

Antwoorden op vragen gesteld op de Informatieavond N270 Helmond – Deurne 4 april 2024

Wordt de presentatie ook openbaar gemaakt?

Ja, deze is 5 april op de website geplaatst.

Er zijn nu drie grote projecten in de buurt gaande. Vanuit de N279 onderzoekt Helmond een alternatieve aansluiting van de N270 op de N279 vanaf de Biesdeel door het bos naar de Rochadeweg aan de zuidzijde van Helmond. Vindt er wel afstemming plaats en hoe komt de Rocadevariant terug in de studie van de N270?

De oorspronkelijke alternatieven van project N270 bevatten varianten voor de aansluiting van de N270 op de N279 die tot doel hadden verkeer door het centrum van Helmond te verminderen. Maar omdat Helmond, Deurne en de provincie geen overeenstemming konden krijgen over de varianten en Helmond nog wilde doorstuderen voor hun Mobiliteitsvisie heeft de stuurgroep besloten de aansluiting niet in project N270 mee te nemen. De Rocadevariant wordt meegenomen in project N279 Veghel - Asten. Er vindt maandelijks afstemming plaats tussen de teams van de N279 en de N270.

In het ontwerp ligt een snelfietspad ten zuiden van de N270 over de Oude Helmondseweg. In het Zandbos ligt ten noorden van de N270 ook een fietspad. Waarom wordt in het Zandbos de snelfietsroute niet aan de noordzijde langs de N270 gerealiseerd? En waarom loopt de fietsroute in het Zandbos niet door aan de zuidzijde van de N270?

Gemeente Deurne wil de snelfietsroute via de Oude Helmondseweg laten lopen aansluitend op het onderliggende netwerk langs het spoor met als eindstation station Deurne. Daarnaast is een snelfietsroute breder dan een gewoon fietspad. Dat zou in het bosgebied ten koste zou gaan van een lange strook bomen.

Met de huidige snelfietsroute heb ik het gevoel dat je meer fietsers het centrum van Deurne in jaagt, door ze via de Oude Helmondseweg te leiden.

De route over de Oude Helmondseweg is een wens van de gemeente Deurne.

Waarom wordt er geen volwaardige ongelijkvloerse kruising gemaakt bij de Binderendreef, zoals bij de Bakelseweg. Deze kruising is namelijk het knelpunt.

Een volwaardige ongelijkvloerse kruising neemt veel ruimte in beslag, waardoor het tankstation en een aantal huizen zal moeten wijken. Uit de verkeersgegevens blijkt dat een dergelijke ingrijpende maatregel niet nodig is voor een goede doorstroming. Daarom is hier niet voor gekozen.

Waarom wordt de aansluiting met de Binderendreef geen rotonde?

Een rotonde kan minder voertuigen verwerken dan een verkeerslichteninstallatie (VRI). Met een VRI kan ook gestuurd worden op de gewenste doorstroming van een rijrichting. Daarnaast ontbreekt de ruimte voor een rotonde.

Gaat de verkeersdruk bij Binderendreef omhoog?

De huidige verwachting is dat de beoogde reconstructie niet leidt tot meer verkeer ter hoogte van de Binderendreef.

De Gemeente Helmond wil een permanent evenemententerrein maken en daarom 4 rijbanen op de N270 maken. Dat kost veel geld en verplaatst de flessenhals alleen maar naar het oosten. Hoe is daar rekening mee gehouden?

De verdubbeling van de rijbanen op dit traject is niet ingegeven door het evenemententerrein. De aansluitingen met de N279, Raktweg en Raktseweg liggen vrij dicht bij elkaar en het landbouwverkeer rijdt hier op de N270. Door de N270 uit te breiden naar vier rijbanen kan het landbouwverkeer ingehaald worden.

Met welke verkeersintensiteit is er gerekend, want er komen veel woningen in Deurne bij.

Toekomstige verkeersintensiteiten als gevolg van de reconstructie worden berekend m.b.v. het verkeersmodel BBMA 2022. In september 2024 krijgt dit model een update gebaseerd op nieuwste sociaal economische ontwikkelingen (bijv. nieuwe woonwijken), infrastructurele veranderingen en nieuw vastgesteld beleid. Op dat moment kijken we of er grote veranderingen zijn ten opzichte van het huidige berekeningsuitkomsten en of dit tot andere effecten leidt. Het is gebruikelijk dat verkeerscijfers wijzigen tijdens een studie, over het algemeen leidt dit niet andere inzichten.

Hoe wordt er met landbouwverkeer omgegaan?

Langzaam verkeer blijft op de N270 rijden tussen de Raktseweg en Helmond. De 4-poot bij kruispunt Binderendreef maakt het mogelijk landbouwverkeer te weren uit het centrum van Deurne.

Kunt u de verkeerscijfers met ons delen?

Zodra we de verkeerscijfers hebben delen we ze op de website. We komen er sowieso op terug in het ontwerpatelier van 6 mei.

Een doorgetrokken streep van de Raktseweg tot aan Deurne zou al helpen om veel ongelukken te voorkomen, omdat er veel ongelukken gebeuren met inhalen. Is dat iets om op korte termijn te regelen?

Dat zou aan de afdeling beheer van de provincie Noord-Brabant gevraagd kunnen worden of bij meldingen wegen. De provincie gaat na welke mogelijkheden er zijn.

Zijn er aanvullende geluidsvoorzieningen nodig?

Bestaande geluidswallen en schermen blijven en worden niet afgebroken. Op basis van de uitkomsten van het geluidsonderzoek wordt duidelijk of er naast het geluidarme asfalt nog aanvullend schermen of gevelmaatregelen nodig zijn.

Graag een extra bijeenkomst voor de mensen die last hebben van geluid.

Tijdens het ontwerpatelier van 6 mei zullen wij de resultaten van het geluidsonderzoek presenteren. Tevens zullen we aangeven wat de uitkomst betekent voor de omwonenden en of er geluidsmaatregelen uit volgen.

Zou er ook een trajectcontrole gedaan kunnen worden op het traject?

Handhavingsmaatregelen zoals flitspalen en trajectcontrole zijn een bevoegdheid van het Openbaar Ministerie. Deze maatregelen maken op dit moment geen onderdeel uit van het reconstructieproject.

Wat is de bandbreedte waar bewoners en belanghebbenden nog op kunnen reageren?

Uitgangspunt is het voorgenomen voorkeursalternatief. Daarbinnen is het mogelijk om lokaal de inrichting van de weg, de groenstructuur, de herplant van bomen, de waterberging of inritsituatie te optimaliseren. Dit zal in het ontwerpatelier van 6 mei worden toegelicht.

Hoe weegt de provincie varianten af?

Alternatieven en varianten worden in het MER afgewogen op basis van milieueffecten, de mate van doelbereik en kosten. De stuurgroep (2 gemeenten en provincie) geeft op basis van dit MER advies aan Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant.

Wat zijn de mogelijke hinder en omleidingen tijdens het project?

Tijdens de realisatie van de reconstructie kan hinder optreden als bepaalde delen van de weg tijdelijk worden afgesloten. Met bewoners en bedrijven worden t.z.t. afspraken gemaakt over bereikbaarheid van percelen, omleidingsroutes en duur van de hinder. Hoe dit er precies uit komt te zien is nu nog niet bekend.

Wat gebeurt er met de bomen en ander groen langs de weg tijdens een wegproject?

De reconstructie ten behoeve van veiligheid en doorstroming zal leiden tot bomenkap. In principe worden gekapte bomen 1 op 1 teruggeplant langs de weg of elders in de buurt. Dit zal in samenhang worden meegenomen in het groenontwerp binnen het Ruimtelijk Kwaliteitsplan. Het voorgenomen VKA is zodanig dat het Zandbos wordt gespaard.