Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Opdrachtgever	Provincie Noord-Brabant
Datum	25 juni 2026
Kenmerk	023527.20260615.N1.02
Pagina	1/7

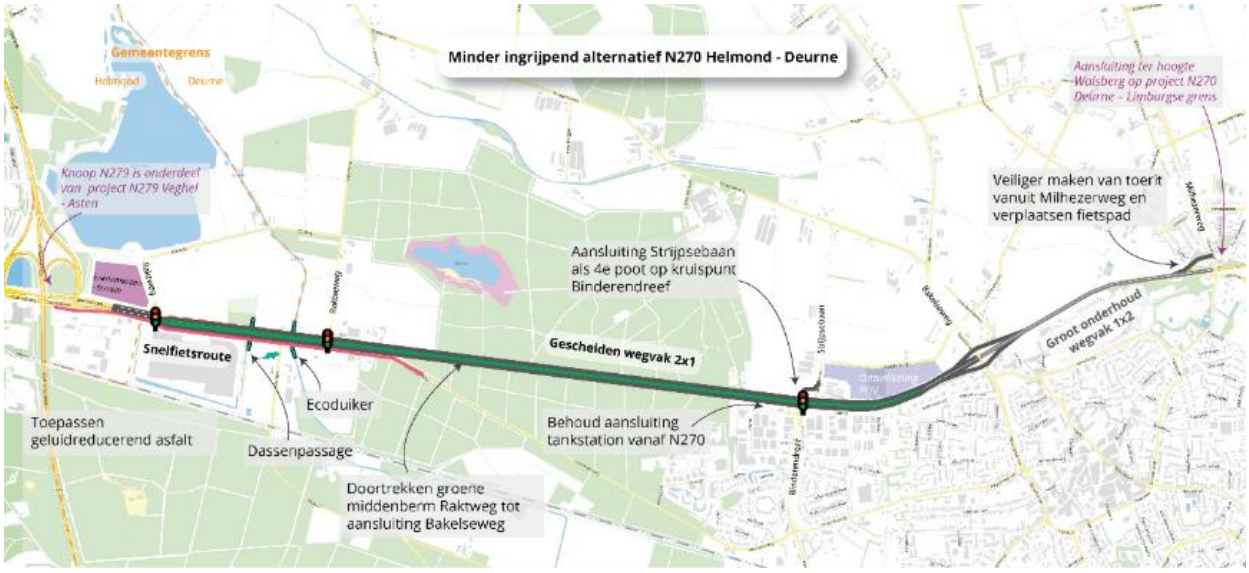
Achtgrondnotitie effecten luchtkwaliteit MER N270 Helmond - Deurne

1. Aanleiding

In de afgelopen maanden is het MER voor de N270 afgerond en ter inzage gelegd, samen met het projectbesluit. Mede naar aanleiding van het advies van de Commissie mer is besloten om een aanvulling op het MER te maken, met daarin verduidelijking en aanscherping van een aantal punten. Zo zijn de uitgangspunten voor de verkeersberekeningen gewijzigd waarbij rekening is gehouden met de Perifere Detailhandelsvestiging (PDV) als autonome ontwikkeling. Daarnaast zijn er in Deurne twee nieuwe woningbouwprojecten vastgesteld, namelijk de Groene Heerlijkheid en Grote Bottel. 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. Ook is de aanvulling van MER een Minder Ingrijpend Alternatief (MIA) onderzocht. Hier is deze notitie ook nader op ingegaan.

In voorliggende notitie is de aangepaste tekst voor het hoofdstuk luchtkwaliteit in het MER opgenomen. Daarbij is gebruik gemaakt van de nieuwe inzichten ten aanzien van verkeersgegevens (inclusief ontwikkeling PDV) en de meest recente inzichten ten aanzien van achtergrondconcentraties en emissiefactoren.

Effecten van het MIA (Minder Ingrijpend Alternatief)
Aanvullend is een minder ingrijpend alternatief (MIA) ontwikkeld. Dit is een ontwerp met de focus op verkeersveiligheid, dat is gericht op het minimaliseren van ruimtebeslag, en daarmee op het beperken van negatieve effecten op natuur, landschap en ruimtelijke kwaliteit (milieueffecten). Het MIA is weergegeven in figuur 1.1.



Figuur 1.1: Invulling van het minder ingrijpend alternatief (MIA)

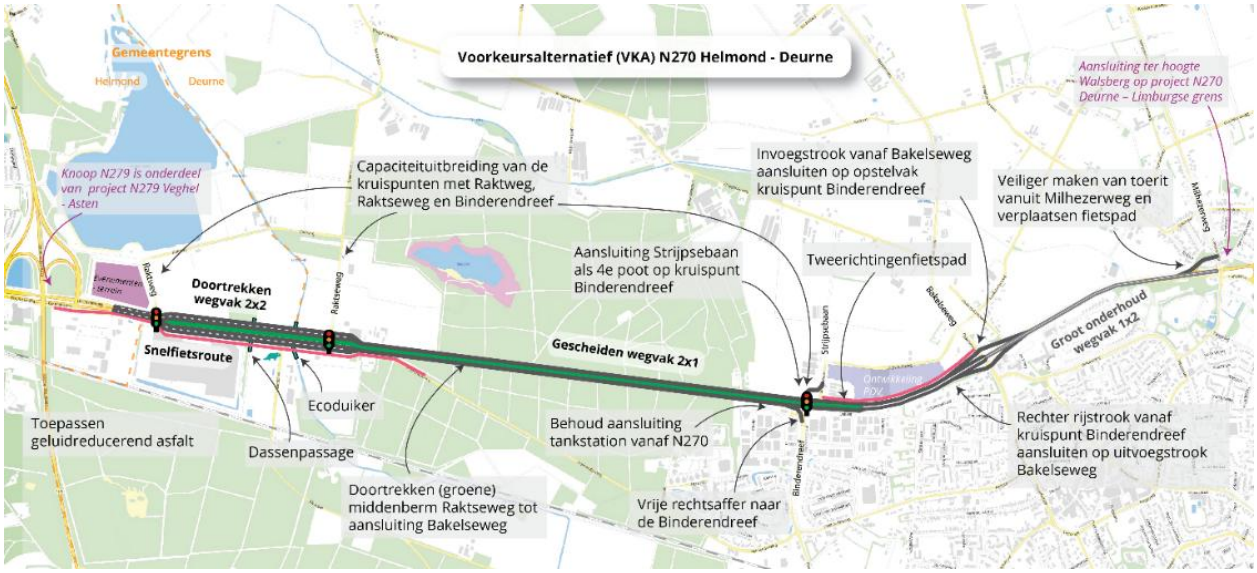
Dit MIA bestaat op hoofdlijnen uit:

- 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:
  - de toepassing en doorzetting van een (groene) middenberm als fysieke rijbaanscheiding;
  - het verder beperken of onmogelijk maken van inhaalbewegingen;
- het toepassen van geluidsreducerend asfalt (vergelijkbaar met het VKA).

Voor de verkeersberekeningen is de referentiesituatie ook representatief geacht voor de het MIA. Voor luchtkwaliteit zijn de aanpassingen niet onderscheidend. Er heeft dan ook geen specifieke doorrekening van het MIA plaatsgevonden. De uitkomsten zijn gebaseerd op de luchtkwaliteitsberekeningen voor de referentiesituatie.

Beschrijving van het VKA

Het VKA is ten opzichte van het MER ongewijzigd. Wel zijn er de verkeersberekeningen geactualiseerd op basis van de gewijzigde uitgangspunten en zijn daarom ook de geluidsberekeningen opnieuw uitgevoerd. Voor de volledigheid zijn de uitgangspunten van het VKA samengevat in figuur 1.2.



Figuur 1.2: Invulling van het VKA

2. Referentiesituatie

De luchtkwaliteit in het studiegebied wordt voornamelijk bepaald door de N270 en omliggende wegen.
Uit tabel 2.1 blijkt dat de maximale concentratieniveaus zeer ruim onder de wettelijke grenswaarden liggen. Ook liggen de concentraties niet hoger dan de aangescherpte EU-normen voor 2030. Er wordt voldaan aan de WHO-advieswaarden uit 2005. Daarmee wordt voldaan aan de doelstelling uit het Schone Lucht Akkoord, waar onder meer de Provincie Noord-Brabant deelnemer van is. De concentratieniveaus voor PM2,5 liggen lager dan voor PM10 waarmee voor PM2,5 ook ruim aan de wettelijke grenswaarde wordt voldaan. Wanneer we in tabel 2.1 de concentratieniveaus voor de huidige situatie vergelijken met de concentratieniveaus voor zichtjaar 2030, dan zien we dat de jaargemiddelde (maximale) concentratieniveaus richting de toekomst dalen, met name voor NO_2. De trend in luchtkwaliteit is namelijk voor zowel de emissiefactoren voor wegverkeer als de achtergrondconcentraties dat deze verbeteren. Het wegverkeer zal schoner worden doordat het aandeel oude vervuilende dieselauto's/-vrachtwagens afneemt en het aandeel elektrische voertuigen toe zal nemen. De achtergrondconcentraties nemen daarnaast onder andere ook af doordat de emissies vanuit industriële processen afnemen (schonere industrie). De emissiefactoren en achtergrondconcentraties worden elk jaar vastgesteld conform de nieuwste inzichten.

Door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat worden deze elk jaar geactualiseerd en ter beschikking gesteld.
De voorziene daling voor de NO_2 concentratieniveaus is voor NO_2 veel groter dan voor PM10, omdat het aandeel van de veehouderijen/landbouw in de PM10 emissies dominant is, en de prognoses tot nu toe niet uitgaan van een grote afname van emissies vanuit veehouderijen/landbouw. De waarden zijn geactualiseerd ten opzichte van de waarden uit tabel 11.1 van het MER. De waarden zijn gebaseerd op de nieuwe uitgangspunten met emissiefactoren en achtergrondconcentraties uit het meest recente CIMLK (juni 2026).

Tabel 2.1 Maximale jaargemiddelde concentraties op rekenpunten langs de weg in µg/m³ voor de huidige situatie (2024) en de autonome situatie (zichtjaar 2030**)*

	NO_2	PM10	PM2,5
Grenswaarde voor jaargemiddelde concentratie (Besluit kwaliteit leefomgeving)	40,0	40,0	25,0
Norm Europese unie 2030	20	20	10
WHO-advieswaarde 2005 (Schone Lucht Akkoord)	40	20	10
Huidige situatie	20,4	16,1	9,2
Referentiesituatie	16,5	15,1	7,8

* Monitoringsronde 2025, jaar 2024

**Voor de N270 Helmond – Walsberg is door Goudappel het verkeersmodel opgeleverd voor zichtjaar 2040. De depositiebijdrage van het plan wordt doorgerekend met de emissiefactoren voor wegverkeer voor zichtjaar 2030, aangezien deze voor zichtjaren na 2030 niet beschikbaar zijn. Het verkeersnetwerk van 2040 wordt dus doorgerekend met de emissiefactoren voor wegverkeer voor 2030, waarmee worst-case wordt gerekend.

3. Beoordelingskader

Ten gevolge van de reconstructie is er sprake van een beperkte verandering in verkeersintensiteit op de N270 en omliggende wegen. Dit leidt tot een verandering in de uitstoot van stikstofoxiden en fijnstofemissies en daarmee eventueel tot een verslechtering van de luchtkwaliteit.

De effectbeoordeling vindt plaats middels modelberekeningen met de rekentool Aerius-lucht. Dit is het rekenhart van het Centraal Instrument Monitoring Luchtkwaliteit (CIMLK). Aerius-lucht rekent volgens standaard rekenmethode 1 en standaard rekenmethode 2 uit de Omgevingsregeling. Het VKA is vergeleken met de referentiesituatie en het MIA in 2040. Hiermee ontstaat inzicht in de gevolgen van de plannen op de luchtkwaliteit.
Het criterium voor het beoordelingskader op MER-detailniveau is het aantal gevoelige bestemmingen (woningen en gebouwen met een gezondheids- of onderwijsfunctie) in verschilconcentratieklassen in het studiegebied. De gehanteerde beoordelingsschaal is

weergegeven in tabel 3.1.

Voor NO_2, PM10 en PM2,5 worden dezelfde concentratieklassen aangehouden. Bij de bepaling van de effectscore wordt de minst gunstige score aangehouden. De algehele score wordt gebaseerd op het aandeel (%) van de beoordelingspunten (in het onderzoeksgebied) waar verslechteringen en verbeteringen optreden binnen de gedefinieerde klassen. Op deze wijze worden zowel het aantal gevoelige bestemmingen als de omvang van de verbeteringen en verslechteringen in µg/m³ meegewogen. Er is gekozen voor stappen van 0,4 µg/m³ omdat dit 1% van de norm voor stikstofdioxide bedraagt. Een toename tot en met 1,2 µg/m³ stikstofdioxide wordt als 'niet in betekenende mate' bijdrage gezien. Deze 1,2 µg/m³ betreft 3% van de jaargemiddelde norm van 40 µg/m³ en is een veel gehanteerd criterium in onderzoek rondom luchtkwaliteit. Dergelijke verschillen worden niet verwacht, daarom is gekozen voor nog lagere klassegrenzen.

Tabel 3.1 Beoordelingskader voor het criterium luchtkwaliteit

Effectscore	Toelichting
+++	> 15 % van de gevoelige bestemmingen heeft een verbetering van meer dan 0,4 µg/m³
++	5 tot 15% of meer van de gevoelige bestemmingen heeft een verbetering van meer dan 0,4 µg/m³
+	> 0 - 5 % van de gevoelige bestemmingen heeft een verbetering van meer dan 0,4 µg/m³
0	Geen van de gevoelige bestemmingen heeft een verandering van meer dan 0,4 µg/m³
-	> 0 - 5 % van de gevoelige bestemmingen heeft een verslechtering van meer dan 0,4 µg/m³
--	5 tot 15 % of meer van de gevoelige bestemmingen heeft een verslechtering van meer dan 0,4 µg/m³
---	> 15 % van de gevoelige bestemmingen heeft een verslechtering van meer dan 0,4 µg/m³

4. Effecten

Ten behoeve van de aanvulling op het MER zijn concentratieniveaus berekend op alle gevoelige bestemmingen in het onderzoeksgebied. In het onderzoeksgebied liggen 8.314 gevoelige bestemmingen. De concentratieniveaus zijn berekend voor zichtjaar 2030, met de verkeersintensiteiten uit het verkeersmodel.
De wettelijke grenswaarden (zie tabel 2.1) worden in het plangebied nergens overschreden. Ook is geen sprake van overschrijdingen van de aangescherpte EU-normen voor 2030 en de WHO-advieswaarden uit 2005 (Schone Lucht Akkoord). In tabel 4.1 worden voor de berekende situaties de maximale jaargemiddelde concentraties gegeven. Dit zijn de berekende concentraties op adrespuntniveau en zijn daarmee afwijkend ten opzichte van de wettelijke rekenpunten op korte afstand van de weg.

Tabel 4.1 Maximale jaargemiddelde concentraties in µg/m³ voor de huidige situatie (2024) en de referentie- en plansituatie (zichtjaar 2030)

	NO_2	PM10	PM2,5
Huidige situatie - CIMLK	20,4	16,1	9,2
Referentiesituatie - adrespuntniveau	13,3	14,7	7,7
MIA (Minder Ingrijpend Alternatief) - adrespuntniveau	13,3	14,7	7,7
VKA (Voorkeursalternatief) - adrespuntniveau	13,3	14,7	7,7

Tabel 4.2 toont de verschilconcentraties voor NO_2 met de autonome situatie in klassen van 0,2 µg/m³, plus een extra klasse voor de gevoelige bestemmingen waarvoor minimale verschillen tot en met 0,05 µg/m³ worden berekend. Voor PM10 en PM2,5 worden geen toe- en afnames berekend boven de 0,05 µg/m³.
Het MIA is daarbij gelijk aan de referentiesituatie en de verschillen tussen het VKA en de referentiesituatie is daarbij zeer beperkt.

Tabel 4.2 Aantal en percentage (tussen haakjes) gevoelige bestemmingen met een verandering van de jaargemiddelde NO_2 concentratie tussen het VKA en de referentiesituatie

Verandering concentratie (µg/m³)	MIA	VKA
Afname > 0,40	0 (0,0%)	0 (0,0%)
Afname 0,20 tot 0,40	0 (0,0%)	0 (0,0%)
Afname 0,05 tot 0,20	0 (0,0%)	2 (0,02%)
Afname 0,05 tot Toename 0,05	8.314 (100,0%)	8.312 (99,98%)
Toename 0,05 tot 0,20	0 (0,0%)	0 (0,0%)
Toename 0,20 tot 0,40	0 (0,0%)	0 (0,0%)
Toename 0,40 tot 0,60	0 (0,0%)	0 (0,0%)
Toename 0,60 tot 0,80	0 (0,0%)	0 (0,0%)
Toename 0,80 tot 1,00	0 (0,0%)	0 (0,0%)
Toename > 1,00	0 (0,0%)	0 (0,0%)

De gehanteerde beoordelingsschaal is weergegeven in tabel 3.3. Aangezien de veranderingen in de verkeersintensiteiten op de N270 en omliggende wegen ten gevolge van het VKA zeer beperkt zijn, is ook het effect op de concentratieniveaus op de woningen zeer beperkt. Deze wordt als ‘geen/neutraal effect (0)’ beoordeeld, zie tabel 4.2. Zoals hiervoor beschreven wordt ook het MIA als neutraal (0) beoordeeld.

Tabel 4.3 Effectbeoordeling, aspect luchtkwaliteit op gevoelige bestemmingen

	MIA	VKA
Verandering van de jaargemiddelde concentratie PM10, PM2.5 en NO_2 bij gevoelige bestemmingen binnen het studiegebied	0	0

5. Conclusie

Geconcludeerd wordt dat de realisatie van het MIA en VKA niet leidt tot veranderingen in de jaargemiddelde concentraties 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). Daarbij is het MIA vergelijkbaar met de referentiesituatie en zijn geen effecten op de verkeersintensiteiten en daarmee de luchtkwaliteit te verwachten.