

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

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

Geacht college,

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

De PRL adviseert:

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

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

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

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

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

Daarbij hebben wij de volgende aandachtspunten.

a. Voorkom dat de N270 West een vervangende route wordt

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

b. Onderzoek risico's van mogelijke nieuwe knelpunten

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

c. Stimuleer alternatieve vervoerswijzen

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

2. Speel in op nieuwe ontwikkelingen

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

3. Blijf in gesprek met de omgeving

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

4. Herstel en compensatie van natuur en landschap

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

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

5. Aandacht voor leefbaarheid

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

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

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

Tot slot

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

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

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

Met vriendelijke groet,



Pieter van Geel
BrabantAdvies,
voorzitter Provinciale Raad voor de Leefomgeving

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

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