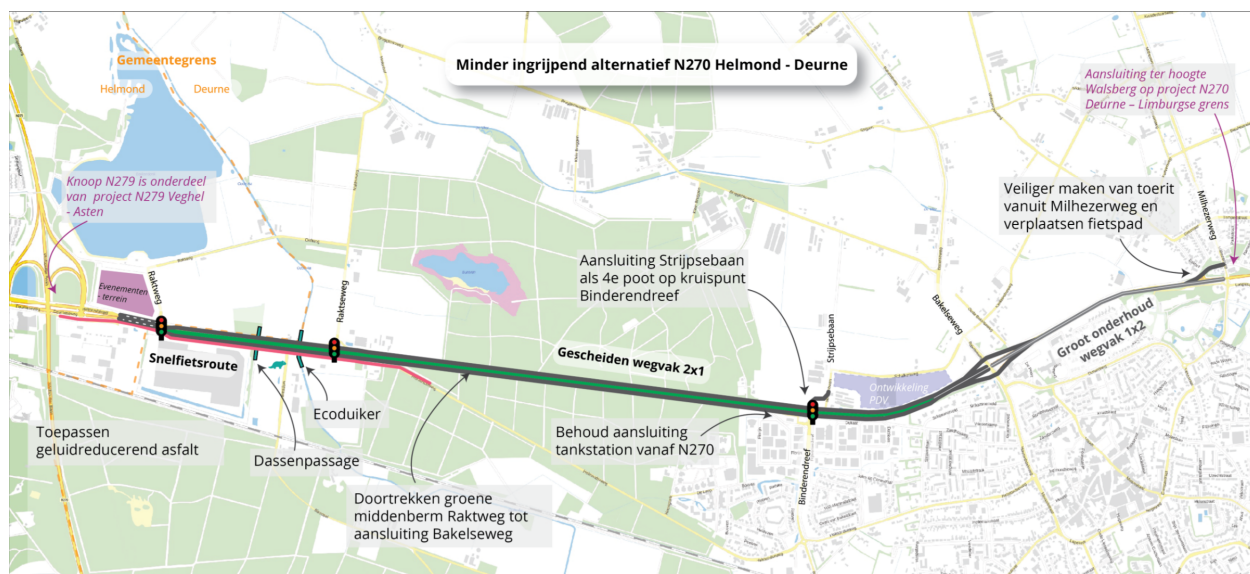
- de handhaving van één rijstrook per rijrichting over het volledige tracé;
- de verbetering van de verkeersveiligheid door inrichtingsmaatregelen in plaats van capaciteitsvergroting van de kruispunten, door:
 - o de toepassing en doorzetting van een (groene) middenberm als fysieke rijbaanscheiding;
 - o het verder beperken of onmogelijk maken van inhaalbewegingen.

Ten opzichte van het VKA zijn in het MIA geen wegverbredingen naar 2x2 rijstroken opgenomen, worden kruispunten niet uitgebreid ten behoeve van extra capaciteit en vervallen aanvullende opstelstroken, in- en uitvoegstroken en overige maatregelen die primair gericht zijn op verbetering van de doorstroming.

Het MIA richt zich uitsluitend op verbetering van de verkeersveiligheid binnen het bestaande tracé en het betreft een ontwerp dat is gericht op het minimaliseren van ruimtebeslag, en daarmee op het beperken van negatieve effecten op aspecten zoals natuur, landschap en ruimtelijke kwaliteit en trillingen (milieueffecten). Voor het MIA wordt dezelfde (geactualiseerde) referentiesituatie gehanteerd als voor het VKA.

Er is in het MIA dus niet voorzien in extra capaciteit voor het verkeer op wegvakken en kruispunten. De capaciteit op wegvakniveau en op kruispuntniveau is dan ook vergelijkbaar met de referentiesituatie. Daarom is voor de verkeerscijfers de referentiesituatie ook representatief voor het MIA.

Om het MIA en het VKA zorgvuldig en objectief met elkaar te kunnen vergelijken, zijn voor het MIA dezelfde ontwerprichtlijnen gehanteerd als destijds voor het VKA, zie hiervoor ook de ontwerpnotitie (Bijlage 5 Ontwerpnotitie MIA).



Figuur 5 Schematische weergave minder ingrijpend alternatief N270 Helmond-Walsberg

4. Milieueffecten VKA en MIA

De gewijzigde referentiesituatie beïnvloedt de effecten van het VKA op verkeer en verkeersgerelateerde thema's zoals geluid en trillingen, luchtkwaliteit en gezondheid. Deze milieueffecten zijn daarom opnieuw doorgerekend en beoordeeld voor het VKA. Deze thema's volgen hierna als eerste. De overige milieueffecten worden niet beïnvloed door de wijziging van de referentiesituatie en worden daarom voor het VKA ook niet opnieuw beschreven in deze aanvulling.

Voor de beoordeling van het MIA is uitgegaan van het ontwerp zoals beschreven in paragraaf 3.3 **MIA: minder ingrijpend alternatief**, met dezelfde (aangepaste) referentiesituatie als het VKA.

Hieronder worden de milieueffecten van het VKA én MIA toegelicht voor de thema's verkeer, geluid en trillingen, luchtkwaliteit en gezondheid. Daarnaast wordt het effect van het MIA beschreven voor dezelfde thema's als die in het MER zijn onderzocht voor het VKA.

Voor de beoordeling is dezelfde beoordelingssystematiek gehanteerd als in het MER. Voor de verkeerseffecten is deze verduidelijkt en is ingezoomd op de verkeersafwikkeling op kruispuntniveau.

4.1 Verkeer

De uitgangspunten en resultaten van de verkeersberekeningen zijn beschreven in de notitie in Bijlage 1 **Notitie verkeerseffecten en verkeersafwikkeling N270**.

Het onderdeel verkeer is beoordeeld op de aspecten doorstroming, verkeersveiligheid en toekomstbestendigheid.

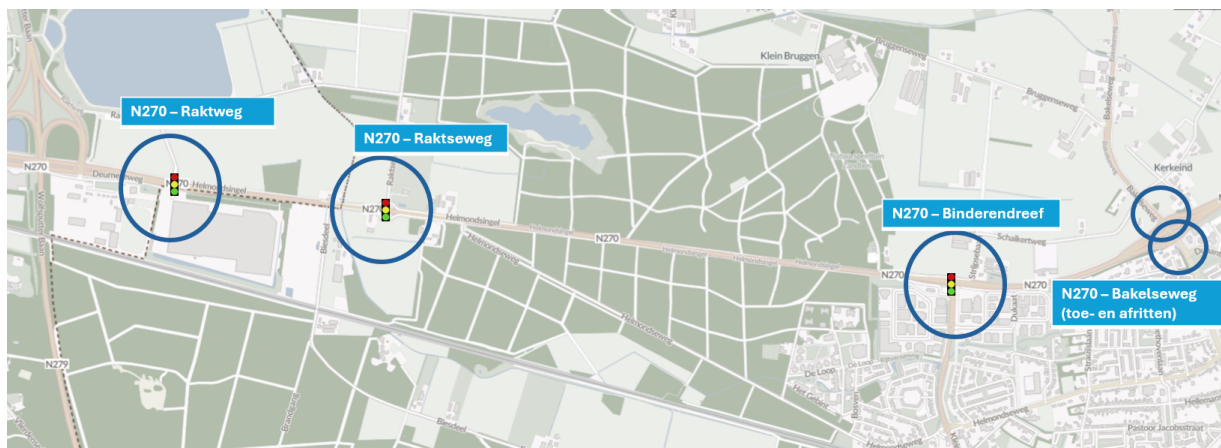
Doorstroming

Om inzicht te krijgen in de effecten op de verkeersafwikkeling en daarmee ook de doorstroming zijn voor het VKA en MIA gedetailleerde berekeningen op kruispuntniveau uitgevoerd. Op deze wijze is inzicht ontstaan in de afwikkelingskwaliteit in de verschillende situaties en de gevolgen voor de gemiddelde wachttijden in de spitsperiodes.

De verkeersafwikkeling op kruispuntniveau is daarbij onderzocht voor de volgende locaties (zie ook Figuur 6):

- N270 – Raktweg (Verkeersregelinstallatie)
- N270 – Raktseweg (Verkeersregelinstallatie)
- N270 – Binderendreef (Verkeersregelinstallatie)

Voor de volledigheid is ook de verkeersafwikkeling op de Afrit N270 – Bakelseweg-noord en -zuid doorgerekend. Op deze locaties zijn in het VKA en MIA echter geen wijzigingen aan de infrastructuur beoogd. De resultaten hiervan zijn opgenomen in bijlage 1.



Figuur 6 Locaties waarvoor de verkeersafwikkeling op kruispuntniveau is doorgerekend

Voor de doorstroming op de N270 zijn de kruispunten die zijn uitgevoerd met verkeerslichten van belang. Voor de beoordeling wordt daarbij getoetst aan de maximaal acceptabele cyclustijd van een kruispunt. De cyclustijd is daarbij de tijd voor een volledige cyclus van de verkeerslichten waarbij alle richtingen minimaal één keer groen hebben gehad. Dit om de doorstroming soepel te houden en lange wachtrijen te voorkomen. Het gehanteerde beoordelingskader is opgenomen in Tabel 1.

Tabel 1 Beoordelingskader kruispunten met verkeersregelininstallatie (VRI)

Beoordelingskader verkeersafwikkeling verkeersregelininstallatie (VRI)		
Cyclustijden (s)	3-taks kruispunt	4-taks kruispunt
Goed	<75 s	<90 s
Redelijk/matig	75-90	90-c120 s
Slecht	>90 s	> 120 s

Resultaten van de kruispuntberekeningen

De verkeersafwikkeling voor de verkeerslichten is ook voor de huidige situatie in beeld gebracht. Het basisjaar van het verkeersmodel betreft het jaar 2019. Op basis van verkeersstellingen is ten opzichte van 2019 een groei van het verkeer te zien voor 2024. Afhankelijk van het wegvak varieert de verkeerstoename tot maximaal 10%. Daarom is een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd met verkeerscijfers voor het basisjaar 2019 en een ophoging van de verkeerscijfers met 10%. Tabel 2 geeft een overzicht van de berekende cyclustijden van de kruispunten en de bijbehorende beoordeling.

Tabel 2 Resultaten verkeersafwikkeling huidige situatie en gevoeligheidsanalyse (VRI)

	Ochtendspits	Avondspits
N270 - Raktweg		
Situatie basisjaar	(100 s) redelijk/matig	(75 s) goed
Situatie Basisjaar gevoeligheidsanalyse	(>150 s) slecht	(84 s) redelijk/matig
N270 – Raktseweg		
Situatie basisjaar	(90 s) redelijk/matig	(110 s) redelijk/matig
Situatie Basisjaar gevoeligheidsanalyse	(120 s) slecht	(>150 s) slecht
N270 – Binderendreef		
Situatie basisjaar	(55 s) goed	(110 s) slecht
Situatie Basisjaar gevoeligheidsanalyse	(70 s) goed	(>150 s) slecht

Op basis van de verkeerscijfers uit het basisjaar van het verkeersmodel is te zien dat de verkeersafwikkeling op de kruispunten N270 – Raktweg en N270 – Raktseweg als redelijk kan worden beschouwd. Voor het kruispunt N270 – Binderendreef kan in het basisjaar het verkeer in de avondspits al niet meer binnen een acceptabele cyclustijd worden afgewikkeld.

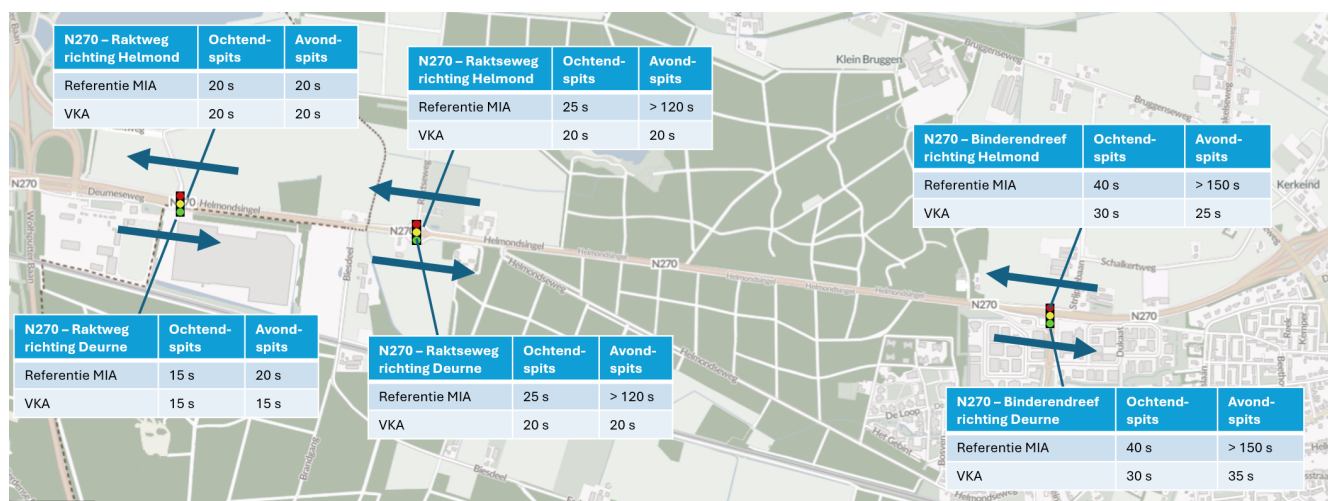
Ten opzichte van het basisjaar is het verkeer reeds toegenomen, waarvoor een gevoeligheidsanalyse is uitgevoerd. Te zien is dat op basis van de gevoeligheidsanalyse de verkeersafwikkeling verder onder druk komt te staan. Voor alle drie de onderzochte kruispunten met verkeerslichten kan het verkeer in één of beide spitsperiodes niet meer binnen een acceptabele cyclustijd verwerkt worden. De huidige inrichting van de kruispunten is in de huidige situatie dus al deels onvoldoende en kan geen verdere groei meer aan.

Hierna is ingegaan op de effecten van de verkeersafwikkeling in het VKA en het MIA. Tabel 3 geeft hiervan een samenvatting. In de tabel is ingegaan op de beoogde aanpassingen van de kruispunten in zowel het MIA als het VKA. Vervolgens is inzicht gegeven in de berekende cyclustijden voor de kruispunten inclusief de bijbehorende beoordeling.

Tabel 3 Samenvatting van de resultaten van de verkeersafwikkeling MIA en VKA

Referentiesituatie/MIA							Plansituatie VKA	
Kruispunt	Aanpassingen Referentie/MIA	Aanpassingen Plansituatie VKA	Ochtendspits	Avondspits	Ochtendspits	Avondspits		
N270-Raktweg	Geen wijzigingen	Capaciteitsuitbreiding op N270 in westelijke richting t.b.v. ochtendspits	(95 s) redelijk/matig	(76 s) goed	(62 s) goed	(67 s) goed		
N270-Raktseweg	Geen	Capaciteitsuitbreiding op N270 in zowel oostelijke als westelijke richting	(110 s) redelijk/matig	(120 s) slecht	(45 s) goed	(47 s) goed		
N270-Binderendreef	Alleen een vierde tak t.b.v. ontsluiting PDV en bijbehorende opstelstroken	Vierde tak aan noordzijde inclusief capaciteitsuitbreiding en een vrije rechtsafer vanaf N270 west richting Binderendreef	(110 s) redelijk/matig	(>150 s) slecht	(67 s) goed	(76 s) goed		

Figuur 7 toont een overzicht van de gemiddelde wachttijden/vertragingstijden in de spitsperiodes voor de verschillende situaties. Deze wachttijden zijn specifiek berekend per kruispunt. Wanneer het verkeer in de spitsperiodes niet binnen een acceptabele cyclustijd kan worden afgewikkeld (zie Tabel 3 Samenvatting van de resultaten van de verkeersafwikkeling MIA en VKA) zal het verkeer op de doorgaande richtingen veelal één of meer cycli moeten wachten waardoor er sprake is van een extra wachttijd.



Figuur 7 Effecten op de gemiddelde wachttijden in seconden (s) in de spitsperiodes

VKA

Door de beoogde capaciteitsuitbreiding op de kruispunten in het VKA is in de ochtendspits en de avondspits sprake van een goede verkeersafwikkeling. De aanpassingen in extra opstelcapaciteit bij de kruispunten Raktweg en Raktseweg zorgen ervoor dat het verkeer beter doorstroomt. Ook de capaciteitsuitbreiding en de vrije rechtsafer bij het kruispunt N270 – Binderendreef zorgen ervoor dat het verkeer binnen acceptabele cyclustijden kan worden verwerkt en de verkeersafwikkeling daarmee als goed beoordeeld wordt. Op het aspect doorstroming scoort het VKA volgens het beoordelingskader in het MER ten opzichte van de referentiesituatie positief (++).

MIA

In het MIA is te zien dat de verkeersafwikkeling in de ochtendspitsperiode op de kruispunten van de N270 redelijk tot matig is en tegen de capaciteitsgrenzen aan loopt. In de avondspitsperiode ontstaan grotere knelpunten ten aanzien van de verkeersafwikkeling wanneer de capaciteit op de N270 niet wordt uitgebreid.

Voor de kruispunten N270 – Raktseweg en N270 – Binderendreef kan het verkeer niet binnen een acceptabele cyclustijd worden afgewikkeld in het MIA. Dit zorgt ervoor dat er filevorming ontstaat en dat het verkeer in doorgaande richting extra vertraging oploopt. Naar verwachting loopt de vertraging op het traject Helmond – Walsberg op tot 2-3 minuten. De verkeersafwikkeling op kruispuntniveau wordt daarbij beoordeeld als slecht. Ten opzichte van de referentiesituatie is er volgens het beoordelingskader in het MER sprake van een neutrale score (0), vergelijkbaar met de referentiesituatie, omdat het MIA voor verkeer vergelijkbaar is met de referentiesituatie.

Verkeersveiligheid

VKA

De verkeersveiligheid voor het VKA is reeds beoordeeld in het MER en wijzigt verder niet. Op basis van de geactualiseerde verkeersberekeningen blijkt dat met het VKA sprake is van een goede doorstroming op kruispuntniveau en dat er in de toekomst geen filevorming meer te verwachten is op locaties waar weggebruikers dit niet verwachten. Dit heeft een extra positief effect op de verkeersveiligheid ten opzichte van de referentiesituatie (++).

MIA

In het MIA is net als in het VKA grotendeels een rijbaanscheiding toegepast waarbij over het gehele tracé wordt uitgegaan van 2x1 rijstrook. Daarmee is het niet meer mogelijk voor verkeer om in te halen, wat de verkeersveiligheid ten goede komt.

De nieuwe weginrichting zorgt ervoor dat de verkeersveiligheid verbetert ten opzichte van de referentiesituatie. In het MIA zijn echter nog wel knelpunten op kruispuntniveau te verwachten ten aanzien van de doorstroming van verkeer waardoor er (net als in de referentiesituatie) een grotere kans is op kopstaart-aanrijdingen. Gezien het bovenstaande scoort het MIA licht positief (+) ten opzichte van de referentiesituatie.

Toekomstbestendigheid

VKA

In het VKA kan het verkeer met de beoogde kruispuntuitbreidingen goed worden afgewikkeld in 2040. Daarbij is in het VKA nog ruimte om een verdere groei van verkeer op te vangen.

Daarnaast is in het VKA uitgegaan van 2x2 rijstroken tussen de Raktweg en Raktseweg en tussen de Binderendreef en de Bakelseweg (verlenging van de toe- en afritten). Dit betreft deels opstelstroken en deels een verlenging van de in- en uitvoegstroken. Daarmee ontstaan er minder weefbewegingen op deze

wegvakken en is er meer capaciteit beschikbaar. Ook het kunnen passeren van landbouwverkeer op de N270 tussen de Raktweg en de Raktseweg zorgt voor meer capaciteit in de afwikkeling wanneer er landbouwverkeer aanwezig is op dit wegdeel. Daarmee scoort het VKA positief (++) ten opzichte van de referentiesituatie.

MIA

Voor het MIA is reeds geconcludeerd dat de verkeersafwikkeling op de kruispunten onvoldoende is om de toekomstige verkeersstromen te verwerken. Daarmee is het MIA onvoldoende toekomstbestendig. Ten opzichte van de referentiesituatie is daarmee sprake van een neutrale score (0) omdat de verkeersafwikkeling en toekomstvastheid vergelijkbaar is met de referentiesituatie.

4.2 Geluid en trillingen

Wijzigingen in geluidsbelasting

De uitgangspunten en resultaten van de geluidsberekeningen zijn weergegeven in Bijlage 2 **Achtergrondnotitie geluid**. In zowel het MIA als het VKA is daarbij uitgegaan van het toepassen van geluidsreducerend asfalt ten opzichte van de asfaltverharding waarop de geluidsproductieplafonds van de provincie zijn gebaseerd (huidige asfaltverharding).

Omdat de herinrichting van de N270 niet tot grote veranderingen in de hoeveelheid verkeer leidt en als onderdeel van het plan over het merendeel van het tracé geluidsreducerend asfalt wordt aangebracht, is de situatie na herinrichting over het geheel genomen gunstiger dan in de referentiesituatie. Er vindt nergens een relevante toename van geluid (van 1,5 dB of meer) plaats. Vanaf een toe- of afname van de geluidsbelasting van 1,5 dB of meer is het voor het menselijk oor waarneembaar.

Binnen het studiegebied is in zowel het MIA als het VKA sprake van een waarneembare afname van de geluidbelasting en daarmee ook van het aantal ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden. Voor geen van de adressen is sprake van een relevante toename van de geluidbelasting.

Het MIA en het VKA hebben volgens het beoordelingskader in het MER beide een licht positief effect (+) voor de geluidssituatie rond de N270 ten opzichte van de referentiesituatie. Dit effect is het gevolg van de toepassing van geluidsreducerend asfalt.

Trillinghinder

Bij trillingen is bepaald hoeveel woningen er extra binnen een afstand van 50 meter van de weg komen te liggen als gevolg van het ontwerp.

De gewijzigde referentiesituatie zorgt niet voor een ander planeffect van het VKA. Het aantal van zeven woningen binnen de 50 meter contour van het VKA blijft ongewijzigd en daarmee blijft ook de beoordeling gelijk (- -).

Ook voor het MIA is gekeken hoeveel extra woningen er binnen 50 m van de weg komen te liggen. Dit zijn vijf woningen, waarvan er – net als bij het VKA – drie (in twee panden) worden geamoveerd. De beoordeling van het MIA wordt hiermee volgens het beoordelingskader in het MER licht negatief (-), iets positiever dan het VKA.

4.3 Luchtkwaliteit

De uitgangspunten en resultaten van de berekeningen voor luchtkwaliteit zijn weergegeven in bijlage 3. Daarbij is het MIA gebaseerd op de referentiesituatie omdat er geen sprake is van relevante wijzigingen in de verkeercijfers. Daarmee is ook luchtkwaliteit vergelijkbaar met de referentiesituatie. Geconcludeerd wordt dat de realisatie van het MIA en VKA niet leidt tot veranderingen van de jaargemiddelde concentratie van PM10, PM2.5 en NO₂ en daarmee ook niet tot overschrijdingen van de grenswaarden voor luchtkwaliteit. Het effect op luchtkwaliteit van de realisatie van het MIA en VKA voor het tracé N270 Helmond – Walsberg is als neutraal beoordeeld (0).

4.4 Gezondheid

Gezondheidseffecten door milieufactoren (MGR)

De beoordeling van 'gezondheid' is gedaan volgens het beoordelingskader uit het MER, tabel 13.1.

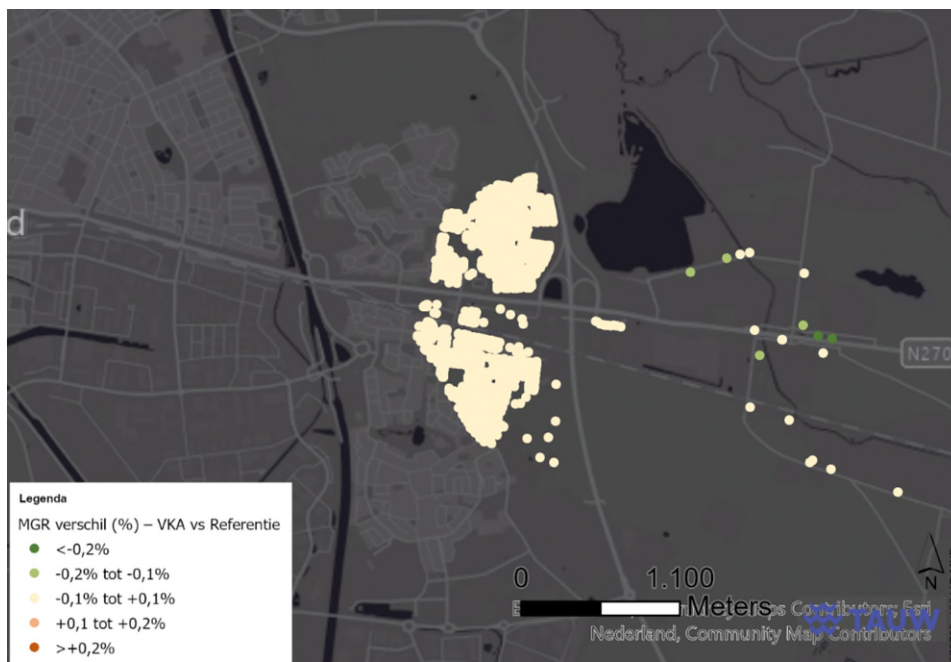
VKA

De gewijzigde referentiesituatie heeft een klein effect op de MGR-verschilwaarde van het VKA t.o.v. de referentie (Tabel 4 MGR-verschilwaarde van het VKA t.o.v. de referentiesituatie). Voor de gewijzigde situatie geldt dat voor 148 adreslocaties de MGR-verschilwaarde kleiner is dan -0.1%. Voor geen enkele adreslocatie is de MGR-verschilwaarde groter dan +0,1%. Het saldo van het aantal adressen met verbetering minus het aantal adressen met verslechtering komt daarom uit op 148 adressen. Het VKA is daarom als licht positief (+) beoordeeld, omdat het per saldo om een verbetering op meer dan 100 adreslocaties gaat.

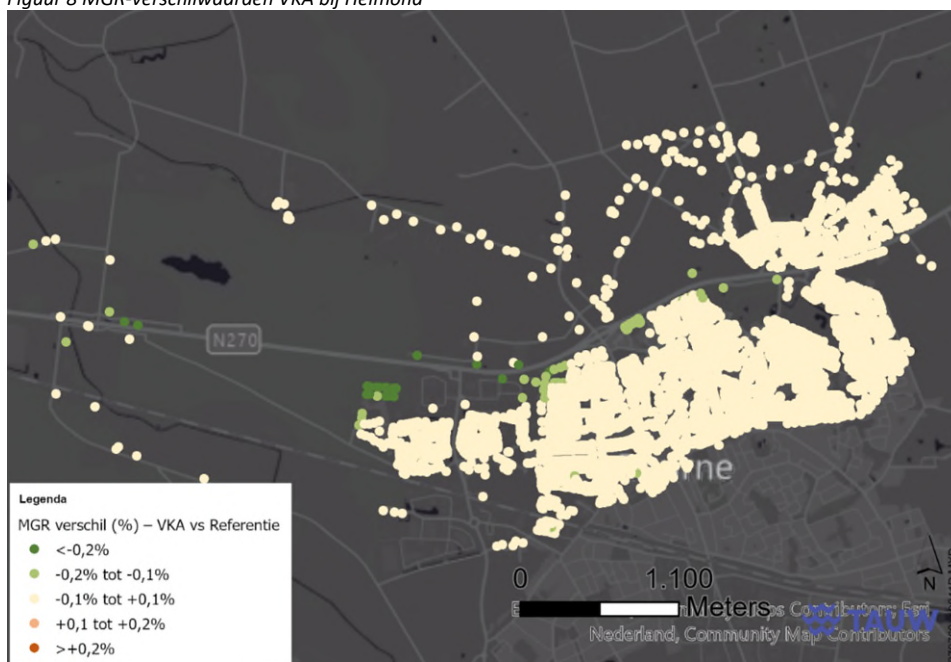
Tabel 4 MGR-verschilwaarde van het VKA t.o.v. de referentiesituatie

MGR-verschilwaarde (VKA t.o.v. referentie)	Aantal adreslocaties
≤ - 0,2%	19
-0,2% tot -0,1%	129
-0,1% tot +0,1%	8166
+0,1% tot +0,2%	0
≥ +0,2%	0
Totaal	8314
Saldo > 0,1% verbetering/ verslechtering	148

Figuur 8 MGR-verschilwaarden VKA bij Helmond en Figuur 9 MGR-verschilwaarden VKA bij Deurne/Walsberg laten de toe- en afnames van de MGR-indicator voor het VKA ten opzichte van de referentiesituatie zien. Er is ingezoomd op de plekken waar de toe- en afnames zijn: het westelijk (Helmond) en oostelijk deel (Deurne/Walsberg) van het plangebied.



Figuur 8 MGR-verschilwaarden VKA bij Helmond



Figuur 9 MGR-verschilwaarden VKA bij Deurne/Walsberg

MIA

De gewijzigde referentiesituatie heeft een klein effect op de MGR-verschilwaarde van het MIA t.o.v. de referentie (Tabel 5 MGR-verschilwaarde van het MIA t.o.v. de referentiesituatie).

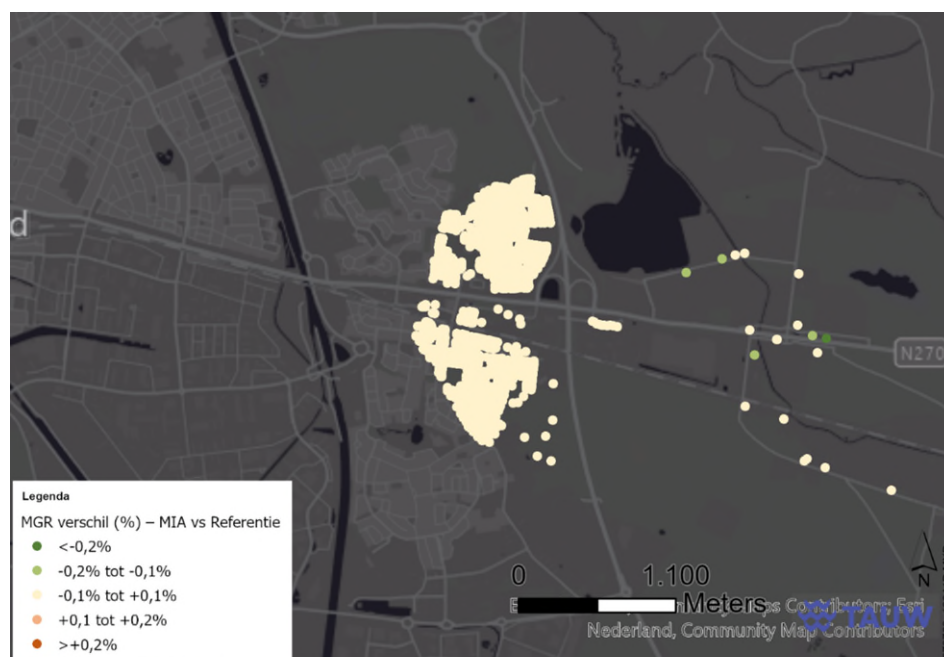
Voor de gewijzigde situatie geldt dat voor 182 adreslocaties de MGR-verschilwaarde kleiner is dan -0.1%. Voor geen enkele adreslocatie is de MGR-verschilwaarde groter dan +0,1%.

Het saldo van het aantal adressen met verbetering minus het aantal adressen met verslechtering komt daarom uit op 182 adressen. Het MIA is daarom als licht positief (+) beoordeeld, omdat het per saldo om een verbetering op meer dan 100 adreslocaties gaat. Ondanks dat het MIA op meer adressen voor een verbetering van de MGR-score zorgt dan het VKA scoren beide alternatieven volgens het toegepaste beoordelingskader in het MER gelijk.

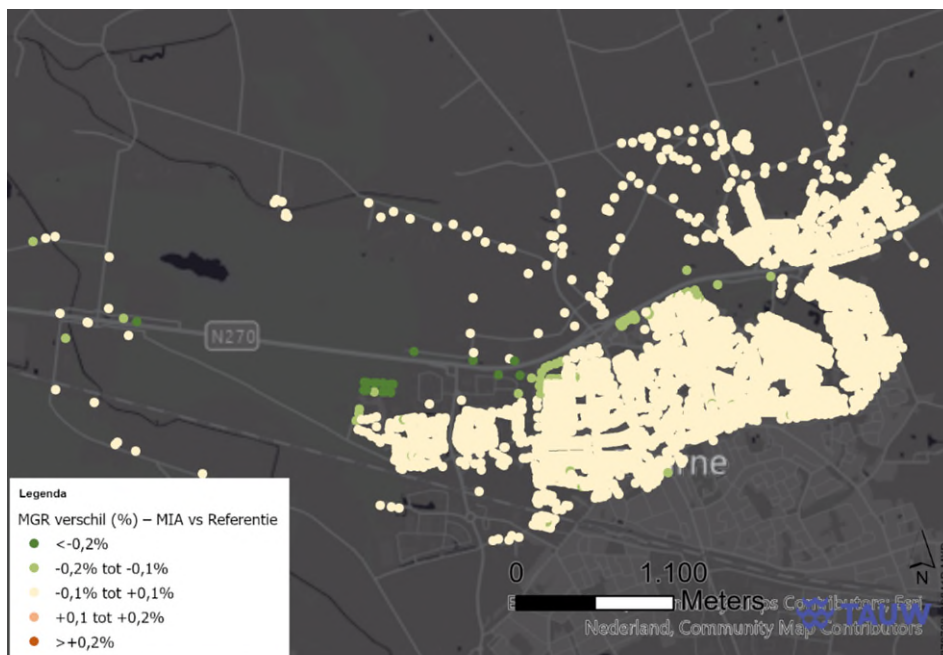
Tabel 5 MGR-verschilwaarde van het MIA t.o.v. de referentiesituatie

MGR-verschilwaarde (MIA t.o.v. referentie)	Aantal adreslocaties
≤ - 0,2%	18
-0,2% tot -0,1%	164
-0,1% tot +0,1%	8132
+0,1% tot +0,2%	0
≥ +0,2%	0
Totaal	8314
Saldo > 0,1% verbetering/ verslechtering	182

Figuur 10 MGR-verschilwaarden MIA bij Helmond en Figuur 11 MGR-verschilwaarden MIA bij Deurne/Walsberg laten de toe- en afnames van de MGR-indicator voor het MIA ten opzichte van de referentiesituatie zien. Er is ingezoomd op de plekken waar de toe- en afnames zijn; namelijk het westelijk (Helmond) en oostelijk deel (Deurne/Walsberg) van het plangebied.



Figuur 10 MGR-verschilwaarden MIA bij Helmond



Figuur 11 MGR-verschilwaarden MIA bij Deurne/Walsberg

Kwalitatieve beschouwing gezondheid

Het MIA heeft effect op diverse andere gezondheidsaspecten. Zo wordt binnen het traject een snelfietsroute gerealiseerd. Dit heeft een licht positief effect op de gezondheid door het stimuleren van beweging en op de recreatiemogelijkheden. Daarnaast worden in het MIA bomen gekapt en gecompenseerd. In de Provincie Noord-Brabant geldt dat bij kap minimaal dezelfde hoeveelheid groen teruggebracht dient te worden en dat er bij voorkeur een kwaliteitsimpuls wordt gegeven. Bij aantasting van het Natuurnetwerk Brabant geldt een 'toeslag', waarmee extra groen wordt gerealiseerd. Het MIA heeft daarom per saldo geen negatieve effecten op groen en gezondheid.

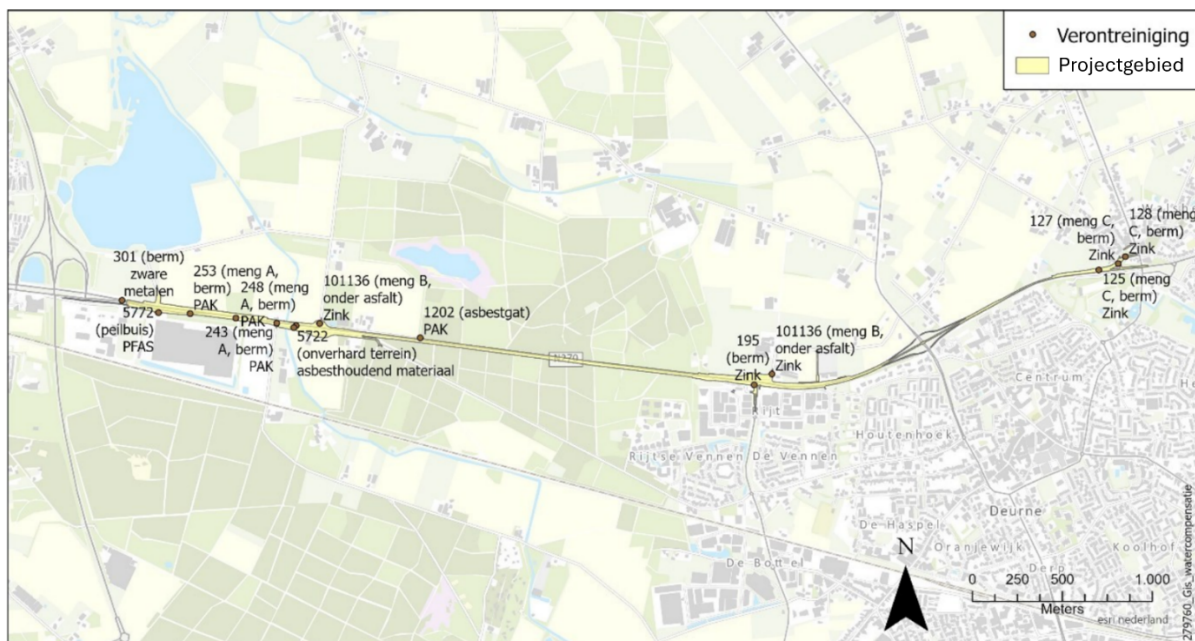
Conclusie

In het MIA geldt voor meer adressen een significante verbetering (meer dan 0,1%) van de MGR-indicator dan een significante verslechtering. Voor 182 adressen is er sprake van een verbetering van de MGR-score. Omdat het per saldo om een verbetering van de MGR-indicator op meer dan 100 locaties gaat en de snelfietsroute beweging stimuleert wordt het MIA beoordeeld als licht positief (+). Het VKA en MIA scoren volgens het beoordelingskader in het MER hetzelfde op dit criterium.

4.5 Bodem

Bodemkwaliteit weg en wegbermen (tijdens uitvoering)

Bij het verrichten van graafwerkzaamheden op verontreinigingslocaties vervolgonderzoek nodig. In onderstaand figuur zijn de verontreinigingslocaties weergegeven. Met name bij locaties met zware metalen is vervolgonderzoek nodig voordat er mag worden begonnen met graven. Afhankelijk van de resultaten moet de grond gesaneerd of afgevoerd worden. De bodemkwaliteit (tijdens uitvoering) kan bij het MIA daardoor verbeteren.



Figuur 12 Verontreinigingslocaties verkennend bodemonderzoek uitgevoerd door TAUW (2023; zie bijlage 3 van het MER)

De bodemkwaliteit (tijdens uitvoering) kan licht verbeteren. Daarom scoort het MIA volgens het beoordelingskader voor dit criterium licht positief (+) ten opzichte van de referentiesituatie, net als het VKA.

Bodemkwaliteit weg en wegbermen (na uitvoering)

De bodemkwaliteit (na uitvoering) is in het MIA, net als in het VKA, samen beoordeeld met de grondwaterkwaliteit. De beoordeling van deze effecten wordt hieronder beschreven.

4.6 Grondwater

Grondwaterstand en -stroming

Voor grondwaterstand en -stroming is voor het MIA gekeken naar drie beoordelingscriteria: ondergrondse constructies, grote grondlichamen en toename verharding. Er zijn geen ondergrondse constructies en er worden geen grote grondlichamen aangelegd. Er zal een kleine toename van verharding zijn ten opzichte van de referentiesituatie, maar het effect wordt neutraal beoordeeld door de aanleg van verscheidene bermsloten, zaksloten en wadi's.

De beoordeling voor grondwaterstand en -stroming is volgens het beoordelingskader in het MER neutraal (0) ten opzichte van de referentiesituatie. Net als het VKA heeft het MIA geen effect op de grondwaterkwantiteit.

Grondwaterkwaliteit

De bodemkwaliteit (na uitvoering) is in het MIA, net als in het VKA, samen beoordeeld met de grondwaterkwaliteit. Algemeen kan gesteld worden dat er in het MIA geen verslechtering is van de grondwaterkwaliteit doordat regenwater gecontroleerd wordt geïnfiltreerd in de bermen. Ten opzichte van de referentiesituatie is er een kleine toename van verhard oppervlak waardoor bij vorstperiodes de hoeveelheid benodigd strooizout iets toeneemt. In de referentiesituatie is ook al mogelijke bodem- en/of grondwatervervuiling door strooizout en er komen geen nieuwe tracédelen en dus geen nieuwe wegbermen die hiermee te maken krijgen.

De beoordeling voor bodemkwaliteit (na uitvoering) en grondwaterkwaliteit is volgens het beoordelingskader in het MER neutraal (0) ten opzichte van de referentiesituatie, net als voor het VKA.

Beschermingsgebieden

Aan de noordwestzijde van de aansluiting Helmondsingel - Raktweg valt een klein deel van de Raktweg en het fietspad aan de westkant van het ontwerp binnen het grondwaterbeschermingsgebied. Doordat er op deze locatie in de huidige situatie al een weg aanwezig is binnen het grondwaterbeschermingsgebied en dit ook in de nieuwe situatie met het MIA het geval is, verandert de situatie niet. Het MIA heeft geen effect op het grondwaterbeschermingsgebied ten opzichte van de referentiesituatie.

De beoordeling voor beschermingsgebieden is volgens het beoordelingskader in het MER neutraal (0), net als voor het VKA.

4.7 Oppervlaktewater

Oppervlaktewaterstelsel

Voor het oppervlaktewaterstelsel worden enkele watergangen geraakt door het ontwerp van het MIA. In het MIA is opgenomen dat watergangen veelal worden verlegd of duikers worden aangelegd wanneer verplaatsing niet mogelijk is. Ook worden op andere locaties ondiepe greppels aangelegd waarmee water kan worden afgevoerd of geïnfiltreerd tegen de droogte. Met deze maatregelen wordt het verlies aan watergangen gecompenseerd.

De beoordeling voor het oppervlaktewaterstelsel is volgens het beoordelingskader in het MER neutraal (0) ten opzichte van de referentiesituatie, net als voor het VKA.

Oppervlaktewaterkwaliteit

Voor oppervlaktewaterkwaliteit scoort het MIA niet anders dan het VKA. Bij afstroming van wegwater naar aangrenzende watergangen kunnen verontreinigingen in het oppervlaktewater terechtkomen. De watergangen die geraakt worden in het MIA, schuiven op met de ligging van de weg. De situatie voor oppervlaktewaterkwaliteit verandert hierdoor niet. In het ontwerp worden ook enkele wadi's en ondiepe greppels aangelegd waar wegwater kan infiltreren in plaats van dat het gelijk de sloot in loopt en zo in het oppervlaktewaterstelsel terechtkomt. Dit levert mogelijk (lokaal) een kleine verbetering op voor oppervlaktewaterkwaliteit. Dit gaat om minimale veranderingen op een groter waterlichaam, de beoordeling is daarom volgens het beoordelingskader uit het MER toch neutraal.

De beoordeling voor de oppervlaktewaterkwaliteit is volgens het beoordelingskader in het MER neutraal ten opzichte van de referentiesituatie (0), net als voor het VKA.

Waterberging

Voor de te compenseren waterberging is gekeken naar de toename verharding en het oppervlak waterberging dat wordt geraakt door het MIA.

De benodigde extra waterberging is afhankelijk van de toename verharding. In het MIA is een kleine toename verharding ten opzichte van de referentiesituatie. Ten westen van de Raktseweg vindt uitbreiding aan de noordzijde plaats, ten oosten van de Raktseweg aan de zuidzijde. Het extra verhard oppervlak door extra rijstroken is beperkt. De extra benodigde waterberging om hemelwater op te vangen is in het ontwerp van het MIA opgenomen door watergangen op te schuiven, tussenbermen aan te leggen of wadi's aan te leggen bij kruispunten. De toename verharding scoort hiermee neutraal.

Daarnaast is de benodigde extra waterberging afhankelijk van de geraakte waterberging van gemeente Deurne bij de Binderendreef. Het verloren oppervlak waterberging wordt gecompenseerd in het ontwerp, bijvoorbeeld ter hoogte van de nieuwe aansluiting (noordzijde) bij de Binderendreef. Dit betekent dat de vorm van de berging verandert, maar dat het totale bergingsvolume gelijk blijft.

De te compenseren waterberging ten gevolge van demping van waterberging en toename verharding is in het ontwerp opgenomen. De beoordeling voor waterberging in het MIA is daarom volgens het beoordelingskader in het MER neutraal (0), net als voor het VKA.

4.8 Natuur – beschermde soorten

De beoordeling van ‘beschermde soorten’ is gedaan volgens het beoordelingskader uit het MER, tabel 7.1.

Verlies leefgebied

Het MIA kent een kleiner ruimtebeslag dan het in het MER beoordeelde VKA, waardoor het verlies aan leefgebied voor met name algemene en minder strikt beschermde soorten afneemt. Er blijft echter sprake van enig oppervlakteverlies, wat voor de meeste soorten leidt tot een beperkt negatief effect. Wettelijke compensatie is niet verplicht en wordt bovendien als onwenselijk gezien, omdat dit vaak ten koste gaat van ander leefgebied. Voor beschermde soorten verandert er weinig ten opzichte van de referentiesituatie; alleen de roek heeft leefgebied binnen het plangebied. Omdat ook hier het ruimtebeslag kleiner is dan bij het VKA, is het effect beperkter, maar nog steeds beperkt negatief.

Barrièrewerking van een weg kan leiden tot een versnipperd leefgebied waardoor in principe het leefgebied verkleind wordt. Op basis van eerdere onderzoeken kan dit spelen voor vleermuizen, das, bunzing en andere algemene, minder strikt beschermde soorten.

Vliegroutes van vleermuizen zijn geconstateerd rond het Zandbos. De barrièrewerking blijft beperkt door de gekozen inrichting, en maatregelen zijn niet noodzakelijk, al kunnen aanvullende voorzieningen de situatie verder verbeteren. Bij schrijven van het MER is vooral gekozen voor het opnemen van effecten die wettelijk gezien gecompenseerd moeten worden. Op basis van een reactie van de Commissie mer wordt de vliegroute in deze aanvulling toch opgenomen omdat maatregelen wel mogelijk zijn om de situatie te verbeteren. Het is immers mogelijk om maatregelen te nemen om de vliegroute over de weg makkelijker te maken, bijvoorbeeld door het plaatsen van een geleidend object in de toekomstige middenberm. Het gaat daarbij om een paal met een grote plaat (meestal van staal) om vleermuizen hoog over de weg te geleiden. Daarmee worden verkeersslachtoffers verder voorkomen. In de verdere uitwerking van het ontwerp wordt onderzocht of dit haalbaar en wenselijk is.

Voor de das leidt de weg nog steeds tot een iets moeilijker oversteek, ondanks het kleinere ruimtebeslag. Omdat het leefgebied rond een burcht beschermd is en de provincie aanrijdingen wil beperken, zijn maatregelen noodzakelijk. Een dassentunnel en afrastering in de buurt van de bosschage ter hoogte van voormalige Helmondsingel 160 zijn noodzakelijk om de weg veilig passeerbaar te maken, waarna het effect per saldo beperkt positief wordt.

Voor bunzing en minder strikt beschermde andere zoogdieren blijven bestaande faunapassages bij het Zandbos bruikbaar, mogelijk met enige verlenging. Hier is geen negatief maar ook geen positief effect te verwachten ten aanzien van barrièrewerking en dus geldt voor deze soort volgens het beoordelingskader in het MER een neutrale beoordeling ten opzichte van de referentiesituatie (0).

Gelet op het voorgaande scoort het criterium ‘verlies leefgebied’ voor het MIA niet anders dan voor het VKA. Er ontstaat nog steeds een beperkt negatief effect (- -), hoewel dat effect wel degelijk kleiner is dan in het VKA. De effecten op wettelijk beschermde soorten, kunnen met mitigerende maatregelen echter niet geheel weggenomen worden waardoor het effect, op basis van het beoordelingskader dus als beperkt negatief moet worden gescoord.

Verlies verblijfplaatsen

Het MIA heeft een kleiner ruimtebeslag dan het VKA, maar ook hier treedt oppervlakteverlies op ten opzichte van de referentiesituatie, waardoor effecten op nest- en verblijfplaatsen niet zijn uitgesloten. Beschermde nest- en verblijfplaatsen langs de N270 betreffen algemene broedvogels (niet jaarrond beschermd), roek (jaarrond beschermde nesten), gewone dwergvleermuis en eekhoorn.

Voor algemene broedvogels geldt dat zij blijven broeden in bomen en struiken langs de N270. Het MIA leidt, net als het VKA, tot verlies van broedgelegenheid door kap en verwijdering van vegetatie, zij het in mindere mate. Daardoor is sprake van een negatief effect ten opzichte van de referentiesituatie. Gekapte bomen worden, net als bij het VKA, gecompenseerd, waardoor op termijn geen tot nauwelijks verlies is aan broedlocaties. Omdat werkzaamheden buiten het broedseizoen plaatsvinden, is het effect op termijn neutraal (0), maar op korte termijn treedt kwaliteitsverlies op doordat nieuwe aanplant jonger en kleiner is.

Van de roek is ten tijde van schrijven van dit rapport bekend dat de soort nog steeds in grote aantallen rond het kasteel van Deurne broedt. De nesten zijn echter niet aangetroffen in bomen die als gevolg van de aanpassingen aan de N270 moeten wijken. Het MIA heeft dan ook geen effect op nesten van deze soort.

Voor de eekhoorn geldt dat geen nesten meer zijn waargenomen tijdens de aanvullende bezoeken in 2026. De nesten die eerder in 2021 zijn gevonden zijn dus niet meer in gebruik en zelfs verdwenen. Effecten op verblijfplaatsen van eekhoorn zijn er dus niet meer als gevolg van uitvoering van het MIA en ook niet van het VKA.

Voor de gewone dwergvleermuis zijn verblijfplaatsen vastgesteld bij Helmondsingel 160 en 127/129. Voor de Helmondsingel 160 geldt dat het pand inmiddels al geamoveerd is, waarbij rekening is gehouden met de aanwezige vleermuizen en waarvoor ook een vergunning is verleend. Voor de sloop van het pand is een vergunning voor een flora- en fauna-activiteit aangevraagd en zijn benodigde wettelijk verplichte maatregelen genomen om de gewone dwergvleermuis een alternatieve verblijfplaats te bieden. Voor Helmondsingel 127/129 worden nieuwe onderzoeken uitgevoerd in 2026 en worden kleine verblijfplaatsen opnieuw verwacht; deze zullen door het MIA verloren gaan, net als bij het VKA. Vanwege de strikte bescherming zijn vergunning en mitigerende maatregelen noodzakelijk. Ook na toepassing hiervan blijft, conform het beoordelingskader in het MER, sprake van een beperkt negatief effect (- -), omdat volledige kwaliteitscompensatie niet mogelijk is.

Gelet op het voorgaande zal het MIA kwaliteitsverlies tot gevolg hebben voor nest- en verblijfplaatsen van dieren ten opzichte van de referentiesituatie. Het MIA zal daarbij wel licht positiever uitpakken dan het VKA. Doordat kwaliteitsverlies aan de orde is (gewone dwergvleermuis en algemene broedvogels), blijft het eindoordeel echter 'beperkte invloed, ook na maatregelen' (- -).

Verstoring

Verstoring kan optreden tijdens zowel de aanleg- als de gebruiksfase van de N270. Tijdens de aanlegfase veroorzaken machines geluid en trillingen, die noodzakelijk zijn voor de uitvoering en in de praktijk nauwelijks te beperken of te compenseren zijn. Deze factoren werken versturend op aanwezige soorten in de directe omgeving.

Hoewel deze soorten deels gewend zijn aan verkeersgerelateerde verstoring, ligt het verstoringniveau tijdens de aanlegfase hoger dan in de referentiesituatie. Dit leidt tot een beperkt negatief effect (- -). Het MIA en het VKA scoren voor dit criterium gelijk volgens het beoordelingskader uit het MER. Wel kan de verstoring bij het MIA in de praktijk korter duren en meer lokaal zijn, maar dit leidt niet tot een andere beoordeling.

Tijdens de gebruiksfase van de weg zal verstoring gelijk zijn aan de referentiesituatie. De verkeersintensiteit neemt niet zodanig toe dat grotere mate van verstoring optreedt. Tijdens de gebruiksfase is het oordeel daarom 'neutraal'. Gelet op het voorgaande krijgt het criterium verstoring een beperkt negatief eindoordeel

(- -), vanwege het negatieve effect tijdens de aanlegfase. Het VKA en MIA scoren volgens het beoordelingskader in het MER hetzelfde voor dit criterium.

4.9 Natuur - beschermde gebieden

Natuurnetwerk Brabant

De beoordeling van 'Natuurnetwerk Brabant' is gedaan volgens het beoordelingskader uit het MER, tabel 7.7.

Ruimtebeslag

De verbreding heeft oppervlakteverlies van het Natuurnetwerk Nederland (hier ook het Natuurnetwerk Brabant) tot gevolg. Het betreft een totaal oppervlakteverlies van 3.470 m². Het MIA scoort daarom licht negatief (-) ten opzichte van de referentiesituatie. Oppervlakteverlies van Natuurnetwerk Brabant moet conform de geldende regelgeving gecompenseerd worden, waarna de score neutraal is (0). Het VKA en MIA scoren volgens het beoordelingskader in het MER hetzelfde op dit criterium.

Verstoring

Als gevolg van de verbreding van de weg zal er geen wezenlijke verandering plaatsvinden in de hoeveelheid verstoring door licht, geluid en optische verstoring en de grootte van het areaal dat verstoord wordt in het NNB-gebied. Het voornemen scoort daarom neutraal in de gebruiksfase (0). Gedurende de aanlegfase is wel sprake van tijdelijke niet-significante verstoring van het NNB als gevolg van de inzet van mobiele werktuigen, menselijke aanwezigheid en overige activiteiten ten behoeve van de aanleg. In de aanlegfase scoort het voornemen daarom licht negatief (-). Het VKA en MIA scoren volgens het beoordelingskader in het MER hetzelfde voor dit criterium.

Versnippering/barrièrewerking

In de huidige situatie doorsnijdt de N270 het Natuurnetwerk Brabant. Er is geen sprake van een nieuwe doorsnijding, waardoor geen nieuwe barrière zal ontstaan tussen onderdelen van het Natuurnetwerk Brabant. Wel is door uitbreiding van de weg sprake van een toename in afstand tussen de gebieden. Hierdoor kan een moeilijk neembare barrière voor enkele soorten veranderen naar een onneembare barrière. Doordat er geen sprake is van een nieuwe doorsnijding, maar wel een versterking van de huidige barrière is de score licht negatief (-). Effecten moeten hiervoor gemitigeerd worden, waarna de score neutraal (0) is. Het VKA en MIA scoren volgens het beoordelingskader in het MER hetzelfde voor dit criterium.

Verdroging

Effecten van verdroging kunnen ontstaan als gevolg van tijdelijke bemaling. Dit is voor de realisatie van de verbreding niet noodzakelijk. Het MIA scoort daarmee neutraal (0). Het VKA en MIA scoren volgens het beoordelingskader in het MER hetzelfde voor dit criterium.

Natura 2000

De beoordeling van 'Natura 2000' is gedaan volgens het beoordelingskader uit het MER, tabel 7.3.

Met het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied op meer dan 5 kilometer afstand zijn negatieve effecten, anders dan stikstofdepositie, als gevolg van het voorgenomen plan op Natura 2000-gebieden uitgesloten.

Stikstofdepositie gebruiksfase

Omdat er bij het MIA – net als bij het VKA – geen sprake is van een verandering in de verkeersintensiteiten, is er ook geen sprake van een toe- of afname van stikstofdepositie in de gebruiksfase. Het is dan ook niet nodig om een berekening voor de gebruiksfase uit te voeren. Net als voor het VKA kan voor het MIA gesteld worden dat er geen effect op Natura 2000-gebieden is als gevolg van stikstofdepositie in de gebruiksfase vanwege het MIA (0). Het VKA en MIA scoren volgens het beoordelingskader in het MER hetzelfde voor dit criterium.

Stikstofdepositie aanlegfase

In de aanlegfase is sprake van uitstoot van stikstofdepositie. Door het nemen van maatregelen zoals interne saldering, inzet van elektrisch materiaal en het aanleggen van tijdelijk asfalt zodat verkeer de werkzaamheden kan passeren (in plaats van het toepassen van omleidingsroutes) is een werkbaar scenario ontwikkeld waarbij geen toename van stikstofdepositie in de aanlegfase is berekend (zie Bijlage 4 Stikstofdepositie-onderzoek).

In Tabel 6 is beschreven hoeveel inzet van elektrische mobiele werktuigen er nodig is om potentieel significante stikstofdepositie op stikstofgevoelige habitats uit te sluiten (0,00 mol N/ha/jaar). Een bepaalde mate van elektrificatie toont dan ook aan dat, met saldering buiten beschouwing gelaten en de zonder de toepassing van omleidingsroutes voor de uitvoering van de werkzaamheden, de werkzaamheden geen potentieel significante depositie veroorzaken. Hiervoor zal wel een hoge mate van elektrificatie nodig zijn in beide deelgebieden, met 90% inzet van elektrische mobiele werktuigen in het westelijke deelgebied en 80% in het oostelijke deelgebied.

Tabel 6 Percentage van elektrische werktuigen dat ingezet dient te worden om de depositie inpasbaar te krijgen

Deelgebied	Intern salderen weiland	Zonder omleidingsroute	Met omleidingsroute
MIA			
Deelgebied west	Zonder	90%	Niet inpasbaar
Deelgebied oost	Zonder	80%	80%
Deelgebied west	Met	0%	Niet inpasbaar
Deelgebied oost	Met	0%	0%
VKA			
Deelgebied west	Zonder	90%	Niet inpasbaar
Deelgebied oost	Zonder	80%	80%
Deelgebied west	Met	0%	Niet inpasbaar
Deelgebied oost	Met	0%	0%

Gezien het feit dat er een scenario is zonder toename van stikstofdepositie, is de aanlegfase beoordeeld als neutraal (0) voor stikstofdepositie. Het VKA en MIA scoren volgens het beoordelingskader in het MER hetzelfde voor dit criterium.

4.10 Houtopstanden

De beoordeling van 'houtopstanden' is gedaan volgens het beoordelingskader uit het MER, tabel 7.8.

Voor de realisatie van het MIA zal een heel aantal meter bomen gerooid worden (ongeveer 1800m bomenrijen). Dit zorgt voor een licht negatieve beoordeling van het MIA.

Als gevolg van de kap van bomen is op grond van de Omgevingswet echter een herplantplicht van toepassing. Door de herplant van de gekapte bomen is het resteffect neutraal (0). Het VKA en MIA scoren volgens het beoordelingskader in het MER hetzelfde voor dit criterium.

4.11 Landschap, cultuurhistorie en archeologie

De beoordeling van 'landschap, aardkundige waarden, cultuurhistorie en archeologie' is gedaan volgens het beoordelingskader uit het MER, tabel 8.1.

Landschap

Voor het MIA moet ongeveer 1800m aan bomenrijen gekapt worden. Dat is ongeveer 600m minder dan bij het VKA, maar nog steeds een aanzienlijk aantal meters. De bomen worden herplant/gecompenseerd, maar het effect op de bomenrijen wordt inclusief deze mitigerende maatregelen toch als negatief gezien (-), omdat het

om een langdurige aantasting van belangrijke waarden gaat in een deel van het gebied. Nieuwe bomen moeten ook weer groeien tot volwassen bomen. Het MIA en het VKA scoren uiteindelijk dus hetzelfde voor dit criterium.

Aardkundige waarden

Belangrijke aardkundige waarden liggen op afstand van het plangebied. Het MIA scoort daarom volgens het beoordelingskader in het MER neutraal (0), hetzelfde als het VKA.

Cultuurhistorie

Er is bij het MIA ten opzichte van de referentiesituatie sprake van verlies van bomenrijen en van twee markante woningen. Wel worden bij het MIA ca 450m monumentale bomenrijen gespaard in vergelijking met het VKA. Het effect van het MIA is volgens het beoordelingskader in het MER net als bij het VKA beoordeeld als licht negatief (-) vanwege het verlies van bomen en twee markante woningen.

Archeologie

Delen van het tracé van het MIA liggen in zones met hoge archeologische verwachtingswaarde, al is het ruimtebeslag minder dan bij het VKA. Het MIA scoort volgens het beoordelingskader in het MER net als het VKA negatief (-).

4.12 Ruimtelijke kwaliteit

De beoordeling van 'ruimtelijke kwaliteit' is gedaan volgens het beoordelingskader uit het MER, tabel 9.1.

Herkomstwaarde

De aantasting van de herkomstwaarde wordt onder andere bepaald door de herkenbaarheid van landschappelijke structuren en cultuurhistorisch waardevolle elementen. Door behoud van enkele bomenrijen is de aantasting bij het MIA minder dan in het VKA, maar het effect is alsnog als negatief (-) beoordeeld ten opzichte van de referentiesituatie. Het MIA scoort voor dit criterium daarmee volgens het beoordelingskader in het MER wel iets beter dan het VKA.

Gebruikswaarde

In totaal wordt de gebruikswaarde beoordeeld als neutraal (0), omdat er geen positief effect is voor doorgaand verkeer en landbouwverkeer. Het MIA scoort daarmee volgens het beoordelingskader in het MER voor dit criterium slechter dan het VKA.

Belevingswaarde vanuit de omgeving

Het effect wordt beoordeeld als licht negatief ten opzichte van de referentiesituatie door het verdwijnen van bomenrijen (-). Het MIA scoort voor dit criterium volgens het beoordelingskader in het MER daarmee beter dan het VKA. Dit komt doordat de bomenrijen ten zuidoosten van de aansluiting Binderendreef over een lengte van circa 450m kunnen blijven staan, waardoor vanuit de omgeving een betere landschappelijke inpassing van de weg mogelijk is dan in het VKA.

Belevingswaarde vanaf de N270

Voor de belevingswaarde vanaf de N270 geldt eigenlijk hetzelfde als voor de belevingswaarde vanuit de omgeving. Het MIA scoort voor dit criterium ook licht negatief (-) volgens het beoordelingskader van het MER. Dit is iets minder negatief dan de beoordeling van het VKA.

Toekomstwaarde

Het MIA biedt meer ruimte aan groen en omvat ook het tweerichtingenfietspad. Ze is daardoor positief (++) voor toekomstwaarde. Het MIA scoort volgens het beoordelingskader in het MER voor dit criterium beter dan het VKA.

4.13 Externe veiligheid

De beoordeling van 'externe veiligheid' is gedaan volgens het beoordelingskader uit het MER, tabellen 12.1 en 12.3.

Plaatsgebonden risico

Uit een studie van de provincie Noord-Brabant volgt dat op de Brabantse provinciale wegen geen sprake is van een plaatsgebonden risico 10^{-6} . Er kan worden aangenomen dat dit ook voor dit traject van de N270 geldt. Het MIA heeft geen effect op het plaatsgebonden risico en scoort daarom neutraal voor dit criterium. Het MIA scoort volgens het beoordelingskader in het MER voor dit criterium daarmee niet anders dan het VKA.

Aandachtsgebieden

Voor de N270 geldt dat er geen sprake is van aandachtsgebieden; die gelden namelijk alleen voor hoofdwegen die vallen onder het Basisnet. Het MIA scoort dan ook neutraal voor het criterium aandachtsgebieden. Het MIA scoort volgens het beoordelingskader in het MER voor dit criterium daarmee niet anders dan het VKA.

4.14 Sociale en ruimtelijke aspecten

De beoordeling van 'sociale en ruimtelijke aspecten' is gedaan volgens het beoordelingskader uit het MER, tabellen 15.1, 15.3, 15.5, 15.7, 15.14 en 15.16.

Visuele hinder

Bij het MIA zijn de ingrepen op de kruisingen beperkt. De drie gelijkvloerse kruisingen Raktweg, Raktseweg en Binderendreef blijven in het MIA gelijkvloerse kruisingen. De kruising met de Bakelseweg blijft in het MIA ongelijkvloers. Het MIA scoort daarom neutraal op het criterium visuele hinder.

Vanwege het ruimtebeslag van het MIA wordt de afstand tussen de weg en bewoning iets kleiner, maar het gaat om een dusdanig klein verschil dat het MIA net als het VKA volgens het beoordelingskader van het MER neutraal scoort.

Gedwongen vertrek

Bij gedwongen vertrek gaat het om het aantal te amoveren woningen en bedrijfspanden (hierna 'panden'; Helmondsingel 127/129 en Helmondsingel 160). Bij het MIA moeten twee panden (met daarin drie woningen en een aantal opstallen) worden geamoveerd. Ten opzichte van de referentiesituatie heeft het MIA daarom een licht negatief (-) effect op het criterium gedwongen vertrek. Het MIA scoort volgens het beoordelingskader in het MER op dit punt hetzelfde als het VKA.

Barrièrewerking stads-/dorpscentrum

Het MIA betreft de aanpassing van de bestaande N270. Er is geen sprake van de aanleg van een nieuw tracé of tracédelen. De bestaande autoverbindingen in het gebied naar stads- en dorpscentra worden met het MIA nauwelijks beïnvloed. Er worden ook geen wegen doorsneden. In het MIA wijzigt er dan ook weinig tot niets ten opzichte van de referentiesituatie en daarom wordt het effect van het MIA op barrièrewerking stads-dorpscentrum als neutraal (0) beoordeeld. Het MIA scoort volgens het beoordelingskader in het MER op dit criterium hetzelfde als het VKA.

Barrièrewerking overige delen

In het MIA vervallen twee erfaansluitingen. Ten opzichte van de referentiesituatie scoort het MIA daarom licht negatief (-) op het criterium barrièrewerking overige delen. Het MIA scoort volgens het beoordelingskader in het MER op dit criterium hetzelfde als het VKA.

Doorsnijding op stedelijk afwegingsniveau

De N270 doorsnijdt het stedelijk gebied van Helmond en Deurne. Het MIA heeft geen invloed op de ligging van het tracé en daarom geen effect op doorsnijdingen op het stedelijk afwegingsniveau. Er is daarom sprake van een vergelijkbaar effect als voor de referentiesituatie. Het effect van het MIA op doorsnijding op stedelijk afwegingsniveau is volgens het beoordelingskader in het MER daarom net als het VKA beoordeeld als neutraal (0).

Beïnvloeding ontwikkelings- mogelijkheden van de kernen

In het MER is weergegeven waar de ontwikkellocaties wonen en werken in de omgeving van het plangebied zich bevinden. De ontwikkellocaties van wonen en werken vallen buiten het plangebied voor het MIA. Het MIA heeft dan ook geen ruimtebeslag op ontwikkellocaties voor wonen en werken en het effect van het MIA op beïnvloeding ontwikkelingsmogelijkheden van de kernen wordt volgens het beoordelingskader in het MER daarom – net als het VKA - als neutraal (0) beoordeeld.

Beïnvloeding ontwikkelings- mogelijkheden in de omgeving

Het MIA heeft geen ruimtebeslag op het zoekgebied stedelijk gebied verstedelijking. In Deurne grenst het plangebied aan een zoekgebied 'kernen in landelijk gebied'. In dit deel van het plangebied zijn geen verbreding of andere maatregelen voorzien en daarom wordt volgens het beoordelingskader in het MER het effect van het MIA op de beïnvloeding ontwikkelingsmogelijkheden in de omgeving als neutraal (0) beoordeeld. Het MIA scoort op dit criterium hetzelfde als het VKA.

Beïnvloeding van sociale relaties

In het studiegebied liggen verschillende grote en kleine kernen, soms met elkaar verbonden door bebouwingslinten. Het effect op sociale relaties wordt veroorzaakt door doorsnijdingen of verbeteringen van routes tussen deze kernen door langzaam verkeer. In het MIA is er geen sprake van nieuwe doorsnijdingen ten opzichte van de referentiesituatie.

De routes tussen kernen voor langzaam verkeer verbeteren of verslechteren daarom niet. Het effect van het MIA op sociale relaties is daarom beoordeeld als neutraal (0). Het MIA scoort volgens het beoordelingskader in het MER voor dit criterium slechter dan het VKA.

Beïnvloeding sociale contacten door sloopwoningen

Door het MIA kunnen niet alle woningen direct langs de weg behouden blijven. Het gaat hierbij om twee panden die niet in een bebouwingslint liggen. Het MIA leidt daarmee nauwelijks tot beïnvloeding van sociale contacten door de sloop van woningen. Het MIA is dan ook als neutraal (0) beoordeeld. Het MIA scoort volgens het beoordelingskader in het MER op dit criterium hetzelfde als het VKA.

Beïnvloeding sociale veiligheid

De aanpassing van de N270 kan gevolgen hebben voor de sociale veiligheid bij fietsers en voetgangers op het onderliggende wegennet. Het aantal onderdoorgangen bepaalt het effect op sociale veiligheid omdat deze gevoelens van onveiligheid kunnen oproepen. In het MIA zijn geen nieuwe ongelijkvloerse kruisingen met autowegen opgenomen. Daarom heeft het MIA geen invloed op het aantal onderdoorgangen en is er sprake van een neutraal effect ten opzichte van de referentiesituatie. Het effect van het MIA op de beïnvloeding

sociale veiligheid wordt als neutraal (0) beoordeeld. Het MIA scoort volgens het beoordelingskader in het MER op dit criterium hetzelfde als het VKA.

Licht/lichthinder

In het MIA is er geen sprake van een nieuw tracé door nog niet verlicht gebied. Hierdoor zal er geen verlichting komen op een plek die nog niet is verlicht. Omdat het tracé in het MIA niet wijzigt ten opzichte van de referentiesituatie is er sprake van vergelijkbare effecten. Het effect van het MIA op lichthinder wordt daarom – net als het VKA – beoordeeld als neutraal (0).

4.16 Recreatie

De beoordeling van ‘recreatie’ is gedaan volgens het beoordelingskader uit het MER, tabellen 15.18 en 15.20.

Recreatieve ontwikkelingsmogelijkheden

De N270 loopt door het recreatieve gebied het Zandbos. Het Zandbos is het belangrijkste recreatieve gebied in het plangebied. Het MIA legt geen beslag op dit gebied waardoor de recreatieve mogelijkheden niet afnemen ten opzichte van de referentiesituatie. Het effect van het MIA op recreatieve ontwikkelingsmogelijkheden wordt volgens het beoordelingskader in het MER daarom – net als het VKA – beoordeeld als neutraal (0).

Recreatieve voorzieningen

Bij de kruising van de N270 met de Raktseweg bevindt zich fietsknooppunt 58 en kruist het fietsnetwerk de N270 om vervolgens aan de zuidzijde oost- en westwaarts te gaan richting de Oude Helmondseweg en de Biesdeel. Het MIA behoudt deze gelijkvloerse oversteek in het ontwerp. Daarnaast blijven ook de kruising van de N270 en het fietsnetwerk over het viaduct van de Bakelseweg en de kruising onder het viaduct van de N270 bij Walsberg intact in het MIA. Het MIA heeft geen effect ten opzichte van de referentiesituatie en wordt daarom volgens het beoordelingskader in het MER beoordeeld als neutraal (0).

De N270 kruist ook het wandelroutenetwerk. Bij de kruising met de Raktseweg blijft de parallelweg richting de parkeerplaats het Buntven intact in het MIA. Het wandelnetwerk maakt hier gebruik van de parallelweg en blijft daarom ook intact. Ook de kruising met de Binderendreef is onderdeel van het wandelroutenetwerk. Deze kruising blijft ook intact in het MIA. Het effect van het MIA wordt volgens het beoordelingskader in het MER beoordeeld als neutraal (0).

De mountainbikeroute Deurne-Zandbos loopt aan de noordzijde van de N270 dicht langs de bosrand. Het ruimtebeslag van het MIA zorgt er niet voor dat de mountainbikeroute aangepast moet worden en daarom is er geen effect ten opzichte van de referentiesituatie. Het effect van het MIA op de mountainbikeroutes wordt volgens het beoordelingskader in het MER daarom beoordeeld als neutraal (0).

Ruiterroutes kruisen de N270 op twee locaties: bij de Raktseweg en de Binderendreef. In het MIA veranderen deze oversteken niet en het effect van het MIA op de ruiterroutes wordt volgens het beoordelingskader in het MER daarom beoordeeld als neutraal (0).

Omdat het MIA geen effect heeft op de losse recreatieve voorzieningen wordt het totaaleffect van het MIA op de recreatieve voorzieningen – net als voor het VKA – beoordeeld als neutraal (0). Het MIA scoort hetzelfde op dit criterium als het VKA.

4.17 Landbouw

De beoordeling van ‘landbouw’ is gedaan volgens het beoordelingskader uit het MER, tabellen 15.22, 15.24 en 15.26.

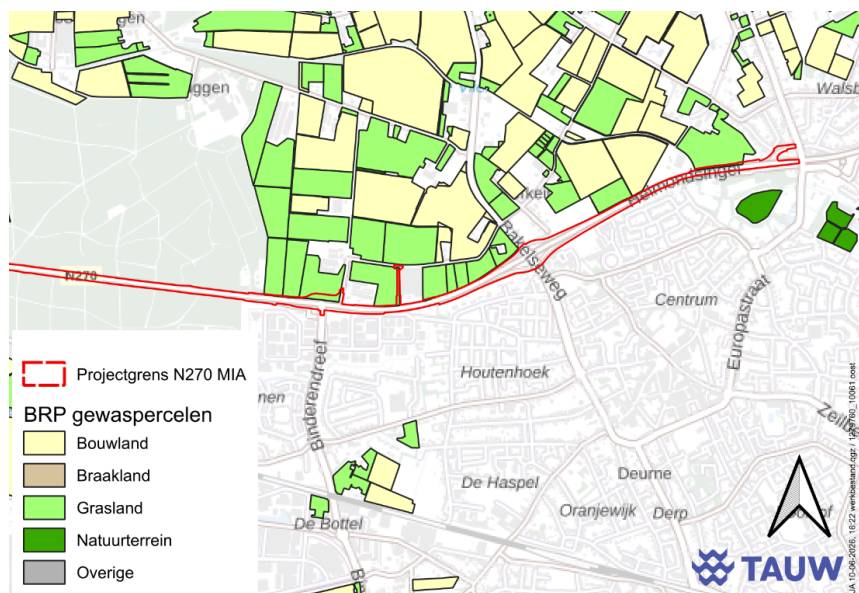
Ruimtebeslag oppervlakte landbouwgrond

Figuur 13 De projectgrens van het MIA en de agrarische percelen in het westelijk deel van het plangebied en de omgeving en Figuur 14 De projectgrens van het MIA en de agrarische percelen in

het oostelijk deel van het plangebied en de omgeving geven een weergave van de overlap van het MIA en de landbouwpercelen in de omgeving van het plangebied. Het MIA legt een ruimtebeslag van 1,3527 ha op de landbouwgrond in de omgeving. Het ruimtebeslag op landbouwgrond is minder dan 5 ha en daarom wordt het effect van het MIA volgens het beoordelingskader in het MER beoordeeld als licht negatief (-). Ondanks dat het ruimtebeslag op landbouwgrond kleiner is voor het MIA dan voor het VKA scoren ze volgens het beoordelingskader in het MER daarmee hetzelfde voor dit criterium.



Figuur 13 De projectgrens van het MIA en de agrarische percelen in het westelijk deel van het plangebied en de omgeving



Figuur 14 De projectgrens van het MIA en de agrarische percelen in het oostelijk deel van het plangebied en de omgeving

Doorsnijding en bereikbaarheid van landbouwpercelen, mogelijkheden voor kavelruil

Het MIA doorsnijdt 19 landbouwpercelen. Het MIA doorsnijdt zowel kavels aan de noord- als zuidzijde. Dat biedt daarmee mogelijkheden voor kavelruil. Het effect van het MIA op doorsnijding van landbouwpercelen

wordt als negatief (- -) beoordeeld. Het MIA scoort volgens het beoordelingskader in het MER op dit criterium beter dan het VKA dat 20 landbouwpercelen doorsnijdt en daarom wordt beoordeeld als zeer negatief (- - -).

Beïnvloeding landbouwbedrijven

Het aantal te amoveren landbouwbedrijven voor het MIA is 0. Het effect van het MIA op beïnvloeding landbouwbedrijven wordt daarom volgens het beoordelingskader in het MER beoordeeld als neutraal (0). Het MIA scoort op dit criterium hetzelfde als het VKA.

5. Milieueffecten, doelbereik en keuze VKA

5.1 Effecten

In Tabel 7 Overzicht van alle milieueffecten van het VKA en het MIA is het overzicht te zien van de milieueffecten van het VKA en het MIA. Onder de tabel volgt een samenvattende analyse van de resultaten.

Tabel 7 Overzicht van alle milieueffecten van het VKA en het MIA

	VKA (incl. variant Esso en tweerichtingenfietspad)	MIA
Verkeer		
Doorstroming	++	0
Verkeersveiligheid	++	+
Toekomstbestendigheid	++	0
Bodem		
Bodemkwaliteit weg en wegbermen (tijdens uitvoering)	+	+
Bodemkwaliteit weg en wegbermen (na uitvoering)	0	0
Grondwater		
Grondwaterstand en -stroming	0	0
Grondwaterkwaliteit	0	0
Beschermingsgebieden	0	0
Oppervlaktewater		
Oppervlaktewaterstelsel	0	0
Oppervlaktewaterkwaliteit	0	0
Waterberging	0	0
Natuur – beschermde soorten		
Verlies leefgebied	--	--
Verlies verblijfplaatsen	--	--
Verstoring	--	--
Natuur – beschermde gebieden		
Ruimtebeslag	0	0
Verstoring	-	-
Versnippering/barrièrewerking	0	0
Verdroging	0	0
Stikstofdepositie aanlegfase	0	0
Stikstofdepositie gebruiksfase	0	0
Houtopstanden	0	0
Landschap, cultuurhistorie en archeologie		
Landschap	--	--
Aardkundige waarden	0	0
Cultuurhistorie	-	-
Archeologie	-	-
Ruimtelijke kwaliteit		
Herkomstwaarde	--	-
Gebruikswaarde	++	0
Belevingswaarde vanuit de omgeving	--	-
Belevingswaarde vanaf de N270	--	-
Toekomstwaarde	+	++
Geluid en trillingen		
Wijzigingen in geluidsbelasting	+	+
Trillinghinder	7	5
Luchtkwaliteit		
Verschuivingen in blootstelling per µg/m3 NO2	0	0
Verschuivingen in blootstelling per µg/m3 fijnstof PM2.5	0	0
Verschuivingen in blootstelling per µg/m3 fijnstof PM10	0	0
Externe veiligheid		
Plaatsgebonden risico	0	0
Aandachtsgebieden	0	0
Gezondheid		

Gezondheidseffecten door milieufactoren (MGR)	+	+
Sociale en ruimtelijke aspecten		
Visuele hinder	0	0
Gedwongen vertrek	2	2
Barrièrewerking stads-/ dorpscentrum	0	0
Barrièrewerking overige delen	-	-
Doorsnijding op stedelijk afwegingsniveau	0	0
Beïnvloeding ontwikkelings- mogelijkheden van de kernen	0	0
Beïnvloeding ontwikkelings- mogelijkheden in de omgeving	0	0
Beïnvloeding van sociale relaties	+	0
Beïnvloeding sociale contacten door sloopwoningen	0	0
Beïnvloeding sociale veiligheid	0	0
Licht/ lichthinder		
Licht/lichthinder	0	0
Recreatie		
Recreatieve ontwikkelingsmogelijkheden	0	0
Recreatieve voorzieningen	0	0
Landbouw		
Ruimtebeslag oppervlakte landbouwgrond	1,6480 ha	1,3517 ha
Doorsnijding en bereikbaarheid van landbouwpercelen, mogelijkheden voor kavelruil	23	19
Beïnvloeding landbouwbedrijven	0	0

Het MIA is ontworpen met als doel het vergroten van verkeersveiligheid en het minimaliseren van (zware) milieueffecten door een kleiner ruimtebeslag.

Het MIA scoort als gevolg van de ontwerpkeuzes neutraal op het gebied van doorstroming en toekomstbestendigheid ten opzichte van de referentiesituatie, terwijl het VKA voor deze twee aspecten juist een positief effect heeft. De verkeersveiligheid scoort in het MIA licht positief door het toepassen van de rijbaanscheiding. Het risico op kop-staart-aanrijdingen blijft in het MIA doordat de verkeersafwikkeling niet wordt verbeterd. Het VKA zorgt daar wel voor en scoort daarom positief voor verkeersveiligheid.

De vergelijking tussen het minder ingrijpend alternatief (MIA) en het voorkeursalternatief (VKA) laat zien dat de verschillen in milieueffecten over het algemeen beperkt zijn. Op veel thema's, zoals luchtkwaliteit, water, bodem en gezondheid, scoren beide alternatieven vergelijkbaar. Waar wel verschillen optreden, is het MIA doorgaans iets gunstiger doordat het minder ruimtebeslag heeft en minder ingrijpt in de omgeving. Dit vertaalt zich onder andere in iets minder effecten op natuur, landschap, ruimtelijke kwaliteit en landbouw en minder extra woningen waar trillinghinder kan optreden. Tegelijkertijd blijven de verschillen vaak klein en leiden ze in veel gevallen niet tot een andere eindbeoordeling, omdat effecten binnen dezelfde beoordelingscategorie (uit het MER) vallen of door compensatie worden geneutraliseerd.

Wanneer wordt ingezoomd op de milieugevolgen die door de Commissie mer expliciet zijn benoemd (beschermde (dier)soorten, NNB, landschap, ruimtelijke kwaliteit, archeologie en trillinghinder), ontstaat een genuanceerd beeld. Voor beschermde soorten blijft bij zowel MIA als VKA sprake van een beperkt negatief effect, omdat verstoring en verlies van leefgebied en verblijfplaatsen niet volledig kan worden voorkomen of gemitigeerd. Het MIA heeft hier weliswaar minder impact, maar dit verschil wordt niet zichtbaar in de beoordeling. Een vergelijkbare situatie geldt voor het Natuurnetwerk Brabant, waar het MIA minder aantasting veroorzaakt, maar door verplichte compensatie beide alternatieven uiteindelijk neutraal scoren. Bij landschap en ruimtelijke kwaliteit is het MIA eveneens iets gunstiger, doordat minder bomen worden gekapt en de ingreep beperkter is.

Toch blijven de effecten bij beide alternatieven negatief, waardoor het onderscheid vooral gradueel is. Voor archeologie zijn de verschillen zo klein dat het effect bij beide alternatieven als licht negatief worden beoordeeld. Trillinghinder vormt een uitzondering: hier scoort het MIA aantoonbaar beter doordat minder woningen binnen 50m van de weg komen te liggen.

Per saldo laat deze vergelijking zien dat het MIA op de door de Commissie genoemde milieuthema's overwegend iets gunstiger scoort, maar dat deze voordelen beperkt zijn en meestal niet leiden tot een andere effectbeoordeling. Hierdoor blijven de verschillen in de zwaarste milieugevolgen inhoudelijk aanwezig, maar in de beoordeling relatief klein en niet doorslaggevend.

5.2 Doelbereik

De geformuleerde hoofddoelstelling van het project is: het toekomstbestendig inrichten van de N270 West waarbij de verkeersveiligheid, leefbaarheid en doorstroming op en rond de weg worden verbeterd. In deze paragraaf wordt het doelbereik van het VKA en het MIA beschouwd. Er is getoetst in welke mate het VKA en het MIA de verkeersveiligheid, leefbaarheid en doorstroming op de N270 tussen Helmond en Walsberg verbeteren en daarmee doelbereik hebben. Deze analyse sluit nauw aan op de effectbeoordeling van die aspecten en herhaalt de hoofdpunten ervan.

Verkeersveiligheid

Voor verkeersveiligheid is het goed om te benoemen dat een belangrijk aspect bij verkeersveiligheid ook de doorstroming van verkeer is. Wanneer er filevorming ontstaat heeft dit namelijk ook een negatief effect op de verkeersveiligheid door een verhoogde kans op kop-staart-aanrijdingen.

Zoals ook volgt uit de effectbeoordeling dragen zowel het MIA als het VKA bij aan de verbetering van verkeersveiligheid door een veiliger weginrichting. In het MIA is echter kans op kop-staart-aanrijdingen groter doordat de verkeersafwikkeling net als in de referentiesituatie onvoldoende is. Het VKA heeft dan ook een groter doelbereik als het gaat om verkeersveiligheid dan het MIA.

Leefbaarheid

Bij leefbaarheid gaat het om luchtkwaliteit, geluid en natuur.

Er is voor het VKA en het MIA geen sprake van een verslechtering of verbetering van de luchtkwaliteit.

De geluidssituatie is na herinrichting – voor zowel het VKA als het MIA – per saldo gunstiger, wat bijdraagt aan de leefbaarheid langs de weg. Als gevolg van de fysieke wegaanpassingen van de N270 is geen sprake van grote verschuivingen in de verkeersstromen die invloed hebben op de geluidssituatie. De afname van de geluidsbelasting rondom de N270 wordt met name veroorzaakt door de toepassing van geluidsreducerend asfalt na herinrichting.

De natuur profiteert van de ecologische verbindingszone die als onderdeel van het project wordt aangelegd langs de Oude Aa, dit geldt voor zowel VKA als MIA.

Het VKA en het MIA dragen beide bij aan het doel van verbetering van de leefbaarheid, maar onderscheiden zich niet qua doelbereik voor leefbaarheid.

Doorstroming

Voor doorstroming is in het MER vooral gekeken naar verkeersintensiteiten en doorstroming.

In deze aanvulling is op basis van de geactualiseerde verkeersberekeningen voor alle situaties (huidig, referentie, MIA en VKA) de verkeersafwikkeling op kruispuntniveau gedetailleerd inzichtelijk gemaakt, inclusief de effecten op de wachttijden van het verkeer in de spitsperiodes. Daarbij is beoordeeld of het verkeer afgewikkeld kan worden binnen acceptabele cyclustijden van de verkeerslichten.

De berekeningen op kruispuntniveau laten zien dat de verkeersafwikkeling in de huidige situatie en in de referentiesituatie (wanneer er geen maatregelen worden getroffen; vergelijkbaar met het MIA) naar de toekomst toe onvoldoende is. Uit de effectbeoordeling blijkt vervolgens dat het MIA geen effect heeft en niets bijdraagt aan een betere doorstroming. Het MIA draagt daarmee niet bij aan het doel om de doorstroming en toekomstbestendigheid van de N270 te verbeteren.

Het VKA scoort op alle onderdelen voor verkeer positief. De beoogde capaciteitsuitbreiding zorgt ervoor dat de doorstroming voor het verkeer verbetert en dat de oplossing ook voldoende toekomstbestendig is.

Bovenstaande beschrijving van het doelbereik van verkeersveiligheid, leefbaarheid en doorstroming laat zien dat de wegaanpassingen van het VKA bijdragen aan de drie gestelde doelen voor het project, maar dat het MIA niet voldoende bijdraagt aan een goede doorstroming en dus niet toekomstbestendig is.

5.3 Keuze voorkeursalternatief

Uit de vergelijking blijkt dat het MIA op enkele milieuthema's iets gunstiger scoort, met name door het kleinere ruimtebeslag. Dit leidt tot beperktere effecten op onder andere natuur, landschap, ruimtelijke kwaliteit, landbouw en trillinghinder. Voor natuur en landschap leidt dit echter niet tot een andere beoordeling, ondanks compensatie. Voor veel thema's, zoals luchtkwaliteit, water, bodem en stikstofdepositie, is er geen onderscheid tussen de alternatieven.

Het verschil in doelbereik is wel relevant. Uit de voorgaande hoofdstukken is gebleken dat het VKA meer bijdraagt aan het doelbereik omdat de capaciteitsvergroting van de kruispunten leidt tot een verbetering van de doorstroming. Het MIA heeft geen verbetering tot gevolg. Ook voor verkeersveiligheid is het doelbereik van het VKA groter dan dat van het MIA. Dit hangt ook samen met de doorstroming: door verminderde doorstroming ontstaan langere rijen voor de verkeerslichten, wat de kans op kop-staart-aanrijdingen vergroot. Daarmee is het VKA toekomstbestendiger dan het MIA.

Gezien de kleine verschillen in milieueffecten is het doelbereik doorslaggevend voor de keuze om het VKA zoals dat in het ontwerpprojectbesluit is opgenomen, te handhaven.

Bijlage 1 Notitie verkeerseffecten en verkeersafwikkeling N270

Bijlage 2 Achtergrondnotitie geluid

Bijlage 3 Achtergrondnotitie luchtkwaliteit

Bijlage 4 Stikstofdepositie-onderzoek

Bijlage 5 Ontwerpnoot MIA

Bijlage 6 Wegontwerp MIA