

## Veelgestelde vragen

### 1. Klopt het dat er wordt uitgegaan van 2x2 rijstroken?

Dat klopt niet helemaal. Er zijn 3 alternatieven voor een oplossing met 2 x 2 rijstroken. Er is ook een oplossing met 1 x 2 rijstroken. Alle alternatieven sluiten aan op het gedeelte dat al uit 2 x 2 rijstroken bestaat.

### 2. Hoe wordt gegarandeerd dat het verkeer door Helmond niet toeneemt?

Er wordt hiervoor gebruik gemaakt van de verkeersstudie. Daarnaast is er aansluiting bij de verkeersstudie van de gemeente Helmond. De gemeente Helmond doet onderzoek naar de gewenste verkeersafwikkeling en de resultaten van beide studies worden naast elkaar gelegd om te voorkomen dat het verkeer in het centrum van Helmond toeneemt. Het is onderdeel van de opgave dat het verkeer meer om Helmond heen geleid wordt naar de noord- of zuidzijde van de N279.

### 3. Welke analyse ligt te grondslag aan de keuze voor 2x2 als meest waarschijnlijke scenario?

De N270 is een belangrijke regionale oost-westverbinding tussen Eindhoven, Helmond, Deurne en de Limburgse grens. Op dit traject spelen problemen met betrekking tot de doorstroming, de verkeersveiligheid en de leefbaarheid langs de weg. Het is een van de gevaarlijkste wegen van Noord-Brabant. In 2014 is er voor het hele tracé een Planstudie opgesteld. Hierin is het voorstel gedaan om de kruispunten te verruimen. Dit was voordat de studie Bundelroutes is uitgevoerd en voordat het voorstel voor de Ruit bij Eindhoven is gekomen. Deze is voor het westelijke deel in 2019 geactualiseerd op basis van nieuwe uitgangspunten uit de Bundelroutestudie. Daarin is afgezien van het doortrekking van de ruit ten noordoosten van Eindhoven. In september 2019 heeft de provincie met de betrokken gemeenten voor het traject Helmond – Walsberg een pakket van maatregelen op hoofdlijnen vastgesteld. In deze studie is de N270 als “inprikker” naar de “robuuste rand” N279 aangemerkt, wat wil zeggen dat de doorstroming moet zijn gegarandeerd, ook in de spits. Uit de herijking in 2019 is gebleken dat de verkeersprognoses voor 2040 toenemen. Dit betekent voor de weg dat de kruispunten maar ook de wegvakken met een te hoge intensiteit aan verkeer te maken krijgen. Om te voldoen aan de gewenste capaciteitsverruiming is verbreding op een deel van de N270 benodigd. Recentelijk is er door de provincie, in overleg met gemeenten een nieuw verkeersmodel vastgesteld waarin te zien is dat het verkeersmodel van 2019 van hogere intensiteiten uitging dan nu. Daarom zullen we in het verkeersmodel opnieuw de verkeerscijfers tegen het licht houden en project specifiek maken. Uiteindelijk gaan de nieuw te berekenen intensiteiten onderdeel uitmaken van het onderzoek dat in het kader van de m.e.r. (milieueffectrapportage) wordt uitgevoerd. In de m.e.r. procedure worden de alternatieven 2x2 maar ook het vierde alternatief 2x1 onderzocht.

### 4. Is er een alternatief met een parallelweg voor fietsers en landbouwverkeer? Ja, dit is een mogelijkheid. Er wordt in de nieuwe situatie geen landbouwverkeer toegestaan op de rijbaan en kunnen er parallelwegen nodig zijn. Dit hoeft wellicht niet aan 2 zijden, en dit onderdeel van de planstudie die we nu gaan uitvoeren.

### 5. Aan welke zijde van de weg komt de snelfietsroute en hoe zit het met (landbouw)verkeer?

De snelfietsroute wordt in overleg met de gemeenten Deurne en Helmond opgepakt. Deze ligt aan de zuidkant van de N270. Hoe deze eruit komt te zien is nog niet bekend en is onderdeel van de planstudie. Of dit gecombineerd wordt met ander verkeer zoals landbouwverkeer en aanliggend verkeer, is nog niet duidelijk, maar dit zou kunnen.

**6. Wordt het niet onveilig als het fietsverkeer gecombineerd wordt met landbouwverkeer?**

Verkeersveiligheid staat voorop. Er worden gesprekken gevoerd met gebruikers van de parallelweg en volgen de richtlijnen van het CROW. Het invoeren van de parallelweg ligt nog niet vast. Het kan ook zijn dat er één zijde van de weg voor landbouwverkeer wordt ingericht en de andere zijde voor fietsverkeer. Of dat landbouwverkeer over een andere route, via bestaande wegen, gaat rijden. Dit kan wel betekenen dat er meer oversteekplaatsen nodig zijn en er meer omgereden moet worden. Deze verschillende mogelijkheden worden afgewogen in de planstudie.

**7. Hoe wordt de weg met 2x2 rijstroken veiliger?**

De verkeersonveiligheid wordt op dit moment vooral veroorzaakt door inhaalmanoeuvres en afslaan bewegingen waardoor er ongelukken ontstaan. Gescheiden rijbanen met dubbele stroken aan weerszijden helpen dit voorkomen.

**8. Hoe wordt de doorstroming verbeterd?**

De kruisingen worden aangepakt door langere opstel- en uitvoegstroken. Het verkeer kan zich dan meer verspreiden voor de kruispunten, die in de huidige situatie knelpunten vormen. Op de drukste kruispunten komen lussen in de weg en intelligente Verkeersregelininstallaties voor het signaleren van de verkeersstromen.

**9. Zijn er ten hoogte van Walsberg-Binderendreef parallelwegen voorzien?**

Landbouwverkeer en langzaamrijdend verkeer worden geweerd van de hoofdrijbaan. Er worden zowel parallelroutes onderzocht als alternatieve routes via het bestaande wegennet.

**10. Wordt de Binderendreef ter hoogte van Esso een gelijkvloerse of een ongelijkvloerse kruising?**

Dit is een gelijkvloerse kruising. Het uitgangspunt is dat er geen ongelijkvloerse kruisingen worden toegevoegd. Dit zal mogelijk worden opgelost door een slimme VRI (Verkeersregelininstallatie) met verruimde capaciteit.

**11. Waar is een ongelijkvloerse kruising van het fietsverkeer gepland?**

In de planstudie wordt de wens voor een ongelijkvloerse fiets- en voetgangerstunnel van zuid naar noord onderzocht. Dit is een mogelijkheid maar er moet dan wel een noodzaak voor zijn.

**12. Wordt er rekening gehouden met het opvangen van calamiteiten op de A67?**

Incidenteel kan dit nodig zijn als er bijvoorbeeld een vrachtwagen de A67 blokkeert. Uit het verkeersmodel blijkt dat de N270 ten opzichte van de A67 geen verkeersaantrekkende werking heeft.

**13. Omleiding tijdens de werkzaamheden: wordt de fietsroute omgeleid door het bos?**

Er is nog niet gesproken over omleidingsroutes tijdens de uitvoeringsfase. Eerst wordt gekeken naar oplossingen voor de inrichting van de weg. In een later stadium komt de uitvoeringsfase voor de reconstructie aan bod en wordt er ook naar omleidingsroutes gekeken. De intentie is om gemotoriseerd verkeer zoveel mogelijk over de weg af te wikkelen.