

STARTNOTITIE OMLEGGING RUCPHEN N638

GEMEENTE RUCPHEN & PROVINCIE NOORD-BRABANT

31 oktober 2006

110503/ZF6/2E6/200580



Inhoud

1	Inleiding	5
1.1	Aanleiding voor deze studie	5
1.2	Waarom een m.e.r.-procedure?	6
1.3	Mogelijkheden voor inspraak	7
1.4	Opbouw van de startnotitie	7
2	Probleemstelling en doel	9
2.1	Achtergrond	9
2.2	Verkeerskundige situatie in Rucphen, Sprundel en St. Willebrord	10
2.3	Doel	14
3	Gebiedsbeschrijving	14
3.1	Algemeen	14
3.2	Groene ruimte	14
3.2.1	Bodem en water	14
3.2.2	Natuur	14
3.2.3	Landschap, cultuurhistorie en archeologie	14
3.3	Ruimtelijke functies	14
3.4	Woon- en leefmilieu	14
3.5	Toekomstige ontwikkelingen in Rucphen	14
4	Voorgenomen activiteit en alternatieven	14
4.1	Voorgenomen activiteit	14
4.2	Oplossingsrichtingen voor omlegging Rucphen	14
4.2.1	Onderzochte oplossingen in het verleden	14
4.2.2	Uitgangspunten voor de oplossingsrichtingen	14
4.2.3	Mogelijke tracés	14
4.2.4	Oplossingsrichtingen die niet in het MER worden uitgewerkt	14
4.3	Uitwerking alternatieven en varianten in het MER	14
4.3.1	Het aantal aansluitpunten, de ligging en vorm ervan	14
4.3.2	Hoogteligging van het tracé	14
4.3.3	Maatregelen in de kom	14
4.4	Overzicht te onderzoeken alternatieven en varianten in MER	14
5	Effectbeschrijving in de Projectnota/MER	14
5.1	Te beschrijven effecten	14
5.2	Methodiek	14
6	Beleidskader en procedure	14
6.1	Algemeen	14
6.2	Beleidskader	14
6.3	Procedure	14
6.3.1	Betrokken actoren	14

6.3.2	Besluitvormingsprocedure	14
Bijlage 1	Literatuur	14
Bijlage 2	Begrippenlijst	14
Colofon		14

HOOFDSTUK 1 Inleiding

1.1

AANLEIDING VOOR DEZE STUDIE

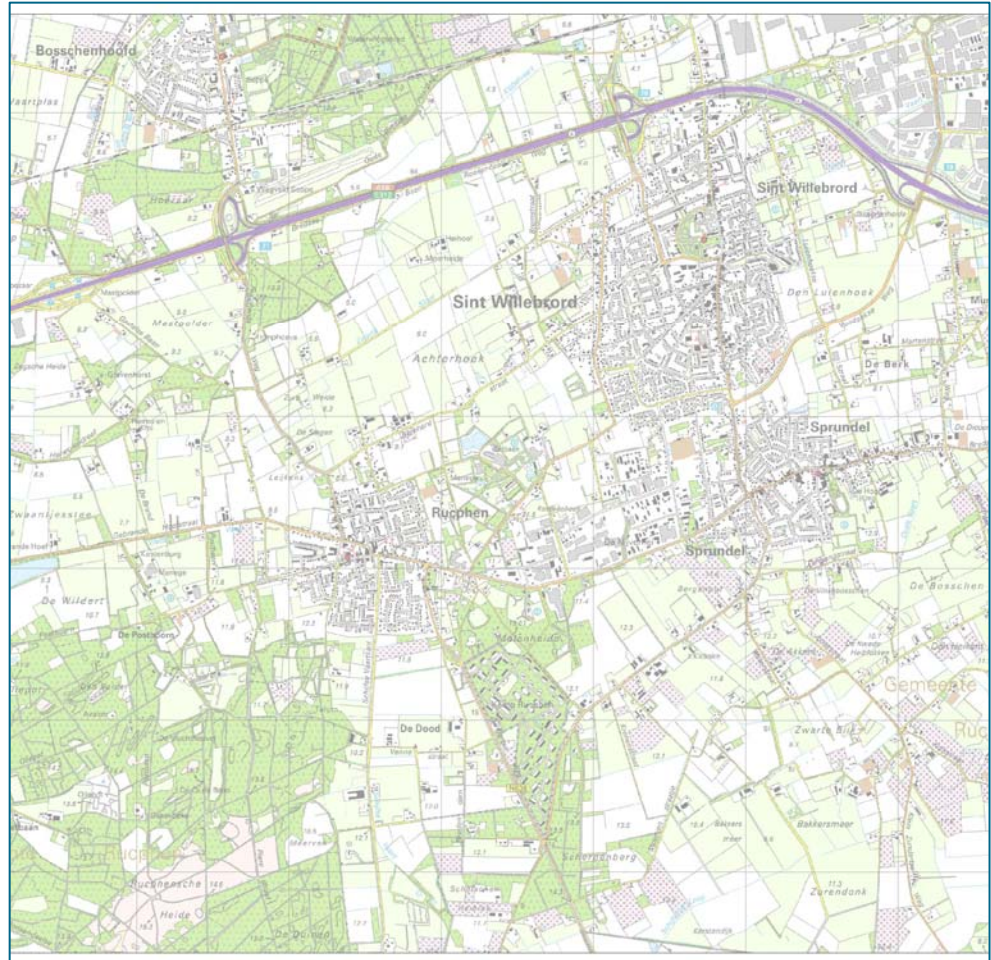
In verschillende kernen van de Gemeente Rucphen staat de leefbaarheid onder druk. Er is sprake van verschillende soorten hinder; geluid, leefbaarheid, oversteekbaarheid. Niet zozeer de absolute verkeersintensiteit is het grootste probleem, maar de ligging en vormgeving van de doorgaande route door de kernen leidt tot deze knelpunten. De doorgaande route loopt door het centrum, met winkels, woningen en andere voorzieningen. Ook (vracht-)verkeer voor het nabij gelegen bedrijventerrein Nijverhei moet door de kernen rijden om de bestemming op het bedrijventerrein te bereiken. Het van oudsher gegroeide wegprofiel biedt geen ruimte om voor alle verkeersdeelnemers te komen tot een veilige plaats op de weg in combinatie met een goede doorstroming.

In het verleden is dit al eens onderzocht door de Gemeente Rucphen en de Provincie Noord-Brabant. In de regionale studie 'West van de A16' is voor de Gemeente Rucphen is destijds alleen een leefbaarheidsprobleem in de kern Rucphen geconstateerd. Dit heeft geresulteerd in het vastleggen van een voorkeurstracé voor de omlegging van de N638 om Rucphen in de Structuurvisie-plus (2003) om zo de kern Rucphen te ontlasten. Omdat de N638 onderdeel uitmaakt van het regionaal verbindend net, hebben de Gemeente Rucphen en de Provincie Noord-Brabant besloten om samen een m.e.r.-procedure op te starten. Deze startnotitie vormt de eerste stap in de m.e.r.-procedure.

Uit de verkeersanalyse in deze startnotitie blijkt dat niet alleen in de kern Rucphen een leefbaarheidsknelpunt voorkomt, maar ook in de kernen Sprundel en St. Willebrord. In deze m.e.r.-studie worden daarom oplossingen onderzocht voor de ontlasting van deze drie kernen in de Gemeente Rucphen, waarbij de oplossingen gericht zijn om het verkeer niet langer door de kernen maar juist om de kernen heen te leiden. Daarbij moet ook de ontsluiting van bedrijventerrein Nijverhei en het sport- en vrijetijdscentrum de Vijfsprong worden verbeterd, alsmede de toekomstige "Binnentuin". Het plan Binnentuin is een structuurplan voor het gebied tussen de bebouwde kommen van de kernen Rucphen, Sprundel en St. Willebrord. In dit gebied wordt gesproken over het realiseren van uitbreidingen op de Vijfsprong en bedrijventerrein Nijverhei en een nieuwe vestiging van een voorzieningcluster.

Afbeelding 1.1

Rucphen en omgeving

**1.2****WAAROM EEN M.E.R.-PROCEDURE?****M.E.R.-PLICHT**

De aanleg van een autoweg valt onder categorie 1.2 van bijlage C van het Besluit m.e.r.¹. De m.e.r.-plicht is daarbij gekoppeld aan het ruimtelijk plan dat in de aanleg van de autoweg voorziet (een nieuw op te stellen bestemmingsplan). Onder 'autoweg' wordt verstaan: een voor autoverkeer bestemde weg die alleen toegankelijk is via knooppunten of door verkeerslichten geregelde kruispunten (VRI's) en waarop het is verboden te stoppen en te parkeren. De te onderzoeken oplossingrichtingen maken onderdeel uit van het regionaal verbindend net en kunnen worden aangeduid als autoweg.

DOEL M.E.R.-PROCEDURE

Doel van de m.e.r.-procedure is het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming over activiteiten met mogelijke belangrijke negatieve gevolgen voor het milieu. Een toelichting op de m.e.r.-procedure zelf is in hoofdstuk 6 opgenomen.

Het op te stellen milieueffectrapport (MER) dient de meest geschikte inrichtingswijze of het meest geschikte ontwerp van de voorgenomen activiteit in beeld te brengen. Daarbij worden de gevolgen voor het milieu en ruimtegebruik – meer in detail – beschreven.

¹ Bijlage C van het Besluit milieueffectrapportage 1994, zoals gewijzigd bij besluit van 7 mei 1999, categorie 1.2: de aanleg van een autosnelweg of autoweg, niet zijnde een hoofdweg is m.e.r.-plichtig.

Dat geldt zowel voor het effect ter plaatse als in de directe omgeving (uitstralingseffecten zoals verkeer en geluid) van de betreffende activiteit.

De Gemeente Rucphen en de Provincie Noord-Brabant vormen de initiatiefnemer voor de m.e.r.-procedure. De gemeenteraad van Rucphen vormt het Bevoegd Gezag en coördineert de m.e.r.-procedure (art. 14.1 Wet Milieubeheer). Het Bevoegd Gezag maakt uiteindelijk de keuze voor het tracé en uitvoeringsvorm van de omlegging Rucphen. Deze besluiten zijn gekoppeld aan de procedure in het kader van de Wet op de Ruimtelijke Ordening: een niet op te stellen bestemmingsplan.

1.3

MOGELIJKHEDEN VOOR INSPRAAK

U KUNT AANGEVEN WAT IN HET MER MOET WORDEN ONDERZOCHT!

De m.e.r.-procedure begint met de publicatie van deze startnotitie, waarin de initiatiefnemers het voornemen kenbaar maken om de omlegging Rucphen N638 te realiseren. Deze startnotitie wordt gedurende zes weken ter inzage gelegd. In deze periode kan iedereen inspreken en aangeven wat in het MER onderzocht zou moeten worden om een goed besluit te kunnen nemen. De inspraakreacties worden betrokken in de Richtlijnen voor het MER.

Schriftelijke inspraakreacties over de startnotitie kunnen worden verzonden aan de gemeenteraad van Rucphen.

Gemeenteraad van Rucphen

Raadhuisstraat 27
Postbus 9
4715 ZG RUCPHEN

Contactpersoon: de heer A. Schrauwen (tel. 0165-349601)

1.4

OPBOUW VAN DE STARTNOTITIE

Na dit inleidende hoofdstuk gaat hoofdstuk 2 in op de problemen in de kernen Rucphen, Sprundel en St. Willebrord. Aan de hand van een analyse van de verkeerskundige situatie worden de problemen inzichtelijk gemaakt. Hoofdstuk 2 eindigt met de doelstelling. In hoofdstuk 3 is een gebiedsbeschrijving opgenomen: welke kenmerken en waarden komen in en om de kernen Rucphen, Sprundel en St. Willebrord voor? Dit gebeurt aan de hand van de aspecten bodem en water, natuur, landschap, cultuurhistorie en archeologie, stedenbouw, landbouw en recreatie. Tevens worden de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen beschreven. Hoofdstuk 4 geeft een toelichting op de alternatiefontwikkeling: welke tracés zijn er als oplossing mogelijk en wat zijn de variabelen. Uiteindelijk worden de alternatieven gepresenteerd die in de Projectnota/MER zullen worden onderzocht. In de Projectnota/MER worden de alternatieven op hun effecten beoordeeld. In hoofdstuk 5 is een voorstel voor het beoordelingskader van de alternatieven opgenomen. Per aspect zijn toetsingscriteria geformuleerd. In hoofdstuk 6 tot slot is het relevante beleidskader opgenomen. Per beleidsplan en –nota zijn de specifieke eisen ten aanzien van de voorgenomen activiteit beschreven.

De startnotitie omvat de volgende bijlagen:

1. Literatuurlijst.
2. Begrippenlijst.

HOOFDSTUK

2 Probleemstelling en doel

In dit hoofdstuk staan nut en noodzaak (de probleemstelling) en het doel van de omlegging van de N638 beschreven. In paragraaf 2.2 is een probleemanalyse opgenomen aan de hand van een analyse van de verkeerskundige situatie. In paragraaf 2.3 is de doelstelling van de voorgenoemde activiteit weergegeven. Deze doelstelling is geformuleerd aan de hand van de probleemanalyse.

2.1

ACHTERGROND

De kernen Rucphen, Sprundel en St. Willebrord ervaren leefbaarheidsknelpunten als gevolg van het verkeer in de kernen. Vanwege de toenemende verkeersdruk op de hoofdwegen is de leefbaarheid in de kernen de laatste jaren verslechterd. Er is sprake van geluidsoverlast, een verslechtering van de luchtkwaliteit, een slechte oversteekbaarheid van de weg en een veiligheidsprobleem door gevaarlijk/zwaar transport door de kernen.

Dit veiligheidsprobleem komt niet uit de ongevalanalyse naar voren, maar komt wel voort uit de beleving van inwoners (subjectieve onveiligheid). De Structuurvisie-plus (mei 2003) geeft daarom aan dat de verkeerssituatie in het centrum van de kern Rucphen moet worden verbeterd en de kern moet worden ontlast van het doorgaande verkeer.

Het doorgaande verkeer door de kernen betreft deels doorgaand verkeer door de gemeente. Het merendeel is echter verkeer dat een herkomst of bestemming in één van de kernen van de Gemeente Rucphen of het bedrijventerrein Nijverhei heeft. Om hier te komen rijdt het verkeer eerst door een andere kern van de Gemeente Rucphen (komend van buiten de gemeente). Dit verkeer wordt in de kernen ook als doorgaand verkeer ervaren en zorgt hier voor leefbaarheidsproblemen.

STUDIES UIT HET VERLEDEN

- West van de A16
- Visie ontsluitingsstructuur

In het verleden zijn studies uitgevoerd naar de verkeersproblematiek en mogelijke oplossingen hiervoor. Een eerste is: **'WEST VAN DE A16'** (Provincie Noord-Brabant samen met vijf gemeenten; mei 2001). Doel van deze studie was het in beeld brengen van de aard, omvang, oorzaken en mogelijke oplossingsrichtingen van de verkeers- en vervoersproblemen in het studiegebied ten westen van de A16.

'West van de A16' constateert dat de vormgeving van de weg (N638) door de kom van Rucphen niet overeenkomt met de functie van regionale verbinding die deze weg vervult. Het traject door de kom wordt als doorgaande route gebruikt vanuit Roosendaal/A58 richting het bedrijventerrein Nijverhei en Zundert. Hierdoor is sprake van een relatief hoge verkeersintensiteit (zie tabel 2.1). Er is geen alternatief voor dit verkeer voorhanden. Als gevolg van het doorgaand (vracht-)verkeer ontstaan er onveilige situaties en is sprake van geluidsoverlast voor omwonenden en van barrièrewerking.

In de periode tot 2010 neemt de verkeersdruk toe als gevolg van uitbreiding van het bedrijventerrein Nijverhei. (Bron: tussenrapportage, januari 2001).

Tabel 2.1

Intensiteiten en vrachtverkeer
in 2000 in Rucphen

Bron: gemeentelijke
verkeerstellingen 2000

	Intensiteit (mvt/etm)	Vrachtverkeer (%)
Martinusstraat	3900	14
Sprundelseweg	7900	10
Zundersteweg	2910	14
Gebrande Hoefstraat	4420	9

In genoemde studie zijn de volgende oplossingsrichtingen voor Rucphen onderzocht: herinrichting van de komtraverse, de omleiding 'krap om de kom' en 'ruim om de kom' (via Nijverhei). Geconcludeerd is dat een omleiding om Rucphen een groot oplossend vermogen heeft bij de gesignaleerde knelpunten. 'Krap om de kom' scoort hierbij beter dan 'ruim om de kom' waarbij het doorgaande verkeer een grotere omrijfactor krijgt. Alleen een herinrichting van de komtraverse zorgt voor een verbetering van de verkeerveiligheid en oversteekbaarheid, de verkeersafwikkeling verbetert daarentegen niet en verslechtert bij een herinrichting.

Als vervolg op de studie 'West van de A16' is door de Gemeente Rucphen een **VISIE ONTSLUITINGSSTRUCTUUR** (februari 2002) opgesteld.

De visie op de ontsluitingsstructuur heeft tot doel:

- het terugdringen van het doorgaande (regionale) verkeer door de kern Rucphen;
- het verbeteren van de bereikbaarheid van het bedrijventerrein Nijverhei en de Vijfsprong;
- het weren van verkeer met bestemming Nijverhei en Vijfsprong door de kernen St. Willebrord en Rucphen.

In de Visie zijn diverse alternatieven voor de omleiding van de N638 onderzocht. Na een afweging is gekomen tot een tracé dat zo veel mogelijk gebruik maakt van bestaande infrastructuur. Dit tracé 'kort om de kom' loopt over de wegen Bernhardstraat en Bosheidestraat en vanaf de Sprundelseweg over de Dennenweg naar de Zundertseweg. Onderdeel van de Visie is een kortsluiting tussen de Gebrande Hoefstraat en de St. Martinusstraat/Bernhardstraat om het oost-west gerichte verkeer uit de kern Rucphen te houden.

Beide studies hebben er uiteindelijk in geresulteerd dat door de gemeenteraad van Rucphen het tracé 'kort om de kom' is vastgesteld als voorkeurstracé (27 maart 2003) voor de omleiding Rucphen N638 en is opgenomen in de Structuurvisie-plus.

2.2

VERKEERSKUNDIGE SITUATIE IN RUCPHEN, SPRUNDEL EN ST. WILLEBRORD

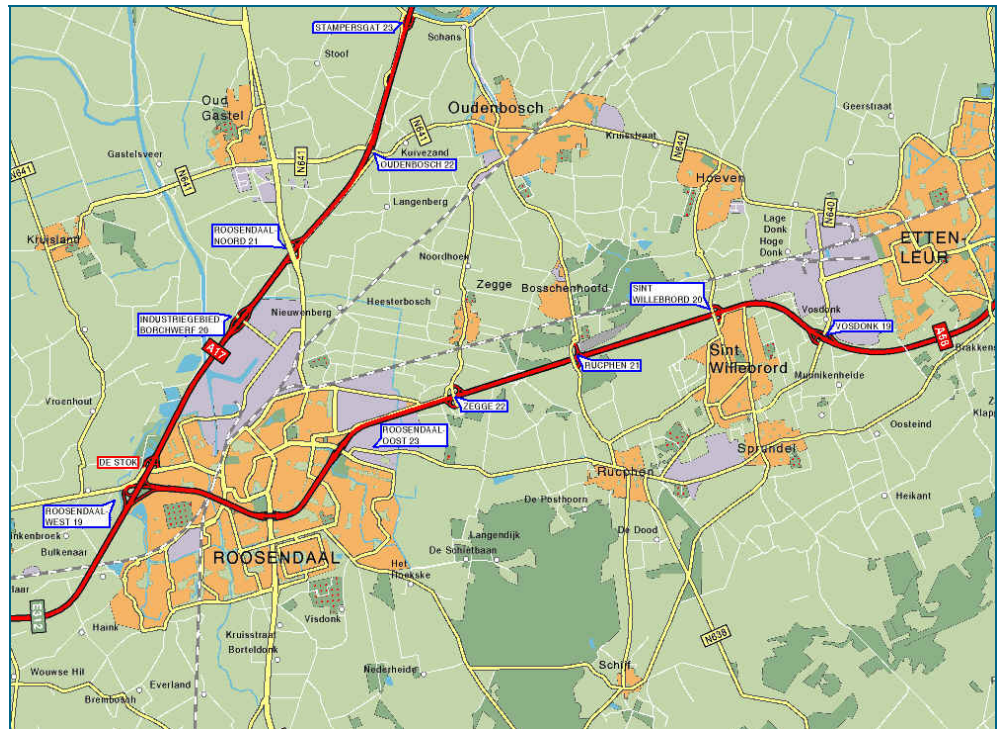
De regionale wegenstructuur

De regionale wegenstructuur rond Rucphen, Sprundel en St. Willebrord kent maar enkele belangrijke wegen. De A58, net ten noorden van Rucphen, Sprundel en St. Willebrord, is een zeer belangrijke oost-west verbinding in de regio. Deze weg zorgt ook voor verdere ontsluiting naar de A16, A17 en de A4. Ook de Sprundelseweg/Rucphensebaan vormen een oost-west verbinding, alleen meer op regionaal niveau. De wegen Schijfse Vaartkant, Zundertseweg, Voreneindseweg en de Rucphenseweg, Sint Martinusstraat en de Vosdonkseweg vormen een belangrijke verbinding van het gebied ten zuiden van Rucphen naar de A58 en verder naar Oudenbosch.

De N638 vormt een belangrijke verbinding tussen Rucphen en het gebied ten zuidoosten van Rucphen. Door de beperkte wegenstructuur in (vooral de noord-zuid richting) rijdt lange afstandverkeer door de kern van Rucphen.

Afbeelding 2.2

De regionale ontsluitingsstructuur



Verkeersafwikkeling

De belangrijkste ontsluitingswegen in de kern Rucphen zijn de Rucphenseweg, Sint Martinusstraat en de Schijfse Vaarkant in noord-zuid richting en de Gebrande Hoefstraat, Rucphensevaartkant, Raadhuisstraat en de Sprundelseweg in oost-west richting. Deze wegen worden niet alleen gebruikt voor de lokale verkeersafwikkeling, maar ook voor de regionale verkeersafwikkeling. De belangrijkste ontsluitingswegen in St. Willebrord en Sprundel zijn de Kaaistraat, de Noorderstraat/Dorpsstraat, Poppestraat, Vosdonkseweg, Rucphensebaan, St. Jansstraat, Bredasebaan en de Voreneindseweg.

Tabel 2.2

Verkeersbelasting in huidige situatie 2006 (mvt/etmaal)

Bron: verkeerstellingen
Gemeente Rucphen,
verschillende jaren

Straatnaam	Huidige situatie (mvt/etmaal)
Rucphenseweg	5.500
St. Martinusstraat	4.530 ¹
Schijfse Vaarkant	1.570
Gebrande Hoefstraat	4.730 ¹
Raadhuisstraat	8.500 ¹
Zundertseweg	2.880 ²
Sprundelseweg	7.460
Rucphensebaan	6.170
Noorderstraat	9.700
Kaaistraat	2.890
Poppestraat	6.110 ³

¹ Telling uit december 2004

² Telling uit oktober 2004

³ Telling uit maart 2002

De intensiteiten op de belangrijke wegen door Rucphen in noord-zuid richting en oost-west richting zijn in de huidige situatie al redelijk hoog in relatie tot de vormgeving van de wegen en de centrumfunctie met voorzieningen die de wegen kruisen.

Op de meeste wegen groeit de intensiteit in de autonome ontwikkeling (2015), variërend van 20-70% (bron: verkeersmilieumodel Gemeente Rucphen, 2000). Hierdoor wordt het een stuk drukker in de kern. Kruispunten beginnen een knelpunt te vormen, vooral in het centrum van de kern Rucphen zijn de kruispunten het knelpunt. Ook voor de wegen in Sprundel en St. Willebrord geldt dat de intensiteiten in de toekomst toenemen, vooral op de Noorderstraat en de Poppestraat.

Samenstelling verkeer

De hoeveelheid vrachtverkeer in de huidige situatie op de belangrijkste wegen is bekeken. Hieruit blijkt dat er veel vrachtverkeer door de kern van Rucphen rijdt; het aandeel vrachtverkeer varieert van 7% op de Raadhuisstraat tot 16% op de St. Martinusstraat. Gezien de functie van de weg in relatie tot het regionaal verbindende wegennet is dit in beginsel geen knelpunt. De percentages liggen lager dan in de eerdere studies is aangegeven. Als gevolg van regionale veranderingen in de infrastructuur (omleiding Etten-Leur, verbetering A16 + knooppunt Princeville) blijkt dat het aandeel doorgaand verkeer en zeker het aandeel doorgaand vrachtverkeer is afgenomen.

Verkeersstromen: herkomst en bestemmingen

Door middel van een kentekenonderzoek in juni 2006 is de herkomst en bestemming van het verkeer in de kernen Rucphen, St. Willebrord en Sprundel nader in beeld gebracht. Uit het kentekenonderzoek blijkt het aandeel doorgaand verkeer op alle richtingen door de gemeente 7% is. Op de doorgaande noord-zuid relatie (N638) is minder doorgaand verkeer. Het merendeel van het verkeer heeft een herkomst en/of bestemming in één van de kernen of bedrijventerrein Nijverhei.

Belangrijke herkomsten en bestemmingen van het doorgaande verkeer zijn (zie afbeelding 2.3 en 2.4):

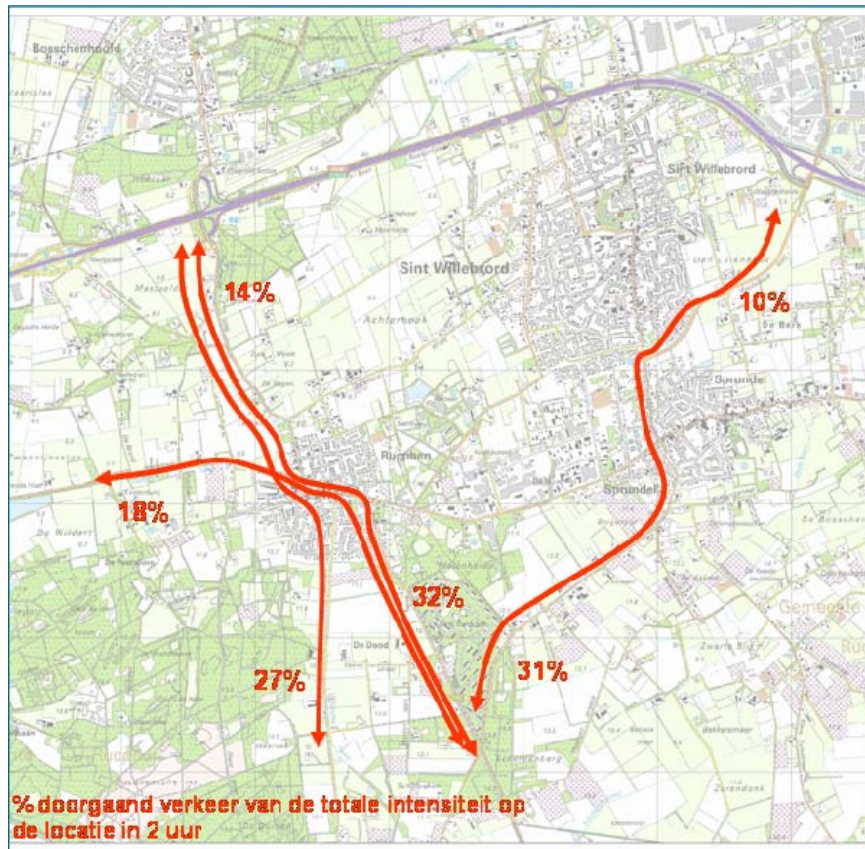
- Rucphenseweg via het centrum van Rucphen naar Zundertseweg en andersom;
- Gebrande Hoefstraat via centrum van Rucphen naar Zundertseweg en andersom;
- Rucphenseweg via centrum van Rucphen naar Schijfse Vaarkant en andersom;
- Vosdonkseweg via Sprundel naar Voreneindseweg en andersom.

Vooral van de relatie Vosdonkseweg via Sprundel naar Voreneindseweg en andersom wordt veelvuldig gebruik gemaakt. Deze relatie kent meer verkeersbewegingen dan de relaties die door de kern van Rucphen lopen, zie ook afbeelding 2.3 en 2.4. Afbeelding 2.5 geeft de belangrijkste herkomst-bestemmingsrelaties aan voor de drie kernen en Nijverhei afzonderlijk aan.

Afbeelding 2.3

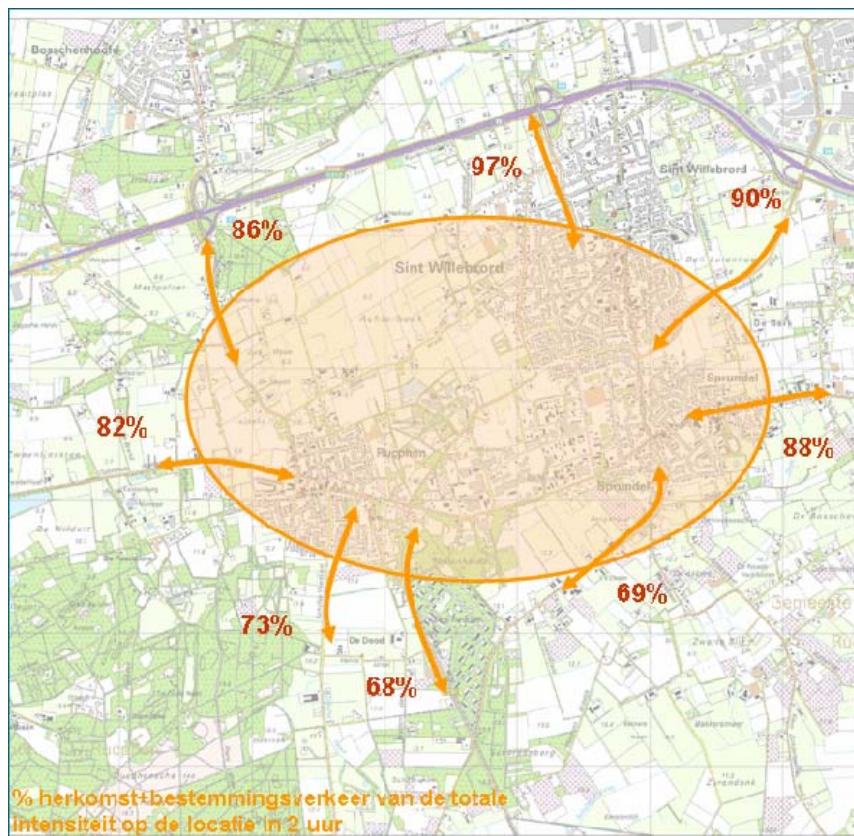
Belangrijke doorgaand verkeer relaties.

Percentages geven het percentage doorgaand verkeer op een meetpunt weer. Dit getal staat niet voor het percentage doorgaand verkeer op één relatie.



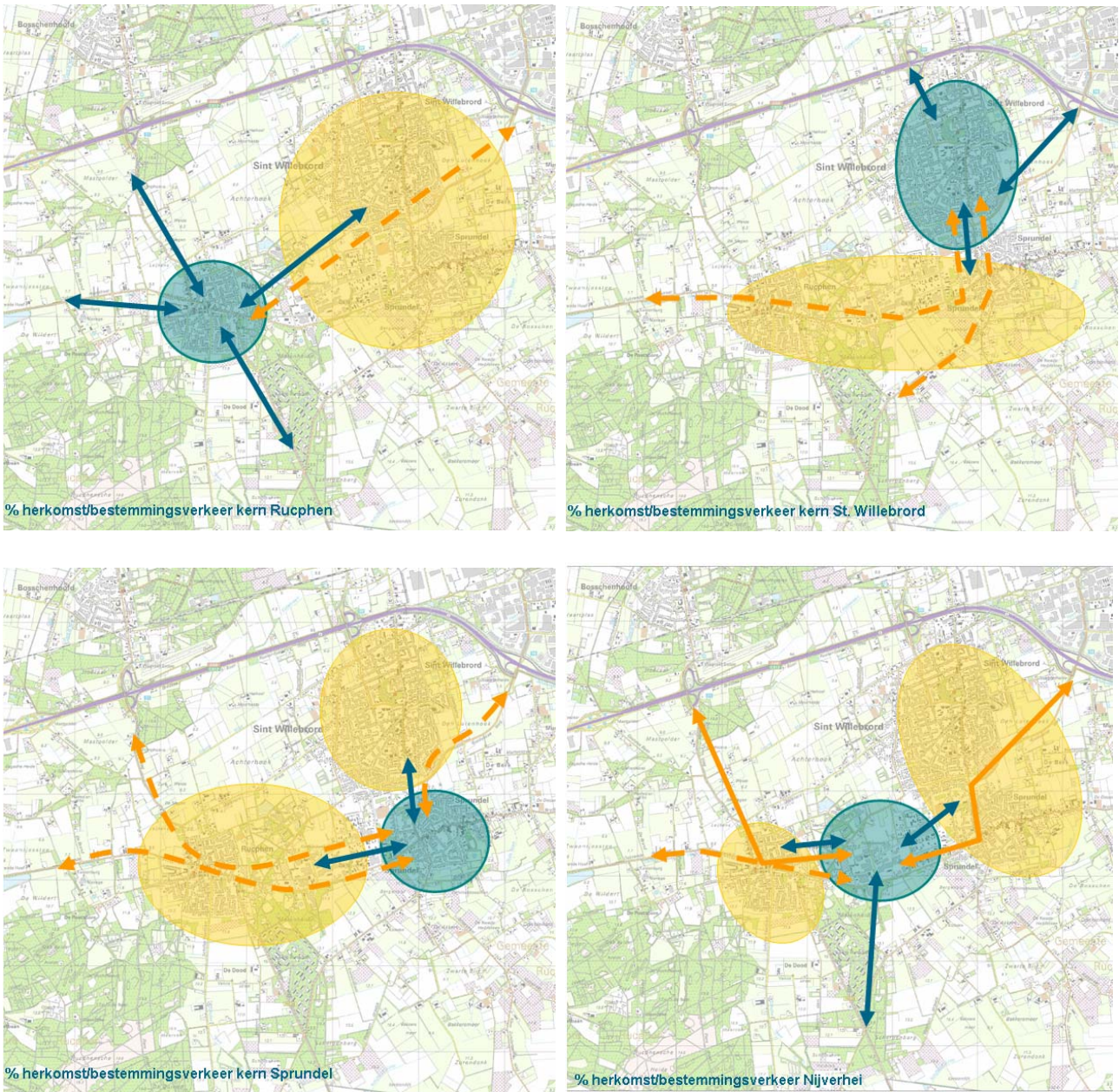
Afbeelding 2.4

Belangrijke herkomst en bestemmingsrelaties



Afbeelding 2.5

Belangrijkste herkomst en bestemmingsrelaties
in de kernen en Nijverhei

**Verkeersveiligheid**

In 'West van de A16' is voor de komtraverse Rucphen het risicocijfer berekend, conform de berekening in de Nota bebouwde kommen 2000. Het risicocijfer is 0,863 en wordt daarmee als 'slecht' gekwalificeerd. Recente ongevallencijfers laten zien dat de verkeersveiligheid in de kernen niet optimaal is. Echter, er is objectief geen sprake van een grote verkeersonveiligheid. De verkeersveiligheid is verbeterd, mede door maatregelen aan de infrastructuur.

Enkele grotere ongevalconcentraties in de kern van Rucphen en St. Willebrord zijn gerelateerd aan parkeerplaatsen waar parkeerongevallen plaatsvinden.

Afbeelding 2.6

Ongevallenkaart van geregi-
streerde verkeersongevallen
over de periode 2003-2005
Bron: AVV-BI

Toelichting:

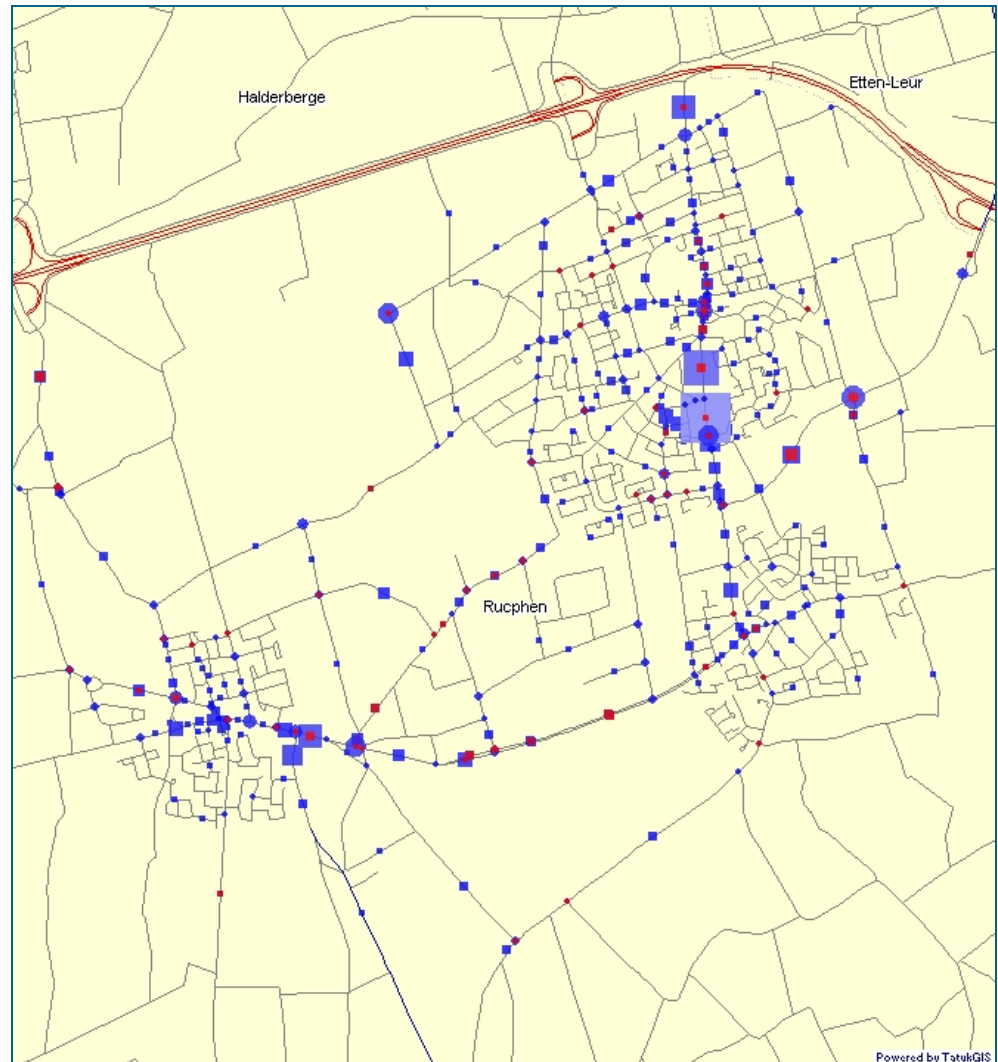
Vierkant: wegvakongeval

Cirkel: kruispuntongeval

Blauw: totaal ongeval

Rood: letselongeval

*Het aantal ongevallen wordt
weergegeven door de omvang
van de figuren*

**Leefbaarheid en barrièrewerking**

De kernen Rucphen, Sprundel en St. Willebrord kenmerken zich door bebouwing dicht op de weg. Als gevolg van de verkeersdrukte is sprake van geluidhinder. Op de doorgaande route door Rucphen is sprake van een groot aantal woningen dat op de A-lijst staat qua geluidsbelasting. Daarnaast is het wegprofiel in de kern te smal, zodat vrachtwagens elkaar moeilijk kunnen passeren. Het gevolg is een subjectieve verkeersonveilige situatie en een slechte/moeilijke oversteekbaarheid (barrièrewerking). Als gevolg van een toename van de verkeersintensiteiten in de toekomst (o.m. door ontwikkeling Binnentuin) zullen deze problemen verder toenemen.

Conclusie

Ten aanzien van de verkeerskundige situatie in de Gemeente Rucphen zijn de volgende conclusies geformuleerd:

- De absolute verkeersintensiteiten in de kernen in relatie tot de functie van de wegen vormt niet direct het knelpunt. Er is geen sprake van een structurele congestie of capaciteitsproblemen.

- Het percentage doorgaand verkeer (A58-Zundert) is minder groot dan eerder werd gedacht. De routes A58 - Rucphen – Zundertseweg en A58 – Sprundel – Voreneindseweg – Zundertseweg blijven belangrijke routes voor zowel doorgaand als bestemmingsverkeer. Daarnaast is ook op relatie Gebrande Hoefstraat – Zundertseweg (west-zuidrichting) doorgaand verkeer aanwezig.
- In de gemeente is veel verkeer met bestemming Nijverhei. Het verkeer van en naar Nijverhei is gedwongen door de kernen te rijden, het bedrijventerrein kent geen ontsluitingsroutes buiten de kernen om. Vooral de relaties A58 – Rucphen – Nijverhei en A58 – St. Willebrord – Sprundel – Nijverhei worden veel gebruikt. Het verkeer van en naar Nijverhei is voor de kernen doorgaand verkeer, op de schaal van de gemeente is dit bestemmingsverkeer.
- De combinatie van het verkeer en het hoge aandeel vrachtverkeer is niet afgestemd op de vormgeving van de wegen. De bestaande wegen zijn enkelbaans, kennen aanliggende, vaak dicht op de weg staande woonbebouwing.
- De hoeveelheid verkeer is niet afgestemd op de gewenste verblijfsfunctie in de kernen (scholen, winkels, etc.)
- De hinder van verkeer leidt tot aantoonbare knelpunten qua leefbaarheid (geluid) en barrièrewerking (oversteekbaarheid).

BELANG VAN ONDERDEEL REGIONAAL VERBINDEND NET

De noord-zuid verbinding door de gemeente is qua percentage doorgaand verkeer wellicht minder nadrukkelijk in beeld. Echter, de routes A58-Nijverhei en Zundertseweg-Nijverhei, Zundertseweg- Rucphen blijven wel belangrijke toevoerwegen met veel bestemmingsverkeer. Dat maakt het ook nog steeds van belang dat de route onderdeel uitmaakt van het regionaal verbindende wegennet, aangezien het juist hier gaat om:

- de ontsluiting van kernen;
- de verbinding tussen kernen;
- de verbinding tussen kernen en de autosnelwegen (stroomwegen).

2.3

DOEL

Naar aanleiding van de probleemanalyse in de vorige paragraaf is de doelstelling van deze studie als volgt geformuleerd:

HET ONTWIKKELEN VAN EEN DUURZAME OPLOSSING* VOOR DE LEEFBAARHEIDSPROBLEMATIEK VEROORZAAKT DOOR HET VERKEER IN DE KERNEN VAN RUCPHEN, SPRUNDEL EN ST. WILLEBRORD. DE OPLOSSING DRAAGT BIJ AAN HET VERBETEREN VAN DE BEREIKBAARHEID VAN HET BEDRIJVENTERREIN NIJVERHEI EN DE BINNENTUIN EN HET ONTLASTEN VAN DE DRIE KERNEN MET HET BESTEMMINGSVERKEER VOOR NIJVERHEI. BIJ HET REALISEREN VAN DE OMLEIDING ZULLEN BESTAANDE WAARDEN EN FUNCTIES IN HET GEBIED ZOVEEL MOGELIJK WORDEN ONTZIEN EN WAAR MOGELIJK VERSTERKT.

* Met een duurzame oplossing wordt in dit kader bedoeld:

- een oplossing, waarbij de gesignaleerde problemen daadwerkelijk worden opgelost en niet verplaatst worden naar een ander deel van het gebied;
- een oplossing die voldoet aan de eisen die worden gesteld aan een gebiedsontsluitingsweg, onder meer met betrekking tot het principe 'Duurzaam Veilig';
- een oplossing voor de lange termijn (grote toekomstwaarde);
- zoveel mogelijk gebruik van milieuvriendelijke materialen en werkwijzen;
- de leefbaarheid in de kernen verbetert.

HOOFDSTUK 3

Gebiedsbeschrijving

3.1

ALGEMEEN

De gebiedsbeschrijving richt zich op de kernen Rucphen, Sprundel en St. Willebrord zelf en op het buitengebied tussen de drie kernen en ten oosten van MMC Rucphen. In paragraaf 3.2 zijn de milieuaspecten beschreven: bodem en water, natuur, landschap, cultuurhistorie en archeologie. In paragraaf 3.3 komen de ruimtelijke functies aan bod: stedenbouw, landbouw en recreatie. Paragraaf 3.4 gaat in op het woon- en leefmilieu: geluid, lucht en externe veiligheid. De relevante verkeersaspecten zijn al beschreven in hoofdstuk 2. In de Projectnota/MER wordt de beschrijving van de huidige situatie en autonome ontwikkeling voor verkeert aangevuld aan de hand van verkeersmodelberekeningen.

Het basisjaar voor de huidige situatie is het jaar van aanvang van deze m.e.r.-studie (2006). Voor de autonome ontwikkelingen (zonder aanleg van de omleiding) is als referentiejaar het jaar 2020 gekozen. De autonome ontwikkelingen zijn beschreven aan de hand van vastgesteld beleid en bekende ontwikkelingen waarvoor besluiten zijn genomen.

In de Projectnota/MER zullen de huidige situatie en de autonome ontwikkeling daar waar nodig uitgebreider worden beschreven, bijvoorbeeld aan de hand van modelberekeningen. De gebiedsbeschrijving dient als referentiekader voor de effectbeoordeling van de alternatieven en varianten in de Projectnota/MER. De reikwijdte van de effecten is bepalend voor de grootte van het studiegebied. Ook de grootte van het studiegebied zal in de Projectnota/MER worden gemotiveerd.

3.2

GROENE RUIMTE

3.2.1

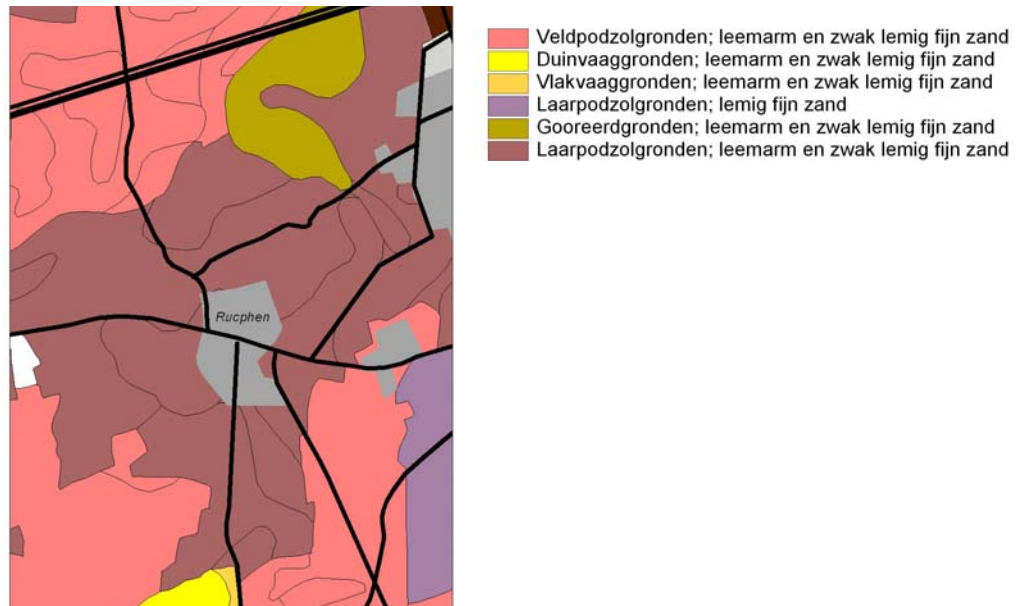
BODEM EN WATER

BODEM

Uit de bodemkaart (zie afbeelding 3.7, bron: Bodemkaart van Nederland) blijkt dat de bodem rond Rucphen en in het gehele plangebied is te karteren als een humuspodzolgrond. Van noord naar zuid is het plangebied ingedeeld in een Veldpodzolgrond, een Laarpodzolgrond en wederom een Veldpodzolgrond. De Laarpodzolgronden zijn van nature drogere delen en centreren zich rond de kern Rucphen.

Afbeelding 3.7

Uitsnede Bodemkaart van
Nederland



In het reconstructieplan is het gebied ten zuidoosten van Rucphen aangewezen als kwetsbaar verzuringsgevoelig gebied (B-gebied). Ook het gedeelte van de Rucphenseweg ten zuiden van de A58 is in kwetsbaar verzuringsgevoelig gebied gelegen.

GRONDWATERSYSTEEM

Het plangebied ligt op het West-Brabants massief, dat is gekenmerkt door een deklaag dunner dan 5 m. Hieronder bevindt zich een weinig doorlatende bodemlaag van 0,5 m dik. Grofweg ziet de diepere bodemopbouw er als volgt uit:

- maaiveld tot circa 4 m+NAP: deklaag;
- 4 m+NAP tot circa 0 m+NAP: slecht doorlatende laag;
- 0 m+NAP tot circa 38 m-NAP: zandpakket, "middelste fijn";
- 38 m-NAP tot circa 82 m-NAP: zandpakket, "onderste grof";
- 82 m-NAP tot 108 m-NAP: slecht doorlatende laag, afzetting van Kallo.

Het zuidelijke deel van de kern Rucphen en het bosgebied ten zuiden van de bebouwde kom vallen binnen een infiltratiegebied. Rucphen en het gebied ten noorden ervan naar de A58 valt in een intermediair gebied van kwel en infiltratie (Reconstructieplan De Baronie en Gebiedsplan Brabantse Delta).

Conform de Bodemkaart van Nederland zijn de aan te treffen grondwatertrappen in het overgrote deel van het plangebied VI of VII. Ter hoogte van de Zwarte Sloot is een deel gekarteerd als grondwatertrap V. In de onderstaande tabel zijn de Gemiddelde Hoogste Grondwaterstand (GHG) en Gemiddelde Laagste Grondwaterstand (GLG) van de relevante grondwatertrappen opgenomen.

Tabel 3.3

Grondwatertrappen

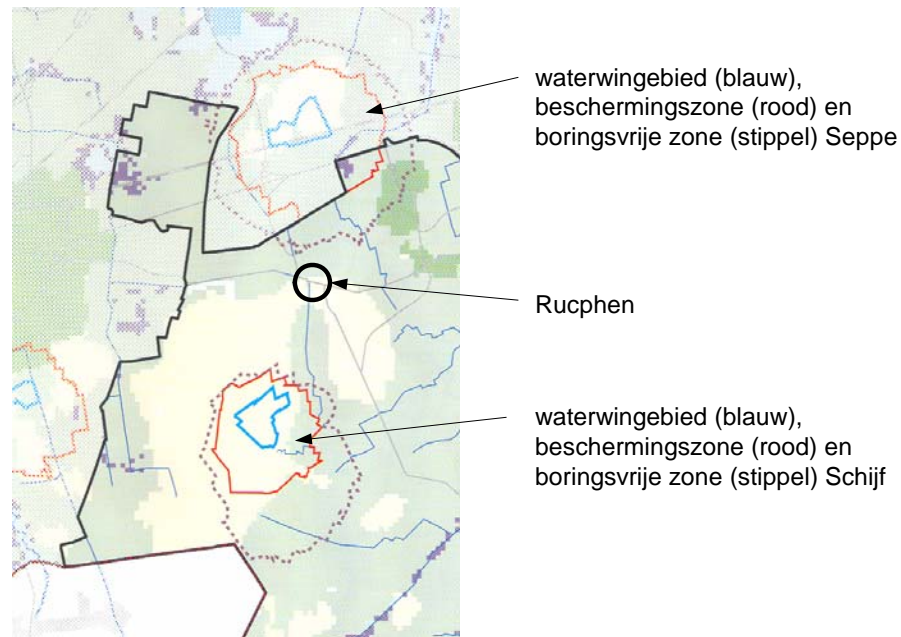
grondwatertrap	V	VI	VII
GHG	< 0,4 m -mv.	0,4 – 0,8 m -mv.	> 0,8 m -mv.
GLG	>1,2 m -mv.	>1,2 m -mv.	>1,8 m -mv.

GRONDWATER- BESCHERMINGSGBIEDEN

Circa 2 km ten zuidwesten van de Zundertseweg in het plangebied ligt het waterwingebied Schijf. De beschermingszone ligt tot op 1 km ten zuidwesten van het plangebied. In het noorden van het plangebied ligt het grondwaterbeschermings- en waterwingebied Seppe. Het plangebied doorkruist de beschermingszone met het meest noordelijke deel van de Rucphenseweg tot aan de op- en afrit van de A58 over een lengte van circa 500 meter. Op de onderstaande afbeelding zijn de waterwingebieden weergegeven (bron: reconstructieplan De Baronie).

Afbeelding 3.8

Waterwingebieden Schijf en
Seppe



Het water wordt gewonnen uit het 2^e watervoerende pakket en boven het pakket waarin de waterwinningen zich bevinden, is een kleilaag aanwezig. Hierdoor zijn geen van deze winningen zeer kwetsbaar zijn voor bodemverontreinigingen vanaf maaiveldniveau. Risicostoffen in deze gebieden zijn met name nitraat en bestrijdingsmiddelen. Uit het reconstructieplan blijkt dat ten zuiden van Rucphen in het plangebied geen gronden aanwezig zijn die gevoelig zijn voor de uitspoeling van fosfaat en nitraat. Dit in tegenstelling tot de gronden direct ten noorden van de kern Rucphen, die zijn gekarteerd als zeer gevoelige beekdalgronden (fosfaatuitspoeling).

OPPERVLAKTEWATER- SYSTEEM

Ten zuiden van Rucphen ligt de Schijfse vaart. Ten westen van Rucphen stroomt de Vlette Vaart. Deze watergang stroomt overkluisd door Rucphen. Ten noorden van Rucphen ligt de Zwarte sloot. Daarnaast zijn kleinere perceelssloten aanwezig die de afwatering van het landelijk gebied waarborgen. Ter hoogte van de Rucphenseweg, nabij de A58, is een watergang gelegen die verder stroomt onder de A58 door en vervolgens om Bosschenhoofd. In het plangebied zijn geen natte natuurparels gelegen. De oppervlaktewateren in en rond het plangebied hebben geen specifieke ecologische functie. De afwateringsrichting is globaal van zuid naar noord.

Uit de gegevens van waterschap Brabantse Delta (waterbeheersplan en strategische nota 2006-2009, beide van het waterschap) blijkt dat in het rond het plangebied geen waterbergingslocaties zijn gelegen. Ook zijn er geen plannen voor beekherstel, aanleg van vispassages of het inrichten van waternatuur voorzien.

3.2.2

NATUUR

Wettelijk beschermde gebieden

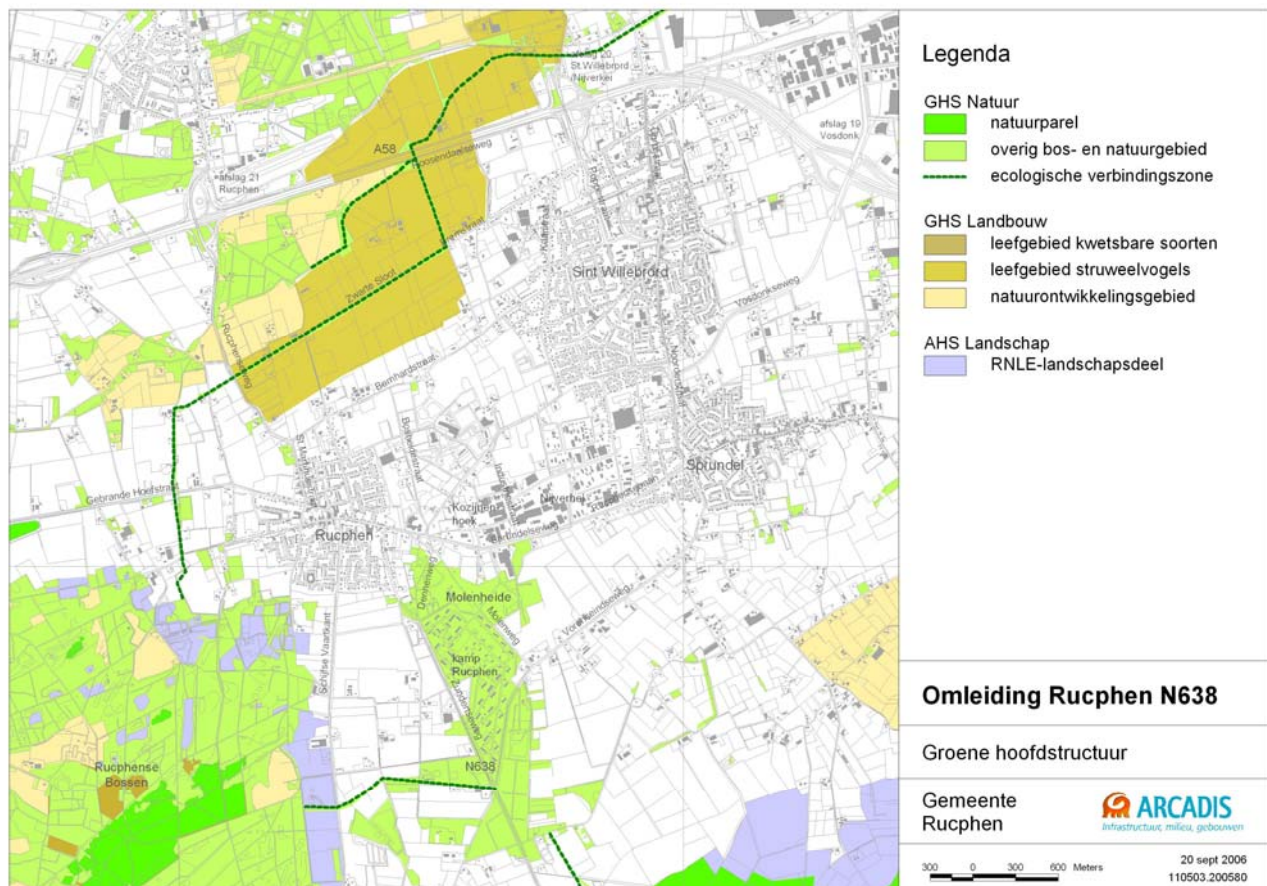
In het plangebied zijn de volgende wettelijk beschermde gebieden aanwezig (zie ook afbeelding 3.9):

- Bosgebied ten noorden van Rucphen (Rucphenseweg) behoort tot de GHS-natuur (overig bos- en natuurgebied).
- Het agrarische gebied om het bos heen behoort tot de GHS-landbouw en bestaat uit leefgebied struweelvogels, kwetsbare soorten en natuurontwikkelingsgebied.
- Het gebied Molenheide (ten zuiden van Rucphen) en de Rucphense bossen (ten zuidwesten van Rucphen) is eveneens onderdeel van de GHS-natuur (overig bos- en natuurgebied).

Daarnaast kruist een Ecologische Verbindingszone (EVZ) de Rucphenseweg.

Afbeelding 3.9

Natuur

**Voorkomende soorten**

In opdracht van de Provincie Noord-Brabant heeft ARCADIS in het voorjaar en zomer van 2005 een inventarisatie van flora en fauna uitgevoerd (Natuuronderzoek omleiding Rucphen, 2006). De nadruk lag daarbij op beschermde soorten en Rode Lijst soorten. Voor de inventarisatie is gebruik gemaakt van diverse gegevensbronnen en een aantal veldbezoeken.

Tijdens het veldbezoek is op de routes van de varianten geïnventariseerd. Hierbij is het omliggende gebied meegenomen. Dit onderzoek is gebruikt voor de beschrijving van de voorkomende soorten in het plangebied in de startnotitie.

Flora

Er zijn drie veldbezoeken uitgevoerd om beschermde vaatplanten te inventariseren. Uit de inventarisatierondes blijkt dat de bermen een relatief hoge floristische waarde hebben. De meeste bermen zijn voedselarm en hebben een begroeiing die is aangepast aan schrale en droge omstandigheden. Het toegepaste maaibeheer levert relatief soortenrijke bermen op. Gezien de soortensamenstelling op enkele plaatsen lijkt het erop dat de aangetroffen soorten hier en daar ingezaaid zijn. In het gebied zijn vijf beschermde soorten aangetroffen; en negen soorten die zijn opgenomen op de Rode lijst.

Brede wespenorchis komt met name voor in de bermen ten zuiden van Rucphen, langs alle varianten. Soorten die ten noorden van Rucphen zijn aangetroffen, waar alle drie de varianten gelijk lopen zijn Steenanjer, Grote kaardenbol, Bevertjes, Bolderik en Kleine ruit. In veel bermen in de omgeving zijn beschermde en bedreigde soorten uitgezaaid of geplant. Een link met de heemtuin aan de oostkant van Rucphen ligt voor de hand. Het voorkomen van onder meer Prachtklokje, Kleine ruit, Tripmadam en Steenanjer wijst op inzaai van planten in dit traject.

Tabel 3.4

Bijzondere en beschermde
plantensoorten

Nederlandse naam	Variant	Fora- en faunawet	Rode lijst
Steevanjer	1, 2, 3	Tabel 2	
Prachtklokje (verwilderd)	1	Tabel 2	
Brede wespenorchis	1, 2, 3	Tabel 1	
Grote kaardenbol (verwilderd)	1, 2, 3	Tabel 1	
Akkerklokje	3	Tabel 1	
Bolderik	1, 2, 3		Ernstig bedreigd
Bevertjes	1, 2, 3		Kwetsbaar
Kleine ruit	1, 2, 3		Kwetsbaar
Beemdkroon	2, 3		Gevoelig
Tripmadam	1, 2		Bedreigd
Hondsviooltje	1, 2		Gevoelig
Blauwe knoop	1, 2		Gevoelig
Gaspeldoorn	1, 2, 3		Kwetsbaar
Hondsviooltje	1, 2		Gevoelig

Zoogdieren

VLEERMUIZEN

Er zijn twee vleermuissoorten waargenomen tijdens het veldonderzoek: de Gewone dwergvleermuis en de Laatvlieger. Het gaat om foeragerende dieren; er zijn geen verblijfsplaatsen of vliegroutes waargenomen. Laatvliegers zijn alleen waargenomen langs de Zundertse Weg, binnen de bebouwde kom van Rucphen. Het gaat om twee waarnemingen. De Gewone dwergvleermuis is op een groot aantal plaatsen aangetroffen. De omgeving van de Dennenweg (Molenheide) biedt een zeer geschikt foerageergebied, gezien het grote aantal dieren dat hier is waargenomen. Ook langs de andere trajecten zijn op veel plaatsen Gewone dwergvleermuizen aangetroffen. Alleen in het open agrarisch gebied ten noorden van Rucphen zijn nauwelijks waarnemingen gedaan.

Tabel 3.5

Overzicht vleermuissoorten

Nederlandse naam	Aard waarneming	Variant	Flora- en faunawet
Gewone dwergvleermuis	Foeragerend	1, 2, 3	Tabel 3
Laatvlieger	Foeragerend	1	Tabel 3

OVERIGE ZOOGDIEREN

Het onderzoek naar zoogdieren heeft zich beperkt tot de grondgebonden zoogdieren; waarbij alleen op basis van zichtwaarnemingen en sporen is geïnventariseerd. Er heeft geen vallenonderzoek plaatsgevonden vanwege de hoge kosten en de lage verwachtingswaarde voor bijzondere soorten. Er is bijzondere aandacht besteed aan het opsporen van nesten van de Eekhoorn.

Het noordelijk deel van het plangebied bestaat uit relatief open agrarisch gebied. Hier zijn zichtwaarnemingen van muizen (niet nader gedetermineerd), Konijn en Vos gedaan. Mol komt in het hele onderzoeksgebied voor. De Eekhoorn komt op meerdere plaatsen rond Rucphen voor. Bij de kruising van de Bernhardweg en de Rucphenseweg zijn drie nesten van de Eekhoorn aangetroffen. De overige waarnemingen betroffen vratsporen. Naast genoemde soorten zijn zoogdieren te verwachten op basis van verspreiding en biotoopvoorkeur. In onderstaande tabel is een overzicht gegeven van zoogdieren die in het plangebied voorkomen of naar verwachting voor kunnen komen.

Tabel 3.6

Beschermd zoogdiersoorten

Nederlandse naam	Variant	Flora- en faunawet
Aardmuis	1, 2, 3	Tabel 1
Bosmuis	1, 2, 3	Tabel 1
Bunzing	1, 2, 3	Tabel 1
Dwergspitsmuis	1, 2, 3	Tabel 1
Eekhoorn	1, 2, 3	Tabel 1
Egel	1, 2, 3	Tabel 1
Gewone bosspitsmuis	1, 2, 3	Tabel 1
Haas	1, 2, 3	Tabel 1
Hermelijn	1, 2, 3	Tabel 1
Huisspitsmuis	1, 2, 3	Tabel 1
Mol	1, 2, 3	Tabel 1
Konijn	1, 2, 3	Tabel 1
Ondergrondse woelmuis	1, 2, 3	Tabel 1
Ree	1, 2, 3	Tabel 1
Rosse woelmuis	1, 2, 3	Tabel 1

Vogels**BROEDVOGELS**

Bureau Ecologica heeft vlakdekkend geïnventariseerd tot op 600 m aan weerszijden van de tracés (opengebied) of tot 100 m in gesloten gebied (bos of bebouwde kom). De Provinciale karteringen zijn gericht op agrarisch gebied. Grote bosgebieden en bebouwde kom zijn niet geïnventariseerd.

In het gehele plangebied zijn voornamelijk algemeen voorkomende vogelsoorten waargenomen. In het bosgebied ten noorden van Rucphen zijn soorten als Vlaamse Gaai, Zanglijster, Zwartkop, Boomkruiper en Goudhaantje waargenomen.

Het agrarisch gebied rond Rucphen trekt soorten als Ekster, Boerenzwaluw, Holenduif, Roodborsttapuit, Zwarte roodstaart, Zwarte kraai en een enkele Patrijs. Met name van de Huismus zijn hier veel territoria aangetroffen (circa 10). Ook zijn hier drie territoria van de Steenuil aangetroffen. Deze liggen alle drie op enige afstand van de weg. Nabij de Bernhardstraat is een broedgeval van de Torenvalk bekend. Tijdens de inventarisatie van 2005 is deze soort hier echter niet (meer) aangetroffen.

Ter hoogte van de kruising van de Molenweg en de Vorenseindseweg zijn waarnemingen van Staartmees, Groenling, Turkse tortel, Huismus en Ringmus en Zwarte roodstaart gedaan.

Deze kruising bevindt zich op de scheiding van bos en agrarisch gebied.

Groene specht, Patrijs, Torenvalk en Wulp zijn tijdens de inventarisaties ook waargenomen, deze soorten hebben geen broedplaats in het plangebied gehad.

Tijdens het nachtelijke veldbezoek voor de vleermuizen zijn tevens waarnemingen van nachtvogels genoteerd. Op de Molenheide is een Bosuil gehoord. Ook de Kwartel is in deze omgeving aanwezig, in het gebied tussen de Zundertseweg en de Dennenweg. Op meerdere locaties ten noorden van Rucphen is de Ransuil roepend waargenomen. In de omgeving van de Bernhardstraat is een Steenuil gehoord.

Tabel 3.7

Vogels van de rode lijst in het studiegebied

Nederlandse naam	Flora- en faunawet	Rode lijst	Vogelrichtlijn
Patrijs	Tabel 3	kwetsbaar	
Groene specht	Tabel 3	kwetsbaar	
Steenuil	Tabel 3	kwetsbaar	
Ransuil	Tabel 3	kwetsbaar	
Boerenwaluw	Tabel 3	gevoelig	
Huismus	Tabel 3	gevoelig	
Ringmus	Tabel 3	gevoelig	

Reptielen

Er heeft geen gericht onderzoek naar reptielen plaatsgevonden. Het biotoop is voor deze soortgroep marginaal. Er is een oud uurhok waarneming van de Levendbarende hagedis bekend, maar het is niet waarschijnlijk dat deze nog voorkomt in het plangebied. Tijdens de veldbezoeken, speciaal uitgevoerd met zonnig weer, is wel gelet op het mogelijk voorkomen van reptielen. Deze zijn echter niet waargenomen. De verwachting is dan ook dat deze niet in het plangebied voorkomen.

Amfibieën

Wateren die geschikt zijn voor amfibieën zijn met behulp van een schepnet bemonsterd. Er zijn op vier locaties enkele algemeen voorkomende amfibieënsoorten aangetroffen. Twee vindplaatsen liggen op enige afstand van de weg, op twee locaties gaat het om tuinvijvers in de nabijheid van de bestaande weg. In beide vijvers is de Middelste groene kikker aangetroffen. De Bruine kikker is alleen gevangen in de Zwarte sloot, op ruime afstand van het tracé. Voor bijzondere soorten amfibieën is het plangebied ongeschikt.

Tabel 3.8

Beschermde amfibieën in het studiegebied

Nederlandse naam	Flora- en faunawet	Rode lijst
Bruine kikker	Tabel 1	
Middelste groene kikker	Tabel 1	

Vissen

Gelijk met het inventariseren van amfibieën is gekeken naar het voorkomen van vissen. In de Zwarte Sloot is een Tiendoornige stekelbaars gevangen. Andere (beschermde) vissoorten zijn niet aangetroffen.

Dagvlinders, libellen en overige ongewervelde dieren

Tijdens de inventarisatierondes is aandacht besteed aan het voorkomen van deze soortgroepen. Inventarisatierondes hebben zo veel mogelijk plaatsgevonden tijdens mooi weer. Er zijn geen bijzondere soorten waargenomen. Gezien de biotoopvoorkeuren van deze soortgroepen zijn bijzondere en/of beschermde soorten niet te verwachten binnen het onderzoeksgebied.

3.2.3

LANDSCHAP, CULTUURHISTORIE EN ARCHEOLOGIE

Landschap

Het landschapsbeeld rondom de kern Rucphen wordt gekenmerkt door de aanwezigheid van open landschappen en besloten landschappen. Het gebied tussen de Rucphenseweg en St. Willebrord is een landschappelijk open gebied. Het streven is er op gericht dit gebied ook open te houden. Ook het gebied ten oosten van Militair Mobiel Complex Rucphen (MMC Rucphen) en ten zuiden van Sprundel is zo'n open gebied. De Rucphense bossen en Molenheide zijn besloten gebieden, evenals het gebied ten noorden van de Rucphense bossen vanwege de aanwezigheid van diverse beplantingen.

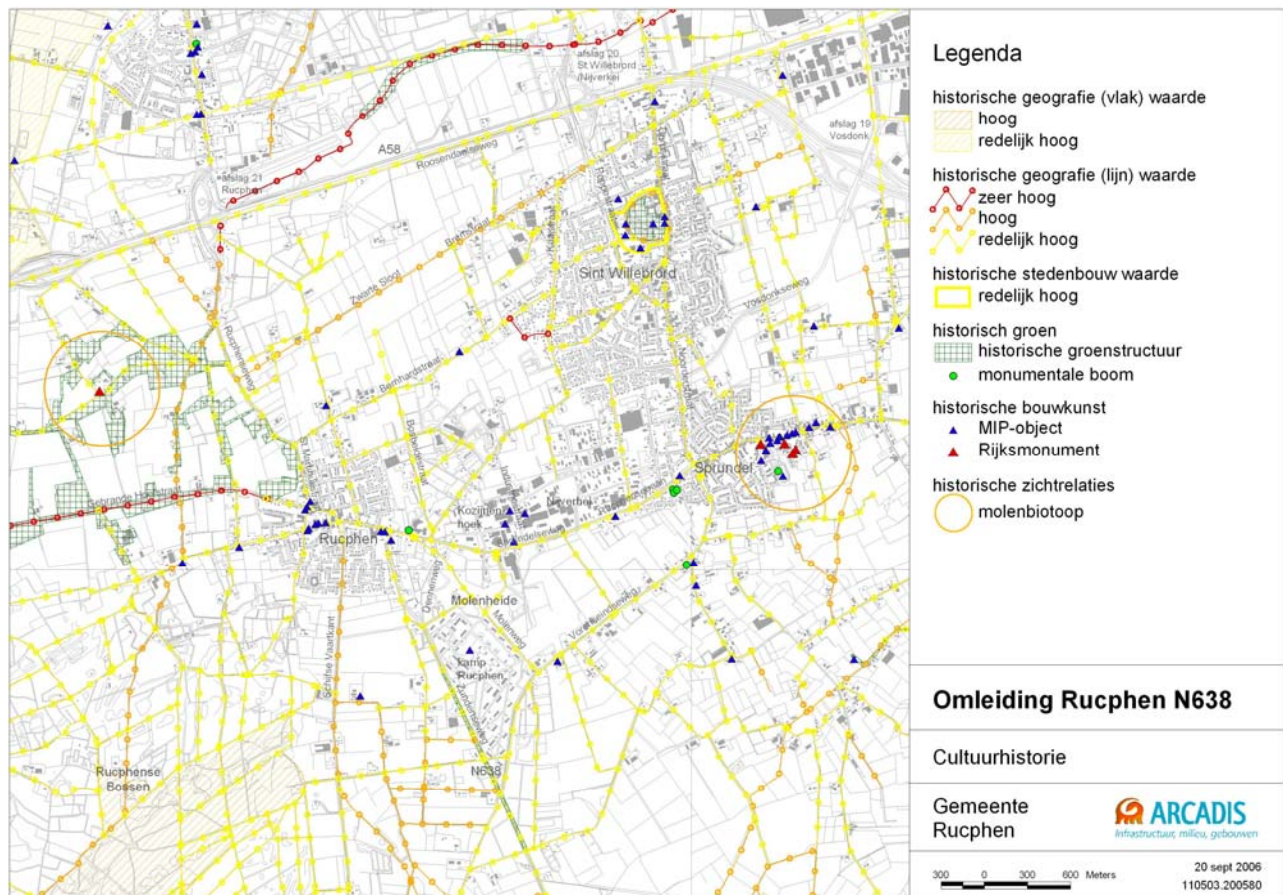
Cultuurhistorie

Afbeelding 3.10 geeft de cultuurhistorische waarden in Rucphen weer.

De cultuurhistorische waarde van de kernen Rucphen, St. Willebrord en Sprundel beperkt zich tot diverse monumenten, twee wegen met een (zeer) hoge historische geografische waarde en een historische groenstructuur in St. Willebrord. In het gebied ten noorden van Rucphen en ten oosten van St. Willebrord heeft de Zwarte Sloot een hoge historisch-geografische waarde. Het gebied ten westen van Rucphen omvat een gebied met diverse historische groenstructuren (ten noorden van de Gebrande Hoefstraat), de Rucphense bossen bevat een gebied en diverse lijnen met hoge historisch-geografische waarde. Er zijn in het gebied geen aardkundige waarden bekend.

Afbeelding 3.10

Cultuurhistorische waarden en monumenten



Archeologische verwachtingswaarde

Het buitengebied van de Gemeente Rucphen – ten noorden van Rucphen en ten oosten van St. Willebrord – heeft overwegend een lage archeologische verwachtingswaarde (zie afbeelding 3.11). Een klein deel heeft een middelhoge archeologische verwachtingswaarde. Het gebied ten zuiden van Rucphen, onder meer MCC Rucphen, heeft een middelhoge verwachtingswaarde.

Indien de uiteindelijke omlegging door een gebied met een middelhoge of hoge verwachtingswaarde komt te liggen, is ten behoeve van het bestemmingsplan archeologisch onderzoek noodzakelijk.

Afbeelding 3.11

Indicatieve archeologische verwachtingswaarde



3.3

RUIMTELIJKE FUNCTIES

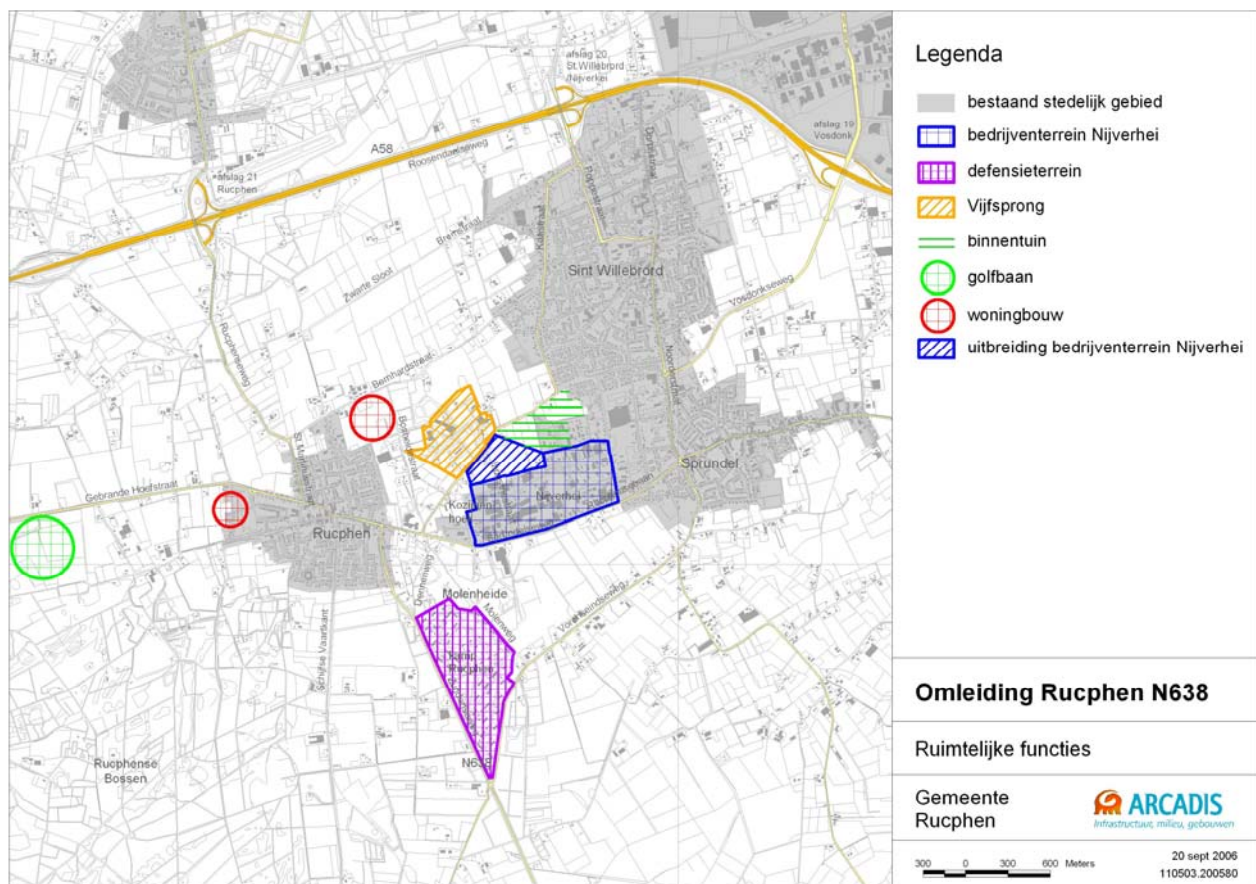
Op afbeelding 3.12 zijn de diverse functies in en om het plangebied weergegeven. De kernen Rucphen, Sprundel en St. Willebrord vormen het stedelijk gebied. Wonen en werken concentreren zich in deze drie kernen. Op dit moment vinden in de kernen de volgende ruimtelijke ontwikkelingen plaats: Kerkkackers (Rucphen) en enkele inbreidingslocaties (verdichting). De belangrijkste werklocaties van de gemeente zijn bedrijventerrein Nijverhei, Gagelrijzen-oost en Vissenberg 2. Het gebied ten noorden van Rucphen en ten oosten van Sprundel/St. Willebrord bestaat uit agrarisch gebied.

Ten noorden van Nijverhei ligt het toeristisch-recreatief attractiepunt De Vijfsprong. De Vijfsprong omvat onder meer een skihelling en heeft hiermee een regionale functie. Ook de Rucphense bossen vormen een belangrijke voorziening als het gaat om recreatie en toerisme. Er is een aantal campings en fietsroutes gelegen in en rondom de Rucphense bossen.

Het buitengebied van Rucphen kent overwegend een agrarisch gebruik. In het Reconstructieplan De Baronie (april 2005) is een integrale zonering voor het buitengebied opgenomen. Het gebied rondom de kernen Rucphen, St. Willebrord en Sprundel behoort tot het extensiveringsgebied. Wat verder ten zuiden van Sprundel ligt een verwerkingsgebied.

Afbeelding 3.12

Ruimtelijke functies



De volgende ruimtelijke ontwikkelingen vinden tot 2020 plaats (Structuurvisie-plus, mei 2003):

- Het gebied tussen Rucphen en St. Willebrord: de 'Binnentuin' gaat ontwikkeld worden met o.a. een nieuw gemeentehuis. In dit gebied is ook de skibaan gelegen. Tevens wordt er 6,5 ha bedrijventerrein ontwikkeld, inclusief voorzieningencluster.
- Golfbaan met ongeveer 150 recreatiewoningen in de gemeenten Rucphen en Roosendaal (westkant Rucphen).
- Mogelijke ontwikkeling van woonwijk in de hoek tussen de Molenweg en de Bernhardstraat (westkant Rucphen).
- Afronding ontwikkeling woonwijk Kerkackers.
- Revitalisering van het bedrijventerrein Nijverhei.

3.4

WOON- EN LEEFMILIEU

Geluid en lucht

In de huidige situatie ondervindt het studiegebied geluidhinder van het autoverkeer. De luchtkwaliteit in het studiegebied wordt, naast de achtergrondconcentratie, vooral bepaald door de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen NO_x en fijn stof, het verkeer op de A58 en de andere belangrijke doorgaande wegen in de gemeente. Overigens geldt dat in de huidige situatie geen luchtkwaliteitsproblemen zijn op de N638 (PVVP, 2006).

In de Projectnota/MER wordt de beschrijving van de huidige situatie en autonome ontwikkeling voor geluid en lucht aangevuld met resultaten van modelberekeningen. Tevens wordt het aantal geluidgehinderden en aantal blootgesteld en bepaald. Mede op basis hiervan wordt de probleemanalyse uit hoofdstuk 2 aangescherpt.

Externe veiligheid

De N638 vormt geen route die is aangewezen in het kader van de routing van gevaarlijke stoffen. Dit neemt niet weg dat op de doorgaande wegen in de kernen wel vervoer plaats van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Het betreft hier niet alleen transport als gevolg van de aanwezigheid van MCC Rucphen (defensierrein met munitieopslag), maar ook transport voor bedrijven op Nijverhei en bedrijven in het buitengebied van Rucphen.

3.5

TOEKOMSTIGE ONTWIKKELINGEN IN RUCPHEN

Groene ruimte

Door klimatologische veranderingen is er een tendens is dat regenval grotere extremen gaat vertonen (langere extreem droge en extreem natte perioden waarbij veel regen in korte tijd kan vallen). Het is noodzaak om het watersysteem hierop aan te passen. Dat betekent dat ruimte voor water gecreëerd wordt om het water te bergen en zo mogelijk te infiltreren. In het plangebied zijn geen gebieden aangewezen ten behoeve van regionale waterberging. Wel dient rekening gehouden te worden met de toename van verhard oppervlak als gevolg van het opwaarderen van bestaande wegen of wellicht aanleg van nieuwe wegen, waar het hemelwater niet versneld afgevoerd mag worden. Dit betekent dat hiervoor ruimte moet worden geschapen in de vorm van bergings- en infiltratievoorzieningen.

In het Reconstructieplan De Baronie (april 2005) is aangegeven dat men in 2016 wil voldoen aan de geldende kwaliteitsnormen voor bodem en water. Problemen met uitspoeling van fosfaat en nitraat zijn niet opgelost, maar wel beheersbaar. Het natuurlijke karakter van de beeksystemen wordt in de toekomst versterkt. Dit heeft verder geen concrete consequenties voor de omlegging Rucphen.

In de Structuurvisie-plus (mei 2003) spreekt de gemeente zich uit voor een noord-zuid gerichte groene ontwikkeling door het creëren van een groene recreatieve verbinding tussen de Rucphense bossen en de natuurgebieden in de Gemeente Halderberge. Deze groene verbinding fungeert tevens als buffer tussen Roosendaal en Rucphen. Daarnaast is een ecologische verbinding voorzien in het Middengebied (het open gebied tussen Rucphen en de A58).

Ruimtelijke functies

De Structuurvisie-plus (mei 2003) laat zien dat de ruimtelijke ontwikkeling van Rucphen zich concentreert in het gebied tussen Rucphen en St. Willebrord en Sprundel, net ten noorden van Nijverhei. Hierdoor is sprake van een oost-west oriëntatie.

Ontwikkelingsmogelijkheden voor de landbouw liggen vooral ten zuiden van de drie kernen. Wel moet hierbij rekening worden gehouden met de aanwezige kwelgebieden en de verzuringsgevoelige gronden. Dit vraagt om een daarop afgestemde vorm van landbouw. Ten noorden van de kernen (in het Middengebied) heeft landbouw geen primaat, hoewel landbouw wel goed samen kan gaan met de gewenste ontwikkeling van landschaps- en natuurdoelen hier.

Woon- en leefmilieu

De geluidhinder zal in de toekomst in het studiegebied verder toenemen als gevolg van de autonome groei van het autoverkeer en de mogelijke verkeersaantrekkende werking van de ruimtelijke ontwikkelingen in de Gemeente Rucphen. De luchtkwaliteit zal de luchtkwaliteit verbeteren vanwege schonere brandstoffen en motoren. Dit ondanks de groei van het autoverkeer.

Ruimtelijke ontwikkelingen tot 2030

In de Structuurvisie-plus zijn de ruimtelijke ontwikkelingen in de Gemeente Rucphen tot 2015 vastgelegd. In deze m.e.r.-studie wordt verder gekeken dan 2015, in ieder geval tot 2020. De oplossingsrichtingen voor de omlegging dienen bij te dragen aan de ruimtelijke ontwikkelingen in de Gemeente Rucphen; uitgangspunt is immers een duurzame oplossing. De Gemeente Rucphen heeft daarom in een brainstormsessie nagedacht over relevante ruimtelijke ontwikkelingen in omliggende gemeenten en over mogelijke / verwachte ruimtelijke ontwikkelingen na 2015 in de Gemeente Rucphen zelf.

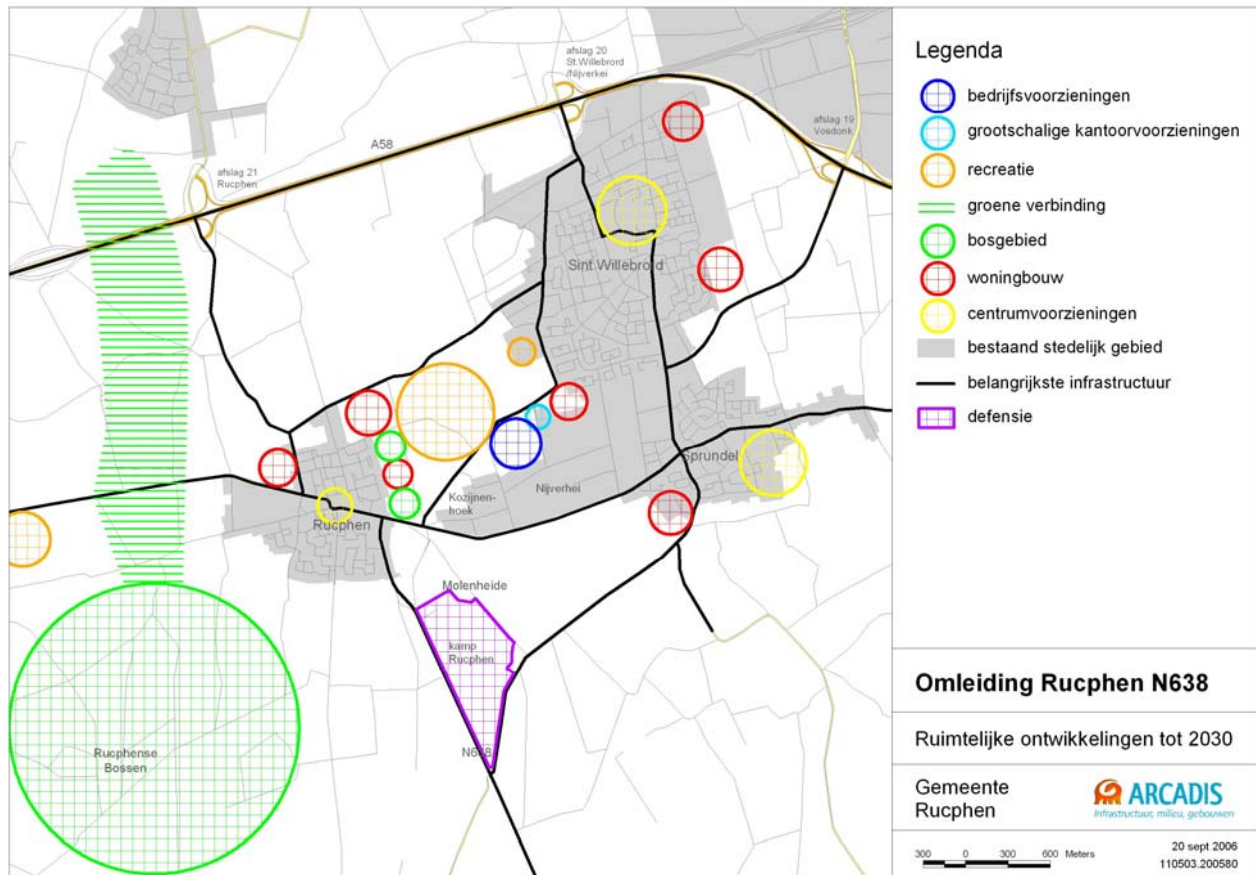
In de omliggende gemeenten zijn de volgende ontwikkelingen gesignaleerd: in Roosendaal vindt uitbreiding van bedrijventerrein Majoppeveld plaats en wordt een noordoosttangent en de verbindingsweg Majoppeveld-Borchwerf onderzocht. Zundert kent vooral inbreidingsplannen en in mindere mate uitbreidingsplannen. Aan de westzijde ligt een potentiële uitbreidingslocatie. In het buitengebied van Zundert bevinden zich veel niet-agrarische bedrijven die voor verkeer richting en door Rucphen zorgen. Het is dan ook belangrijk dat de uiteindelijke oplossingrichting ook hier voor een goede verkeersafwikkeling van dit verkeer zorgt. Ook in Zundert zelf loopt op dit moment een m.e.r.-studie naar de omlegging van de N638 om de kom van Zundert. Vanuit Etten-Leur ligt er druk op het gebied ten oosten van St. Willebrord en ten zuiden van de A58 om dit in de toekomst mogelijkwerijs te ontwikkelen als bedrijventerrein.

Op afbeelding 3.13 zijn de ruimtelijke ontwikkelingen tot 2030 in de Gemeente Rucphen zelf weergegeven. Deels zijn deze al opgenomen in de Structuurvisie-plus, zoals de ontwikkeling van de Binnentuin en diverse woningbouwgebieden, deels zijn het gesignaleerde mogelijke ontwikkelingen. Uit de afbeelding 3.13 kan worden afgeleid dat de verstedelijkingsopgave vooral in de driehoek Rucphen-St. Willebrord-Sprundel ligt en dat hier de grootste economische ontwikkeling van de gemeente zit. Deze ruimtelijke ontwikkeling brengt de grootste verkeersstroom in de gemeente met zich mee en versterkt de verkeersstromen naar de Binnentuin/Nijverhei. Dit vraagt om een duurzame ontsluitingsstructuur. In de drie kernen zal vooral inbreiding en herstructurering plaatsvinden. Het MMC Rucphen zal ik de toekomst blijven bestaan; mogelijk dat een functieverandering van opslagterrein naar bijvoorbeeld oefengebied plaatsvindt. In het buitengebied worden geen grootschalige (landbouw)ontwikkelingen verwacht.

De groene zone aan de westzijde dient vooral als buffer tussen de verstedelijking van Roosendaal en Rucphen. Het gebied is bedoeld voor extensieve recreatie en toerisme en dient goed bereikbaar te blijven.

Afbeelding 3.13

Ruimtelijke ontwikkelingen tot 2030



HOOFDSTUK

4 Voorgenomen activiteit en alternatieven

4.1**VOORGENOMEN ACTIVITEIT**

Op basis van de in hoofdstuk 2 geformuleerde doelstelling kan de voorgenomen activiteit als volgt worden gedefinieerd:

HET REALISEREN VAN EEN OMLEGGING VAN DOORGAANDE VERKEERSROUTE DOOR DE KERNEN, ZODANIG DAT EEN DUURZAME OPLOSSING WORDT GEBODEN VOOR DE VERKEERSPROBLEMATIEK EN LEEFBAARHEID IN DE KERNEN RUCPHEN, SPRUNDEL, ST. WILLEBRORD EN BEDRIJVENTERREIN NIJVERHEI.

De voorgenomen activiteit is dus nog niet geformuleerd als een concreet plan. Voor de omlegging zijn derhalve nog verschillende oplossingen denkbaar. Hierbij kunnen een aantal uitvoeringsvariabelen worden onderscheiden, bijvoorbeeld de ligging van het tracé, het aantal aansluitpunten en de te treffen maatregelen in de drie kernen.

In paragraaf 4.2 worden de kansrijke oplossingen (tracés) voor de omlegging geselecteerd. Paragraaf 4.3 gaat in op de verdere uitwerking van de alternatieven en varianten in het MER: op welke punten is nog variatie mogelijk? Paragraaf 4.4 beschrijft tot slot de alternatieven die in de Projectnota/MER zullen worden onderzocht.

4.2**OPLOSSINGSRICHTINGEN VOOR OMLEGGING RUCPHEN****4.2.1****ONDERZOCHE OPLOSSINGEN IN HET VERLEDEN**

In het verleden zijn diverse mogelijke tracés voor de ontlasting van de kern Rucphen beschouwd. De resultaten van deze beschouwing zijn neergelegd in de 'Visie ontsluitingsstructuur' (februari 2002).

Het betreft vier alternatieven met diverse varianten (zie afbeelding 4.12):

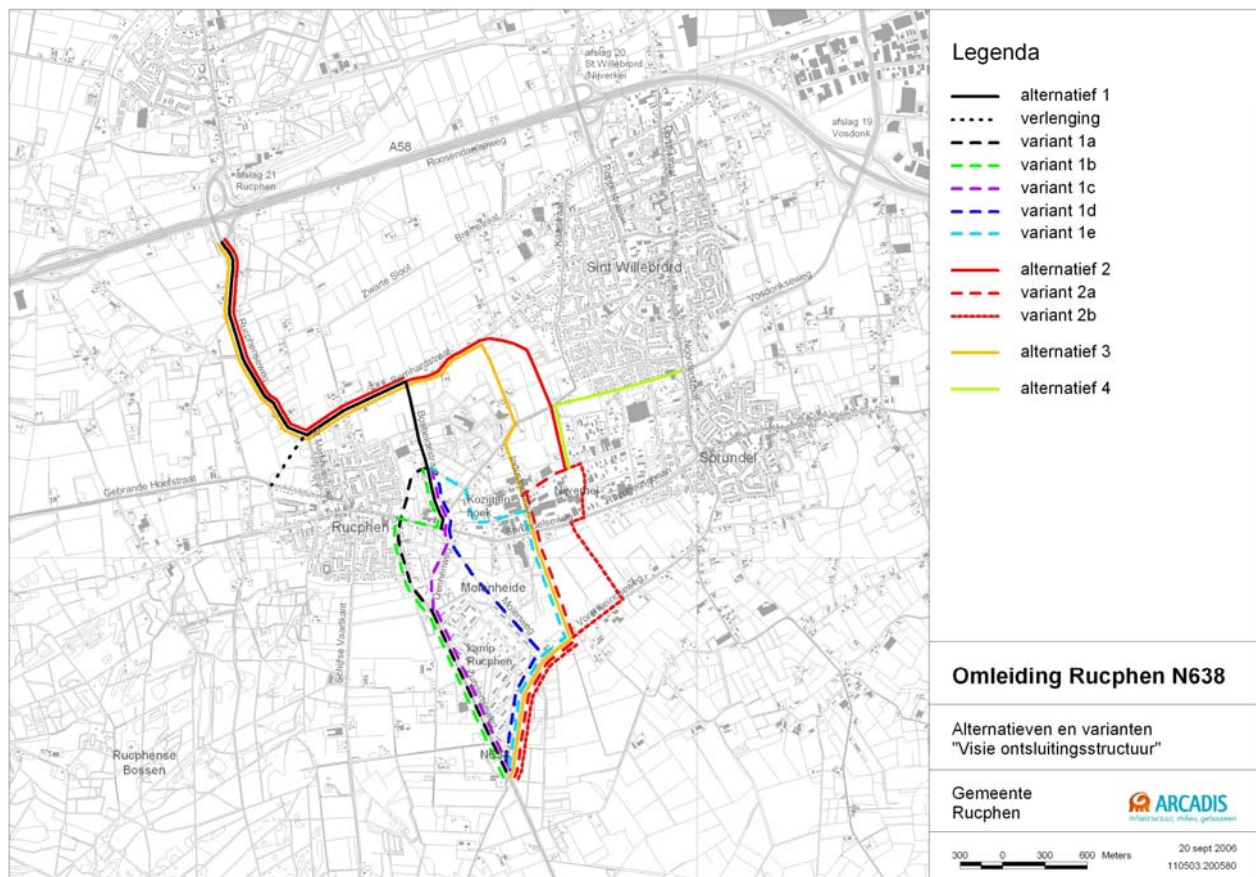
- Alternatief 1: kort om de kom met vijf varianten.
- Alternatief 2: ruim om de kom met twee varianten.
- Alternatief 3: aftakking van Bernhardstraat, langs Vijfsprong via Sporthei, Kozijnenhoek en Industriestraat via zandpad naar Vorenseindseweg.
- Alternatief 4: ontsluiting van Nijverhei via de Vosdonkseweg.

Op voorhand afgefallen alternatieven

Een aantal van deze alternatieven is op voorhand afgefallen, aangezien de doelstelling van de studie anders is geworden ten opzichte van de Visie Ontsluitingsstructuur. Waar het toen alleen ging om de ontlasting van de kern Rucphen, met nadruk op de noord-zuid relatie, is deze m.e.r.-studie gericht zijn op het zoeken naar een oplossing voor de ontlasting van alle drie de kernen in combinatie met de bereikbaarheid van het bedrijventerrein Nijverhei. Puur op basis van deze verandering is een aantal alternatieven afgefallen, omdat ze te eenzijdig gericht waren (alleen op de ontlasting van de kern Rucphen). Deze alternatieven zijn in eerste instantie wel als basis gebruikt voor de alternatiefontwikkeling in deze Startnotitie.

Afbeelding 4.14

Onderzochte tracés in Visie ontsluitingsstructuur
(februari 2002)



Conclusies beoordeling alternatieven

Voor de alternatieven 1 en 2 en bijbehorende varianten zijn globaal de effecten in beeld gebracht aan de hand van diverse milieuaspecten: verkeer, natuur, landschap, cultuurhistorie en archeologie, geluid en ruimtelijk-economische en ruimtelijke structuur.

De beoordeling in de Visie ontsluitingsstructuur laat het volgende zien:

- Met een omleiding als in alternatief 1 en 2 zijn de intensiteiten in de kern van Rucphen in 2010 vergelijkbaar met de huidige situatie.
- Alternatief 1 scoort voor het onderdeel verkeer beter dan alternatief 2. Alternatief 1 omvat een kortere route dan alternatief 2, hierdoor scoort alternatief 1 gunstiger ten aanzien van verkeersveiligheid. Daarnaast leidt alternatief 1 tot minder tijdsverlies dan alternatief 2.
- De alternatieven en varianten verbeteren allen de ontsluiting van Nijverhei, vooral variant 2A en 2B. Alternatief 1 met varianten vormt een snellere en logischere route voor wat betreft het doorgaande verkeer van en naar Zundert dan door de kern. Alternatief 2 is voor doorgaand verkeer minder geschikt.
- Wordt gekeken naar natuur, landschap, cultuurhistorie en archeologie, dan scoort alternatief 1 beter dan alternatief 2.
- Alternatief 1 scoort beter dan alternatief 2 als het gaat om aantal geluidgehinderden.
- Beide alternatieven zijn weinig onderscheiden als het gaat om inpassing in ruimtelijke structuur en de ruimtelijk-economische structuur.

Vanuit het voorgaande ontstaat een voorkeur voor alternatief 1 “krap om de kom” boven alternatief 2 “ruim om de kom”. Binnen alternatief 1 zijn vier varianten bekeken. Worden de varianten onderling vergeleken, dan komen vooral variant A en C als goede oplossingen naar voren. Variant 1C heeft de beste uitgangspositie voor het realiseren van een volwaardige provinciale gebiedsontsluitingsweg vanwege de relatief vrije ligging. Variant A loopt immers deels door de bebouwde kom loopt, wat beperkingen met zich meebrengt.

Beoordeling nul- en nulplusalternatief

In de effectbeoordeling is ook gekeken naar het nulalternatief en het nulplusalternatief². Op basis van de gepresenteerde intensiteiten in de Visie ontsluitingsstructuur is geconcludeerd dat het nul- en nulplusalternatief geen reële opties zijn. De vormgeving van de doorgaande wegen in de huidige situatie leiden als tot knelpunten en uitgaande van de bestaande bebouwing langs de wegen en de ligging van de centrumvoorzieningen is het niet mogelijk om de vormgeving van de wegen aan de gewenste functie en gebruik aan te passen. Dit zou sloop van een groot aantal woningen in een centrum met zich mee brengen.

Keuze van een voorkeursvariant

Op basis van de Visie Ontsluitingsstructuur heeft de Gemeente Rucphen haar voorkeur uitgesproken voor variant 1C³. Deze variant loopt over de Bernhardstraat en de Bosheidestraat en vanaf de Sprundelseweg over de Dennenweg naar de Zundertseweg. Tevens wordt een verbinding aangebracht tussen de Gebrande Hoefstraat en St. Martinusstraat-Bernhardstraat om zo het oost-west gerichte verkeer uit de kern Rucphen te weren. Dit tracé is dan ook opgenomen in de Structuurvisie-plus (mei 2003). Het voorkeustracé wordt in deze m.e.r.-studie in ieder geval onderzocht.

² Het nulplusalternatief gaat uit van de huidige ontsluitingsstructuur in Rucphen. De ontsluitingsstructuur zal, daar waar mogelijk, aangepast en opgewaardeerd worden. Er wordt geen nieuwe infrastructuur aangelegd. Concreet betekent dit dat er maatregelen worden getroffen in de sfeer van bewegwijzering en inrichting van de betreffende wegen.

³ Variant 1C in de Visie Ontsluitingsstructuur komt overeen met Alternatief 1 in deze Startnotitie.

4.2.2

UITGANGSPUNTEN VOOR DE OPLOSSINGSRICHTINGEN

Mede op basis van de probleemanalyse en de gebiedsbeschrijving zijn de volgende uitgangspunten geformuleerd voor de oplossingsrichtingen:

- De oplossingsrichtingen moeten voldoen aan de doelstellingen, zoals beschreven in hoofdstuk 2. Dit betekent dat de oplossingsrichtingen vooral dienen voor het doorgaande verkeer door de drie kernen richting Nijverhei (oost-west richting) en in mindere mate voor het doorgaande verkeer in noord-zuid richting. Uitgangspunt daarbij is het verplaatsen van de verkeerstromen naar de randen van de kernen in plaats van door de kernen.
- De oplossingsrichtingen moeten bijdragen aan de geschetste ruimtelijke ontwikkelingen in de Gemeente Rucphen (zie paragraaf 3.5), zodat een duurzame ontsluitingsstructuur ontstaat. Voorkomen moet worden dat een barrière ontstaat tussen de Binnentuin en de kernen.
- De uiteindelijke oplossingsrichting maakt onderdeel uit van het regionaal verbindend net. De oplossingsrichtingen hebben daarom een functie van volledige gebiedsontsluitingsweg (GOW, type 2), zoals opgenomen in het provinciale categoriseringsplan. Een standaard GOW ziet er als volgt uit: een maximumsnelheid van 80 km/u en een dwarsprofiel van 2 x 1 rijstroken met parallelstructuur, conform Duurzaam Veilig richtlijnen.
- Daar waar mogelijk maken de oplossingsrichtingen gebruik van bestaande infrastructuur.

4.2.3

MOGELIJKE TRACÉS

Aan de hand van de studies uit het verleden, de uitgesproken voorkeur van de Gemeente Rucphen, de probleemanalyse uit hoofdstuk 2 van deze Startnotitie zijn vier mogelijke tracés (alternatieven) benoemd.

Alternatief 1 'Kort om de kom'

Alternatief 1 'kort om de kom' vormt het voorkeurstracé van de Gemeente Rucphen en is opgenomen in de Structuurvisieplus. Alternatief 1 'kort om de kom' loopt over de Bernhardstraat en de Bosheidestraat en dan vanaf de Sprundelseweg over de Dennenweg naar de Zundertseweg.

Alternatief 1 kent twee varianten:

- Variant 1A, dat uitgaat van een tracé ten westen van MMC Rucphen over de Molenweg naar de Zundertseweg.
- Variant 1B dat een verbinding tussen de Gebrande Hoefstraat en St. Martinusstraat-Bernhardstraat omvat om zo het oost-west gerichte verkeer uit de kern Rucphen te weren. Deze variant is ook opgenomen in de Structuurvisie-plus (mei 2003).

Alternatief 2 'Verbinding Rucphenseweg-Vosdonkse weg'

Alternatief 2 omvat een verbinding van de Rucphenseweg met de Vosdonkseweg. Het tracé loopt via de Bernhardstraat ten zuidoosten van de kom van St. Willebrord naar de bestaande rotonde bij de Vosdonkseweg. Het tracé kent naast een oost-westverbinding ook een verbinding in zuidelijke richting om de doorstroming van vrachtverkeer over het bedrijventerrein Nijverhei te verbeteren en een snelle afwikkeling van en naar Zundert mogelijk is.

Alternatief 2 kent één variant:

- Variant 2A, waarin in de omlegging als het ware een 'knip' is aangebracht. In variant 2a wordt het tracé tussen de Bernhardstraat en tot net ten noorden van de Binnentuin niet aangelegd. Hierdoor ontstaan als het ware twee inprickers vanaf de A58.

Uit de probleemanalyse blijkt dat vooral in de kernen Sprundel en St. Willebrord sprake is van doorgaand verkeer naar Nijverhei. Dit doet zich in mindere mate voor in Rucphen. Dit alternatief beoogt een snelle verbinding vanaf de A58 en vanaf de zuidkant van Rucphen (Zundert) naar Nijverhei/Binnentuin te realiseren, daarbij zoveel mogelijk gebruik makend van bestaande infrastructuur en het verkeer zo veel mogelijk uit de kernen te houden. Het verkeer komend vanaf de A58 kan via afslag 18 en 20 Nijverhei bereiken, dit vraagt om een aanpassing van de bewegwijzering op de snelweg.

Alternatief 3 'West om St. Willebrord'

Alternatief 3 omvat een omlegging aan de oostkant van St. Willebrord. Vanaf de afslag 20 'St. Willebrord/Nijverhei' op de A58 loopt het tracé parallel aan de snelweg om vervolgens ten oosten van St. Willebrord naar het zuiden af te buigen naar de Vorensendseweg. Via de Vorensendseweg loopt het tracé naar de Zundertseweg. Dit alternatief kent geen varianten.

Dit alternatief is ingegeven vanuit de gedachte dat de kortste route om Nijverhei/Binnentuin te bereiken de route rechtdoor is. Dit alternatief beoogt een snelle bereikbaarheid van Nijverhei en de Binnentuin vanaf de A58 en vanaf de zuidkant van Rucphen (Zundert).

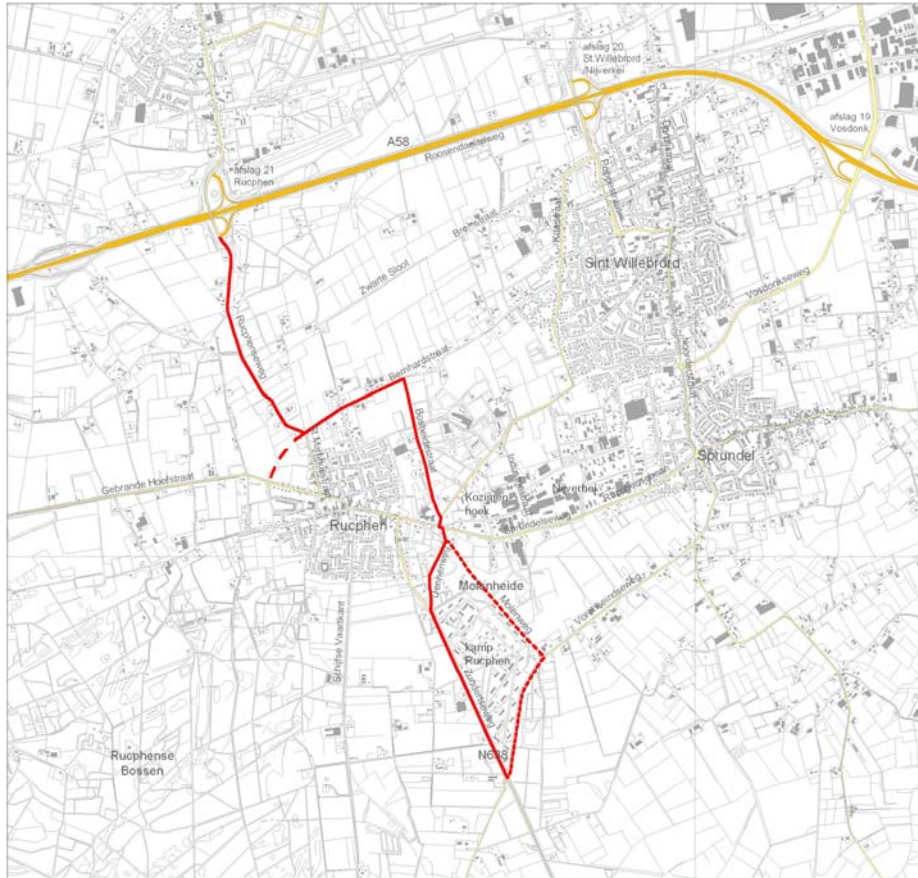
Alternatief 4 'Noordelijke verbinding Rucphen-St. Willebrord'

Alternatief 4 omvat een noordelijke verbinding tussen Rucphen en St. Willebrord. Het tracé loopt via de Rucphenseweg en de Bernhardstraat. Vervolgens buigt het tracé voor de kom van St. Willebrord naar het noorden af om aan te sluiten op de Poppenstraat nabij de afslag 20 van de A58. Net als alternatief 2 kent ook dit alternatief een verbinding in zuidelijke richting om de doorstroming van vrachtverkeer over het bedrijventerrein Nijverhei te verbeteren en een snelle afwikkeling van en naar Zundert mogelijk is.

Alternatief 4 kent één variant:

- Variant 4A dat in plaats van een omlegging om St. Willebrord door de kern gaat en daarbij gebruik maakt van bestaande Kaaistraat.

Alternatief 4 beoogt, net als alternatief 2, een verbeterde bereikbaarheid van Nijverhei en het binnenterrein door het doorgaande verkeer uit de drie kernen te houden en ten noorden van Rucphen en ten westen van St. Willebrord te leiden. Vanaf de A58 dient het verkeer gebruik te maken van afslag 20 in plaats van afslag 19, aanpassing van de bewegwijzering is hiervoor nodig.



Legenda

- alternatief 1
- - - variant 1a
- - - variant 1b

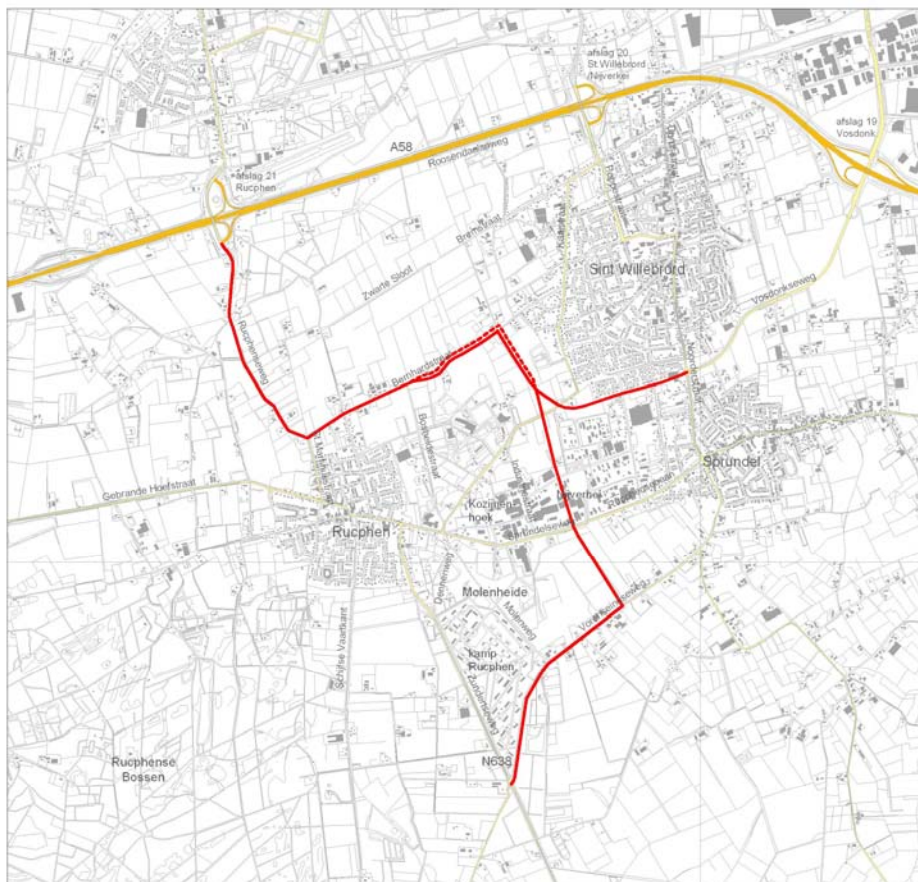
Omleiding Rucphen N638

Alternatief 1 "Kort om de kom"

Gemeente Rucphen



300 0 300 600 Meters 20 sept 2006 110503.200580



Legenda

- alternatief 2
- - - variant 2a

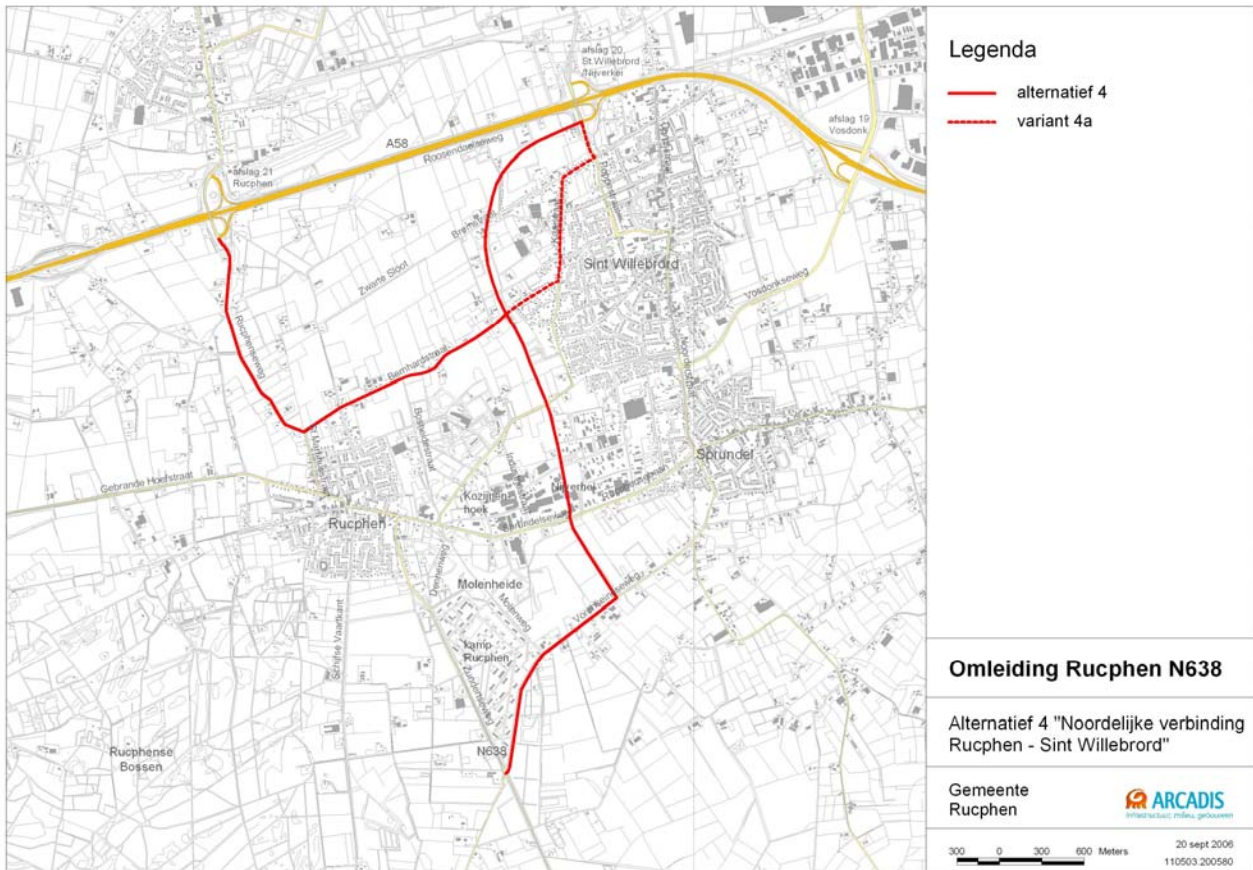
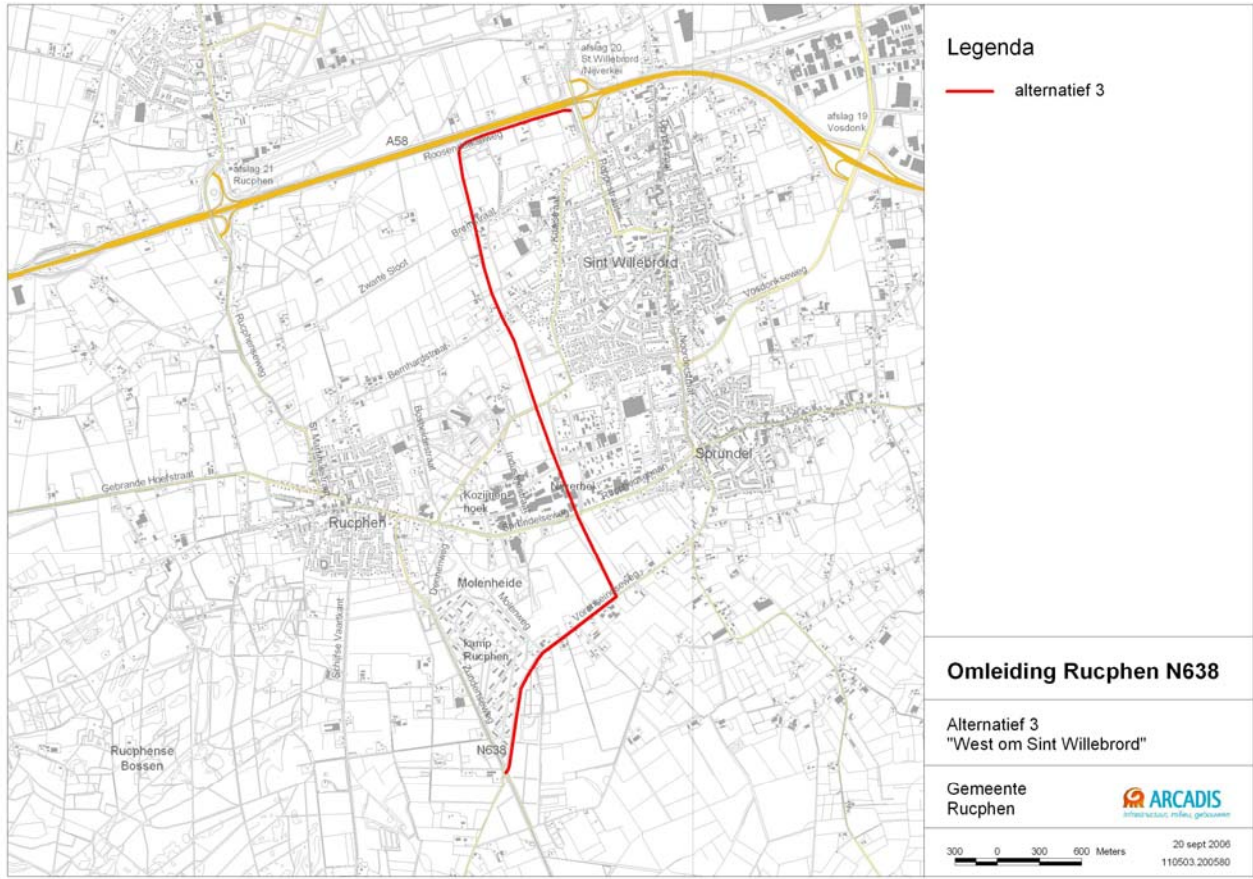
Omleiding Rucphen N638

Alternatief 2 "Verbinding Rucphenseweg - Vosdonkseweg"

Gemeente Rucphen



300 0 300 600 Meters 20 sept 2006 110503.200580



4.2.4

OPLOSSINGSRICHTINGEN DIE NIET IN HET MER WORDEN UITGEWERKT

Nulplusalternatief

In m.e.r.-studies voor nieuwe infrastructuur wordt in veel gevallen ook een zogenaamd nulplusalternatief meegenomen. In een nulplusalternatief worden geen infrastructurele maatregelen voorzien, maar wordt uitgegaan van een maximale inzet van mobiliteitsbeperkende en -geleidende maatregelen.

Concreet kan hierbij worden gedacht aan:

- het beïnvloeden van de vervoerswijzekeuze door verbetering van het openbaar vervoer en van de fietsinfrastructuur;
- het treffen van maatregelen die zorgen voor een betere benutting van bestaande infrastructuur (verbetering van de verkeersafwikkeling).

Ingeval van deze m.e.r.-studie dient het nulplusalternatief niet alleen maatregelen in de kern Rucphen te omvatten, maar ook maatregelen in de kernen Sprundel en St. Willebrord gezien de knelpunten. Uit het kentekenonderzoek blijkt dat de knelpunten in de drie kernen vooral worden veroorzaakt door het (zware) verkeer met bestemming Nijverhei. Maatregelen voor verbetering van openbaar vervoer en fietsstructuur bieden daarvoor geen oplossing.

De autonome groei van het verkeer en de ruimtelijke ontwikkeling in de Gemeente Rucphen (uitbreiding Nijverhei, ontwikkeling Binnentuin) leiden ertoe dat de hoeveelheid verkeer door de kernen toeneemt en sterker gericht is op de Binnentuin/Nijverhei. Voor de kernen geldt dat zij de functie van verblijfsgebied hebben. De infrastructuur is dan ook als zodanig ingericht en kan daardoor de hoeveelheid verkeer door de kernen onvoldoende verwerken. Er dient een dusdanige ingreep aan de infrastructuur plaats te vinden om ervoor te zorgen dat de verkeersafwikkeling voldoende is en de leefbaarheid in de kernen verbetert. Zo'n ingreep past echter niet bij het karakter van verblijfsgebied.

Het nulplusalternatief biedt onvoldoende oplossing voor de knelpunten in de Gemeente Rucphen en wordt daarom in de Projectnota/MER niet verder onderzocht.

Tracés ten westen van de kern Rucphen

Gezien de conclusies uit de probleemstelling ligt een oplossingsrichting ten westen van de kern Rucphen niet voor de hand. Met een oplossingsrichting ten westen van Rucphen wordt weliswaar het verkeer in noord-zuid richting uit de kern Rucphen gehaald, maar blijft het verkeer met bestemming Nijverheid door Rucphen en vooral door Sprundel en St. Willebrord gaan. Het probleemoplossend vermogen van een westelijke oplossingsrichting wordt als onvoldoende geschat, zodat deze in de Projectnota/MER niet verder wordt uitgewerkt en onderzocht.

4.3

UITWERKING ALTERNATIEVEN EN VARIANTEN IN HET MER

De alternatieven en varianten vormen nu nog een lijn op een kaart; er is nog niet gekeken naar de precieze ligging van het tracé en de aansluiting op de bestaande wegen. In de Projectnota/MER worden de alternatieven en varianten verder uitgewerkt. Dat wil zeggen de loop van de tracés wordt in meer detail bepaald. Daarnaast wordt voor een aantal variabelen gekeken wat de mogelijkheden in de alternatieven en varianten zijn.

De variabelen hebben betrekking op:

- het aantal aansluitpunten en de ligging en vorm ervan;
- de hoogteligging van het tracé;
- de maatregelen in de drie kernen.

In de volgende paragrafen worden de variabelen kort toegelicht.

4.3.1

HET AANTAL AANSLUITPUNTEN, DE LIGGING EN VORM ERVAN

Het aantal aansluitpunten dient zoveel mogelijk te worden beperkt aangezien de omlegging onderdeel uitmaakt van het een regionale verbinding voor het doorgaande verkeer. Dit beantwoordt aan een belangrijke eis die wordt gesteld aan een duurzaam veilig wegennet (CROW, 1997a): om de inzichtelijkheid voor de gebruiker te bevorderen dient het aantal aansluitpunten zoveel mogelijk beperkt te blijven. Meerdere aansluitpunten kan de doorstroming en de veiligheid op de omlegging negatief beïnvloeden. In de MER-fase wordt voor de alternatieven en varianten bepaald waar de aansluitingen op de bestaande wegen komen te liggen en of en hoeveel aansluitpunten op de omlegging komen.

Voor wat betreft de vorm van alle aansluitpunten wordt door de Provincie Noord-Brabant uitgegaan van rotondes met vrij liggende fietspaden.

Dit beantwoordt aan een belangrijke eis die wordt gesteld aan een duurzaam veilig wegennet (CROW, 1997a): om de inzichtelijkheid voor de gebruiker te bevorderen dienen de aansluitpunten zoveel mogelijk uniform te worden uitgevoerd. Voor de alternatieven en varianten vormt dit ook het uitgangspunt.

4.3.2

HOOGTELIKKING VAN HET TRACÉ

Uitgangspunt voor de alternatieven in de Projectnota/MER is ligging op maaiveld. Belangrijke voordelen van ligging op maaiveld zijn het geringe ruimtebeslag en de geringe aanlegkosten in vergelijking tot een verhoogde of een verdiepte ligging. Mogelijk is voor delen van een tracé een half verdiepte ligging een gewenste oplossing, bijvoorbeeld voor het tracé door St. Willebrord. Een half verdiepte ligging biedt belangrijke milieuvoordelen: minder visuele hinder en aantasting van het landschap en minder geluidshinder. Bovendien biedt een half verdiepte ligging betere mogelijkheden voor een ongelijkvloerse kruising. In de MER-fase wordt bij de verdere uitwerking van de alternatieven bepaald in hoeverre een halfverdiepte ligging daadwerkelijk aan de orde is.

Een geheel verdiepte ligging of (half) verhoogde ligging is gezien de schaal en aard van de problematiek in en rond Rucphen niet reëel. Een verdiepte of verhoogde ligging is aanzienlijk duurder dan een maaiveldligging. Daarbij komt nog dat de afstand waarover het tracé daadwerkelijk geheel verdiept of verhoogd kan worden aangelegd beperkt is: de omlegging is relatief kort, de aansluitpunten liggen op maaiveld en het tracé dient geleidelijk te stijgen of te dalen.

Een verdiepte of verhoogde ligging komt alleen in beeld in het geval van een knelpunt: een *dwingende* reden om bijvoorbeeld bestaande infrastructuur ongelijkvloers en verdiept of verhoogd te kruisen (zoals een spoorlijn). In het geval van Rucphen is geen sprake van een dergelijk knelpunt.

4.3.3

MAATREGELEN IN DE KOM

Om te zorgen dat doorgaand verkeer ook daadwerkelijk gebruik gaat maken van de omlegging zijn verkeersregulerende maatregelen in de kernen zelf van Rucphen, Sprundel en St. Willebrord nodig. Hierbij kan onder meer worden gedacht aan verkeersremmende maatregelen, het instellen van éénrichtingsverkeer of een afsluiting van het centrum voor het doorgaande verkeer. Voor de vier alternatieven en varianten wordt in de MER-fase een set van maatregelen voor in de drie kernen geformuleerd.

4.4

OVERZICHT TE ONDERZOEKEN ALTERNATIEVEN EN VARIANTEN IN MER

Nulalternatief

Zoals is aangegeven in het Besluit Milieu-effectrapportage (1994 en wijziging januari 2005, onderdeel van de Wet Milieubeheer) dient het zogenaamde nulalternatief een vast ingrediënt te vormen van een m.e.r.-studie. Voor het nulalternatief vormt de huidige situatie en de te verwachten autonome ontwikkeling het uitgangspunt (zie hoofdstuk 4 'Gebiedsbeschrijving'). Met dit alternatief wordt de verkeersproblematiek in de kom van Rucphen, zoals beschreven in paragraaf 2.2.1, niet opgelost. Het nulalternatief is strijdig met de in paragraaf 2.3 beschreven doelstelling en derhalve niet reëel. Het nulalternatief dient uitsluitend als referentiekader voor het beschrijven en beoordelen van de effecten van de andere alternatieven (zie hoofdstuk 5 van deze startnotitie: 'Effectbeschrijving in de Projectnota/MER').

Vier alternatieven en varianten

In de Projectnota/MER worden de volgende vier alternatieven en varianten onderzocht:

- Alternatief 1: 'kort om de kom' met twee varianten (1A en 1B).
- Alternatief 2, 'verbinding Rucphenseweg-Vosdonkseweg' met variant 2A 'knip'.
- Alternatief 3: 'west om St. Willebrord'.
- Alternatief 4: 'noordelijke verbinding Rucphen-St. Willebrord', met variant 4A via bestaande Kaaistraat.

Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA)

Zoals is aangegeven in het Besluit Milieu-effectrapportage (1994 en wijziging 1999, onderdeel van de Wet Milieubeheer) dient het zogenaamde meest milieuvriendelijke alternatief (MMA) een vast ingrediënt te vormen van een m.e.r.-studie. In het kader van dit project wordt het MMA gezien als het alternatief waarbinnen de meest milieuvriendelijke varianten worden gecombineerd, aangevuld met mitigerende en compenserende maatregelen.

HOOFDSTUK 5

Effectbeschrijving in de Projectnota/MER

5.1 TE BESCHRIJVEN EFFECTEN

In de Projectnota/MER zullen de effecten van de alternatieven en varianten nauwkeurig worden beschreven. In de navolgende tabel wordt een globaal overzicht gepresenteerd van aspecten en deelaspecten waarbij relevante effecten zijn te verwachten. Hierbij is onderscheid gemaakt in de aanlegfase van de omlegging en de gebruiksfase. Het aspect leefbaarheid is uitgewerkt in de criteria: verkeer (oversteekbaarheid), lucht en geluid.

Tabel 5.9

Voorstel toetsingskader
Projectnota/MER

Aspect	Beoordelingscriterium
Verkeer en vervoer	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verandering in verkeersintensiteiten ▪ Verandering in verkeersafwikkeling (I/C-verhouding) ▪ Verandering in verkeersveiligheid ▪ Verandering oversteekbaarheid ▪ Verandering voor langzaam verkeer
Bodem en water	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Doorsnijding van verschillende bodemtypen ▪ Doorsnijding van primaire waterlopen (aantal) met onderscheid in functie (ecologisch verbindingzone of niet) ▪ Invloed op waterbergingsgebied ▪ Veranderingen in waterkwaliteit ▪ Ligging binnen natte gebieden op basis van grondwatertrappenkaart (oppervlakte en weging) ▪ Ligging ten opzichte van/ doorsnijding van grondwaterbeschermingsgebieden (lengte en oppervlakte) ▪ Veranderingen in grondwaterkwaliteit ▪ Kwantitatieve effecten op grondwaterhuishouding
Natuur	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Beïnvloeding van soorten ▪ Aantasting van leefgebieden ▪ Aantasting van wettelijk beschermde gebieden
Landschap, cultuurhistorie en archeologie	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aantasting landschappelijke waarden ▪ Aantasting cultuurhistorische waarden ▪ Aantasting archeologische waarden
Geluid	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verandering in geluidsbelast oppervlak (50 dB(A)-contour) ▪ Aantal geluidbelaste woningen en overige geluidgevoelige bestemmingen ▪ Aantal geluidgehinderden

Aspect	Beoordelingscriterium
Lucht	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Geluidwerende voorzieningen ▪ Jaargemiddelde concentraties NO2 en fijn stof: aantal luchtbelaste woningen en blootgestelden en luchtbelast oppervlak ▪ 24-uursgemiddeld fijn stof: aantal luchtbelaste woningen en blootgestelden en luchtbelast oppervlak
Externe veiligheid	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Beïnvloeding van externe veiligheidsrisico's
Stedenbouw	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aantasting stedelijk gebied ▪ Aantasting groenstructuur
Ruimtegebruik	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aantasting landbouwgronden ▪ Aantasting recreatieve voorzieningen

5.2

METHODIEK

Toetsingscriteria

In de Projectnota/MER worden per relevant (deel)aspect (zie tabel) één of meer toetsingscriteria geformuleerd (bijvoorbeeld voor natuur: vernietiging door ruimtebeslag, verstoring en versnippering). Aan de hand van deze toetsingscriteria zullen gegevens worden verzameld waarmee de effecten van de varianten en alternatieven in beeld kunnen worden gebracht. De toetsingscriteria worden toegespitst op de in het invloedsgebied aanwezige (potentiële) waarden (inzoomen/scoping).

Beoordeling en vergelijking

De effecten van de varianten en alternatieven worden beoordeeld en vergeleken ten opzichte van de huidige situatie en de autonome ontwikkeling (het nulalternatief). Bij het beoordelen en vergelijken van de in de Projectnota/MER beschreven effecten wordt enerzijds gekeken naar de (absolute) omvang van het effect en anderzijds naar de ernst van het effect (tijdelijk of permanent, omkeerbaar of onomkeerbaar, direct of indirect).

Mitigerende en compenserende maatregelen

In de Projectnota/MER zal onderzocht worden welke maatregelen kunnen worden getroffen om de negatieve gevolgen van de omlegging zoveel mogelijk te beperken. Het beste is het treffen van maatregelen om negatieve effecten daadwerkelijk te voorkomen. Een voorbeeld van zo'n mitigerende maatregel is de keuze voor een uitvoering met minder ruimtebeslag waardoor natuurwaarden gespaard blijven of het treffen van geluidwerende voorzieningen. Als dergelijke maatregelen niet mogelijk zijn dan is het creëren van vergelijkbare waarden elders mogelijk een optie. Overigens geldt voor natuur dat hoe dan ook nadrukkelijk gekeken moet worden naar mitigatie en compensatie en dat dit indien aan de orde onderdeel uitmaakt van het op te stellen bestemmingsplan.

Verkeerscijfers

Specifiek ten behoeve van de studie is een kentekenonderzoek en wegvaktellingen uitgevoerd om goed zicht te krijgen op actuele verkeerscijfers. De Gemeente Rucphen beschikt daarnaast over een verkeersmodel dat is ontwikkeld ten behoeve van een VMK. Voor de m.e.r.-studie wordt dit model geactualiseerd op basis van de recente tellingen en relaties uit het kentekenonderzoek. Ook zal opnieuw worden gekeken naar de ruimtelijke ontwikkelingen en een realistisch prognose jaar.

HOOFDSTUK

6 Beleidskader en procedure

6.1

ALGEMEEN

Dit hoofdstuk geeft een overzicht van overheidsbesluiten die relevant zijn voor de aanleg van de omlegging Rucphen N638. Dat wil zeggen een samenvatting van het beleid en wet- en regelgeving dat in het studiegebied richtinggevend is of beperkingen en randvoorwaarden oplegt. Het beleidskader is opgenomen in paragraaf 6.2. Daarnaast geeft dit hoofdstuk meer inzicht in de besluitvormingsprocedure: welke partijen zijn betrokken (in paragraaf 6.3.1) en hoe ziet de m.e.r.-procedure zelf eruit (in paragraaf 6.3.2).

6.2

BELEIDSKADER

In de Projectnota/MER wordt ingegaan op de relevante plannen en de genomen besluiten die van invloed zijn op de voorgenomen activiteit. Het gaat daarbij vooral om *vastgestelde* plannen, wetten en regelgeving die *kaderstellend* zijn voor het verder ontwikkelen en onderzoeken van alternatieven. Voor het hieronder opgenomen beleidskader geldt dat gedurende de m.e.r.-studie mogelijk wijzigingen optreden. Daar waar mogelijk en relevant wordt hier in de MER-fase op ingespeeld. Als voorbeeld hiervan kan worden genoemd de op stapel zijnde wijziging van de Wet geluidhinder.

Thema	Beleidsplan	Belangrijkste uitgangspunten voor deze m.e.r.-studie
Ruimtelijke ordening (integraal beleid)	Nota Ruimte (februari 2006)	<ul style="list-style-type: none"> Geeft visie van kabinet op ruimtelijke ontwikkeling van Nederland en bevat ruimtelijke bijdrage aan een sterke economie, een veilige en leefbare samenleving en een aantrekkelijk land. Het gaat om de inrichtingsvraagstukken die spelen tussen nu en 2020, met een doorkijk naar 2030. Geeft hoofdlijnen van beleid aan, waarbij kabinet kiest voor 'decentraal wat kan, en centraal wat moet'. Specifiek voor wonen en werken is dat het ruimtelijk beleid van de Nota Ruimte voor stedelijke centra is gericht op voldoende ruimte voor wonen, werken en mobiliteit met de voorzieningen die daar bij horen zoals groen, recreatie, sport en water. Er wordt daarbij uitgegaan van de bundelingsstrategie. Relevant voor de N638 is dat de Nota Ruimte verbetering van de bereikbaarheid belangrijk acht en aangeeft dat een goede afstemming tussen infrastructuur en verstedelijking noodzakelijk is.
	Streekplan Brabant in Balans (2002)	<ul style="list-style-type: none"> Beschrijft ruimtelijk beleid voor periode 2002 – 2010. Het landelijk gebied is opgedeeld in aantal zones: Groene Hoofdstructuur en Agrarische hoofdstructuur met aantal subzones. Rondom Rucphen liggen gebieden die onderdeel uitmaken van GHS, GHS-natuur, GHS-landbouw en leefgebied struweelvogels en natuurontwikkelingsgebied.

Thema	Beleidsplan	Belangrijkste uitgangspunten voor deze m.e.r.-studie
		<p>Daarnaast loopt er een ecologische verbindingzone ten noorden van Rucphen. Zie hoofdstuk 3 voor een toelichting op deze gebieden.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Voor bovengenoemde gebieden geldt het 'nee-tenzij-principe' betrekking tot uitbreiding van niet-recreatieve infrastructuur. Uitbreiding van ruimtebeslag is alleen toelaatbaar als er zwaarwegende maatschappelijke belangen aan ten grondslag liggen, én is aangetoond dat er geen alternatieve locaties voorhanden zijn buiten de GHS of AHS-landschap en er geen andere oplossingen zijn waarmee de aantasting van natuurwaarden wordt voorkomen.
	Structuurvisie-plus (mei 2003)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vormt het vertrekpunt voor de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling van het buitengebied en de kernen in de Gemeente Rucphen. ▪ Omvat een duurzaam structuurbeeld voor de toekomst (tot 2015): <ul style="list-style-type: none"> – wonen en werken concentreert zich in de drie kernen; – in Binnentuin streven naar hoogwaardige inrichting van gemeenschappelijk gebied (wonen, werken, voorzieningen en recreatie en toerisme); – handhaven groene buffer tussen Rucphen en Etten-Leur als buffer over eind blijven; – ten zuiden van Rucphen en Sprundel streven naar een duurzaam agrarisch gebied. ▪ Ten aanzien van verkeer en vervoer zijn de volgende doelstellingen opgenomen: <ul style="list-style-type: none"> – Het beperken dan wel minimaliseren van het doorgaande verkeer in woon- en winkelgebieden; – Minder verkeersslachtoffers in 2000 t.o.v. de peilwaarden 1985 en 40% minder verkeersslachtoffers en 50% minder verkeersdoden in 2010 t.o.v. 1986; – Het stimuleren van het fietsgebruik (zowel in relatie tot voorzieningen als OV) om daarmee het autogebruik terug te dringen; – Het waarborgen van bereikbaarheid van winkel- en werkgebieden voor het noodzakelijke autoverkeer.
	Bestemmingsplan Buitengebied 1998	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Legt functies in het buitengebied vast: <ul style="list-style-type: none"> – Gebied tussen de Rucphenseweg, Rucphen, St. Willebrord en de A58 heeft de bestemming agrarisch gebied al dan niet met landschappelijke waarde of natuurwaarde. – Gebied ten zuiden van Rucphen heeft de bestemming agrarisch gebied met landschappelijke waarde.
Verkeer	Nota Mobiliteit (februari 2006)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Beschrijft doelen en kader voor verkeers- en vervoersbeleid op middellange termijn (tot 2010) en lange termijn (tot 2020). Centraal staat dat mobiliteit een noodzakelijke voorwaarde is voor economische en sociale ontwikkeling. Een goed functionerend systeem voor personen- en goederenvervoer en een betrouwbare bereikbaarheid zijn essentieel om de economie en de internationale concurrentiepositie van Nederland te versterken. ▪ Geeft aan op welke wijze het rijk dit wil doen. In Uitvoeringsagenda van Nota staat beschreven hoe uitvoering wordt gegeven van het in de Nota Mobiliteit geschetste beleid. ▪ Is een uitwerking van de Nota Ruimte.
	Startprogramma Duurzaam Veilig (1997)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Maakt begin met implementatie van duurzaam veilig. Het opstellen van categoriseringsplannen door wegbeheerders is één van de concrete maatregelen in de eerste fase van dit startprogramma. Hierdoor wordt een functioneel gebruik van de weg mogelijk.

Thema	Beleidsplan	Belangrijkste uitgangspunten voor deze m.e.r.-studie
		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Tweede fase startprogramma loopt vanaf het jaar 2004 en omvat de integrale uitvoering van duurzaam veilig, herinrichting van wegen conform de categoriseringsplannen en het ontwikkelen van een nieuwe financieringssysteem. In deze fase wordt nadrukkelijker dan voorheen gestreefd naar het wegnemen van de oorzaken van de verkeersonveiligheid. Er wordt een integrale benadering voorgestaan waarbij functie, vorm en gebruik van de weg op elkaar zijn afgestemd en daarnaast voldoende aandacht is voor zowel infrastructurele maatregelen als maatregelen op het gebied van gedragsbeïnvloeding en handhaving.
	Ontwerp PVVP 2006-2020 (april 2006)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Burgers en bedrijven acceptabele, betrouwbare reistijden bieden, zodat ze weten waar ze aan toe zijn. Op basis daarvan kunnen gebruikers gerichte keuzes maken, bijvoorbeeld auto of openbaar vervoer. ▪ De Provincie streeft naar mobiliteit die past bij het gebied: Mobiliteit op Maat. ▪ Samen kijken welke oplossingen er per regio het best passen bij de gebruikers én het gebied. ▪ N638 tussen Rucphen en Zundert is onderdeel van regionaal verbindend net.
	Meerjarenprogramma Verkeer, vervoer en infrastructuur 2006-2010 (augustus 2005)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Betreft uitvoering van beleid op het gebied van verkeer, vervoer en infrastructuur ▪ T.a.v. N638 geeft Meerjarenprogramma aan dat studie naar verbinding A58-Rucphen-Zundert-Belgische grens in het afgelopen jaar is opgestart.
	Visie mobiliteit (2003)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ De Provincie streeft naar duurzame mobiliteit, waarbij er een balans is tussen de economische ontwikkeling van Noord-Brabant (de economische pijler), de effecten op veiligheid en leefbaarheid (de sociaal-culturele pijler) en de effecten op natuur en milieu (de ecologische pijler). Het Verkeers- en vervoersbeleid moet bijdragen aan de kwaliteit van deze drie duurzaamheidspijlers.
	Visie ontsluitingsstructuur (februari 2002)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bevat visie om ontsluitingsstructuur ter verbetering van bedrijventerrein Nijverhei en sport- en vrijetijdscentrum de Vijfsprom, alsmede een oplossing voor het doorgaand verkeer door de kern Rucphen. Nijverhei en de Vijfsprom zorgen voor overlast in de kernen Rucphen, Sprundel en St. Willebrord. ▪ Vergelijkt diverse ontsluitingsalternatieven en inrichtingsvarianten met elkaar, zodat evenwichtige afweging tussen diverse belangen mogelijk is. ▪ Spreekt voorkeur uit voor tracé 'kort om de kom'.
Bodem en water	EU Kaderrichtlijn water (2000)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Volgens de kaderrichtlijn water (KRW) moet in 2015 een goede chemische en ecologische toestand van waterlichamen worden bereikt. ▪ Voor de implementatie van de KRW in het Nederlandse waterbeheer worden op dit moment en in de komende jaren een aantal plannen ontwikkeld. In deze plannen worden doelen vastgesteld en maatregelen benoemd om deze doelen te realiseren. Belangrijke momenten zijn het realiseren van het stroomgebiedsbeheersplan in 2009 en het bereiken van de doelen in 2015. ▪ De uiteindelijke chemische normen en ecologische doelstellingen voor de waterlichamen zijn nog niet bekend. Dat betekent voor het plangebied dus dat moet worden uitgegaan van vigerend rijksbeleid zoals de 4e Nota waterhuishouding, het waterbeleid voor de 21e Eeuw, het provinciaal waterhuishoudingsplan en beleid van waterschap en gemeente.
	Nationaal Bestuursakkoord water / watertoets (juli 2003)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Heeft tot doel om in 2015 het watersysteem op orde te hebben. ▪ Onderdeel van het Bestuursakkoord is watertoets. Ten behoeve van onder meer deze startnotitie heeft een overleg met het waterschap plaatsgevonden.

Thema	Beleidsplan	Belangrijkste uitgangspunten voor deze m.e.r.-studie
		In dit overleg is, conform het proces van de watertoets, het initiatief kenbaar gemaakt en zijn uitgangspunten en randvoorwaarden benoemd die sturend zijn voor onder meer de alternatiefontwikkeling.
	Partiele herziening Provinciaal Waterhuishoudingsplan 2 "Verder met water" (2003-2006)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Omvat beleid voor wijze waarop water moet bijdragen aan een gezonde omgeving voor mens, dier en plant. ▪ Plan vormt onder meer het uitgangspunt voor het beleid van het waterschap en integratie van waterhuishoudkundige doelen in het ruimtelijke orderingsbeleid.
	Provinciale verordening waterhuishouding (2005)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Omvat regelgeving ten aanzien van de waterhuishouding in een aantal beschermende gebieden, waaronder de GHS-natuur. ▪ Voor dit plangebied betreft dat de droge bosgebieden. In deze gebieden dient een ontheffing op basis van de keur van het waterschap te worden aangevraagd bij activiteiten met een mogelijk effect op de waterhuishouding.
Natuur	EU Vogelrichtlijn (1979) en Habitatrichtlijn (1992)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gericht op instandhouding van soorten en hun leefgebieden. Het streven is gericht op de vorming van een Europees ecologisch netwerk (Natura 2000 netwerk). ▪ Verplichtingen voortvloeiend uit de Vogel- en Habitatrichtlijn zijn omgezet in nationaal beleid: de gebiedsbescherming is geïmplementeerd in de Natuurbeschermingswet 1998 en de soortenbescherming in de Flora- en faunawet. Daarmee is de rechtstreekse werking van de Vogelrichtlijn of de Habitatrichtlijn komen te vervallen.
	Natuurbeschermingswet (1998)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Regelt bescherming van gebieden vanuit de Vogel- en Habitatrichtlijn en gebieden die in het kader van de Natuurbeschermingswet 1968 zijn aangewezen. ▪ In het plangebied, noch in de omgeving, komen gebieden voor die onder de Natuurbeschermingswet 1998 vallen.
	Flora- en faunawet (2002)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Voorziet in bescherming van in het wild voorkomende inheemse plant- en diersoorten. ▪ In MER wordt getoetst of en zo ja voor welke dier- en plantensoorten het bestemmingsplan een overtreding van de Flora- en faunawet tot gevolg heeft. Indien overtreding, dan ontheffing aanvragen voordat de betreffende onderdelen bestemmingsplan worden uitgevoerd.
	Beleidsregel natuurcompensatie (2005)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nadere uitwerking van verplichtingen tot compensatie zoals in Streekplan opgenomen. ▪ Compensatie is nodig ingeval van verlies van natuur- en landschappelijke waarden binnen GHS en AHS-landschap en in gebieden buiten GHS die in het bestemmingsplan zijn aangeduid als bos- of natuurgebied.
	Ontsnippering Noord-Brabant (1998)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Betreft studie naar knelpunten voor de fauna langs het provinciale wegennet. ▪ Eén versnipperingsknelpunt in omgeving van Rucphen: knelpunt nr. 206 langs de Rucphense Weg bij Scherpenberg (doorsnijding van GHS-natuur (multifunctioneel bos) tussen kilometer 5,0 en 5,5).
Landschap	Verdrag van Malta (1992)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Heeft tot doel het archeologische erfgoed te beschermen als bron van het Europese gemeenschappelijke geheugen en als middel voor geschiedkundige en wetenschappelijke studie. ▪ Schrijft voor dat bij plannen voor ruimtelijke ontwikkelingen het behoud van het archeologisch erfgoed meegewogen moet worden en is vertaald in Streekplan en in cultuurhistorische en archeologische waardenkaarten.

Thema	Beleidsplan	Belangrijkste uitgangspunten voor deze m.e.r.-studie
	Kookboek cultuurhistorie, cultuurhistorische waardenkaart (2000, 2005)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bevat cultuurhistorische (landschaps)waarden van bovenlokaal belang; kaart is door GS vastgesteld. ▪ Bij de opstelling en uitvoering van ruimtelijke plannen moet met deze waarden rekening worden gehouden. In het bijzonder voor de historisch-landschappelijke vlakken met hoge en zeer hoge waarde. In beginsel zijn in deze vlakken alleen ruimtelijke ingrepen toelaatbaar die gericht zijn op de voortzetting of het herstel van de historische functie en die leiden tot behoud of versterking van cultuurhistorische (landschaps)waarden. ▪ In het MER worden de effecten van de omlegging Rucphen op de cultuurhistorische waarden onderzocht.
	Archeologische monumentenkaart en indicatieve kaart archeologische waarden (2000)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bij de opstelling en de uitvoering van ruimtelijke plannen moet rekening worden gehouden met (bekende) archeologische waarden, zoals aangegeven op de Archeologische Monumentenkaart, en de te verwachten archeologische waarden, zoals aangegeven op de Indicatieve Kaart Archeologische Waarden. ▪ In geval van voorgenomen ruimtelijke ontwikkelingen in gebieden met een hoge of een middelhoge verwachtingswaarde voor archeologisch erfgoed, de archeologische waarden door middel van een vooronderzoek in kaart brengen. In het kader van het bestemmingsplan wordt een verkennend onderzoek naar de archeologische waarden uitgevoerd.
Woon- en leefmilieu	Wet geluidhinder (1979)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Beschrijft geluidsnormstelling. Doel is het beschermen van de mens tegen geluidhinder. ▪ Toetst plannen op geluidsbelastingen aan de gevel van de geluidsgevoelige bestemming of aan de rand van de locatie waarbinnen het realiseren van dergelijke bestemmingen mogelijk is. ▪ Vormt uitgangspunt voor effectenonderzoek alternatieven in de MER-fase.
	Besluit Luchtkwaliteit 2005 / Regeling saldering luchtkwaliteit 2005	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Geeft grenswaarden aan voor de luchtverontreinigende stoffen zwaveldioxide (SO₂), stikstofdioxide (NO₂), zwevende deeltjes (PM10 of "fijn stof"), benzeen (C₆H₆) en koolmonoxide (CO) en lood (Pb). ▪ Toetsing wordt beperkt tot de twee maatgevende stoffen: stikstofdioxide en fijn stof. De overige stoffen waarvoor grenswaarden worden gesteld in het Besluit luchtkwaliteit 2005 leveren over het algemeen geen belemmeringen. Het effectenonderzoek in de MER-fase sluit hierbij aan. ▪ Wanneer een beroep moet worden gedaan op een saldering luchtkwaliteit zoals bedoeld in artikel 7 lid 3 van het Besluit, wordt uitgegaan van de regeling saldering luchtkwaliteit 2005.
	Nationaal Milieubeleidsplan 4 (2001)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Streeft naar verminderde uitstoot van CO₂ en NO_x door het wegverkeer. Dit moet bereikt worden door zuinigere en schonere (vracht)auto's, met name door het toepassen van nieuwe technieken. Daarnaast wordt transportpreventie als een belangrijk middel gezien. ▪ Geeft ten aanzien van geluid aan dat geluidshinder gebiedsgericht aangepakt wordt met daarbij een grotere rol voor lokale overheid. ▪ Voor 2010 is de ambitie dat de akoestische situatie niet is verslechterd ten opzichte van 2000 (stand still). ▪ Geeft aan dat de normen voor het externe veiligheidsbeleid een wettelijke status zullen krijgen.

Thema	Beleidsplan	Belangrijkste uitgangspunten voor deze m.e.r.-studie
	Circulaire Risico Normering Vervoer Gevaarlijke Stoffen (augustus 2004)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Richt zich op twee verschillende typen risico's: Plaatsgebonden risico en groepsrisico. ▪ Grenswaarde voor plaatsgebonden risico (PR):10-6 per jaar. Voor nieuwe situaties geldt deze norm als grenswaarde voor kwetsbare bestemmingen en als richtlijn voor minder kwetsbare bestemmingen. ▪ Met groepsrisico (GR) wordt aangegeven hoe hoog het totale aantal slachtoffers bij een ongeval kan zijn op basis van de aanwezige mensen. Naarmate de groep slachtoffers groter wordt, moet de kans op een dergelijk ongeval (kwadratisch) kleiner zijn.
	Provinciaal milieubeleidsplan (2000)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zet in op het verder beperken van de milieubelasting, onder andere als gevolg van mobiliteit. ▪ Accent van het milieubeleid ligt op: <ul style="list-style-type: none"> – Het beperken van het gebruik van fossiele brandstoffen. – Het realiseren van reductietaakstellingen voor verbrandingsemissies (vooral NOx, CO2, koolwaterstoffen en roet). – Het verbeteren van de binnenstedelijke milieukwaliteit, zodat aan de normen voor luchtkwaliteit, geluidhinder en externe veiligheid wordt voldaan. ▪ Beleid richt zich ook op het beperken van de mobiliteitsgroei en terugdringen van autokilometers, uitbreiding en vernieuwing van milieuvriendelijke collectief vervoersystemen, oplossen van knelpunten in de doorstroming van het verkeer en beperking van het risico's door transport van gevaarlijke stoffen.
	Besluit externe veiligheid milieubeheer (BEVI, 2004)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Op 28 oktober 2004 is het nieuwe Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (BEVI; Ministerie van VROM, mei 2004) in werking getreden. Met dit besluit zijn de risiconormen voor Externe Veiligheid met betrekking tot bedrijven met gevaarlijke stoffen wettelijk vastgelegd. ▪ Het besluit heeft als doel zowel individuele als groepen burgers een minimum beschermingsniveau te garanderen tegen een ongeval met gevaarlijke stoffen. ▪ Op grond van het BEVI dient rekening gehouden te worden met een bepaalde afstand tussen gevoelige objecten en risicovolle bedrijven.

6.3 PROCEDURE

6.3.1 BETROKKEN ACTOREN

Initiatiefnemer

De initiatiefnemers zijn de Gemeente Rucphen en de Provincie Noord-Brabant.

Bevoegd gezag

Het Bevoegd Gezag – de Gemeenteraad van Rucphen – neemt het m.e.r.-plichtige besluit: het vaststellen van het bestemmingsplan voor de gekozen oplossingsrichting.

Klankbordgroep

Ten behoeve van de m.e.r.-studie is een klankbordgroep geformeerd, waarin diverse belanggroepen aan deelnemen. Hierbij kan worden gedacht aan IKR, seniorenraad, SKW, etc. Op 12 oktober 2006 heeft een eerste overleg met de klankbordgroep plaatsgevonden. Hierin is de m.e.r.-procedure en de inhoud van de Startnotitie toegelicht.

Aansluitend hebben de betrokken partijen aangegeven welke items en aspecten zij belangrijk vinden: aandacht voor het aanwezige agrarische verkeer, scheiding langzaam en snelverkeer, voldoende oversteekbaarheid, veiligheid. Deze aspecten worden bij de uitwerking van de alternatieven en het onderzoek in de Projectnota/MER meegenomen.

Commissie voor de milieueffectrapportage

De Commissie voor de m.e.r. bestaat uit een aantal onafhankelijke deskundigen afkomstig uit verschillende disciplines. De Commissie geeft advies over de richtlijnen aan het bevoegd gezag en toetst het MER op juistheid en volledigheid. Bij het opstellen van zowel de adviesrichtlijnen als het toetsingsadvies van het Milieueffectrapport (MER) wordt rekening gehouden met de inspraakreacties.

Wettelijke adviseurs

Het bevoegd gezag vraagt vooraf aan het opstellen van de definitieve richtlijnen advies aan de zogenaamde wettelijke adviseurs. Dit zijn de regionale inspecteur van Ruimtelijke Ordening van het ministerie van VROM en de regionale directeur Landbouw, Natuur en Openluchtrecreatie van het ministerie van LNV.

Insprekers

Belanghebbenden kunnen twee keer inspreken tijdens de m.e.r.-procedure. De eerste keer is na het verschijnen van de Startnotitie. De tweede keer is na het verschijnen van de Projectnota/MER.

6.3.2

BESLUITVORMINGSPROCEDURE

De Projectnota/MER voor de omlegging Rucphen N638 wordt gekoppeld aan een bestemmingsplan (of aan een zogenaamde art.19 procedure). De m.e.r.-procedure loopt in deze situatie gelijk op met de procedure ten behoeve van het wijzigen van de bestemmingsplan. De volgende stappen zijn onderscheiden (zie ook afbeelding 6.12):

1 - Opstelling en bekendmaking startnotitie

De m.e.r.-procedure gaat officieel van start met de publicatie van deze startnotitie. Met de startnotitie wordt aan belanghebbenden gelegenheid gegeven om invloed uit te oefenen op de te beschouwen onderwerpen in de Projectnota/MER.

2 - Inspraak en advies Commissie m.e.r.

Naar aanleiding van de startnotitie bestaat de mogelijkheid voor inspraak. De inspraak wordt georganiseerd door het Bevoegd Gezag, de Gemeenteraad van Rucphen. Gedurende zes weken ligt de startnotitie ter inzage. Op basis van de gegevens uit de startnotitie en de inspraakreacties wordt door de Commissie voor de milieueffectrapportage het advies voor richtlijnen (waaraan het milieueffectrapport (MER) moet voldoen) opgesteld. De adviesrichtlijnen zijn maximaal 9 weken na het afronden van de inspraaktermijn beschikbaar. Behalve aan de Commissie m.e.r. wordt de startnotitie ook toegezonden aan de wettelijke adviseurs.

3 - Richtlijnen (definitief)

Door de gemeenteraad van Rucphen worden, aan de hand van de inspraakreacties en de adviesrichtlijnen van de Commissie m.e.r., de definitieve richtlijnen opgesteld. De richtlijnen bevatten aanwijzingen ten aanzien van de informatie die de Projectnota/MER moet bevatten en de onderwerpen en aspecten die in de Projectnota/MER moeten worden uitgewerkt.

4 - Opstellen Projectnota/MER

De Projectnota/MER wordt opgesteld in opdracht van de initiatiefnemer, Gemeente Rucphen, waarbij zorgvuldig rekening wordt gehouden met de definitieve richtlijnen. Samen met de bekendmaking van de Projectnota/MER wordt het Voorontwerp Bestemmingsplan bekend gemaakt.

5 – Inspraak en toetsing door Commissie m.e.r. (Cie mer)

Na de publicatie wordt de Projectnota/MER ter inzage gelegd. Hierbij is er opnieuw gelegenheid voor inspraak gedurende zes weken (gekoppeld aan tervisielegging bestemmingsplan). Na deze periode wordt de Projectnota/MER getoetst door de Commissie voor de m.e.r., waarbij ook de inspraakreacties worden meegewogen. De Commissie kan om aanvulling vragen van onderdelen van de Projectnota/MER wanneer zij van mening zijn dat de informatie onvoldoende is.

6 – Vaststelling bestemmingsplan

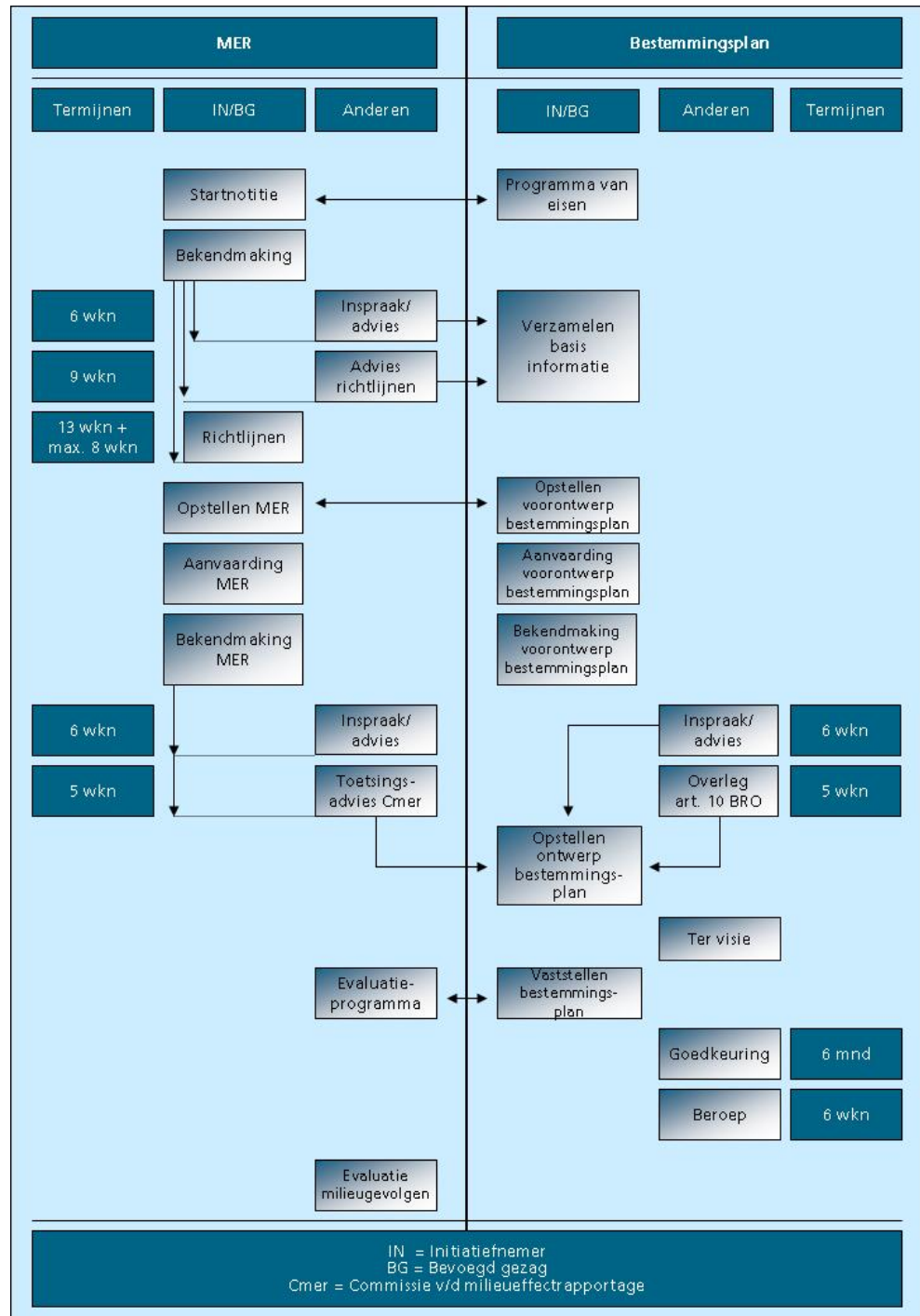
Het nieuw op te stellen bestemmingsplan wordt door de gemeenteraad van Rucphen vastgesteld. De herziening wordt voor goedkeuring voorgelegd aan Gedeputeerde Staten.

7 – Beroep

Na goedkeuring door Gedeputeerde Staten bestaat er binnen een termijn van zes weken de mogelijkheid hiertegen beroep aan te tekenen.

Afbeelding 6.15

Relatie m.e.r.- en bestemmingsplanprocedure



BIJLAGE 1

Literatuur

1. CROW, 1997a. Handboek Categorisering wegen op duurzaam veilige basis; Deel I (Voorlopige) Functionele en operationele eisen. CROW-publicatie 116.
2. CROW, 2004. ASVV 2004. Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom. CROW-publicatie 110.
3. CROW, 2004. Handboek wegontwerp.
4. DTV, augustus 2006. Kentekenonderzoek Rucphen.
5. Europees Parlement, 2000. Kaderrichtlijn water. Richtlijn 2000/60/EG.
6. Gemeente Rucphen, 22 juni 1999. Bestemmingsplan buitengebied 1998.
7. Gemeente Rucphen, februari 2002. Visie ontsluitingsstructuur kern Rucphen, bedrijventerrein Nijverhei, de Vijfsprong.
8. Gemeente Rucphen, mei 2003. Structuurvisie-plus.
9. Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, 2002. Flora- en faunawet.
10. Ministerie van Verkeer en Waterstaat, februari 2006. Nota Mobiliteit.
11. Ministerie van Verkeer en Waterstaat, IPO, VNG en de Unie van Waterschappen, 1997. Startprogramma duurzaam veilig.
12. Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Unie van Waterschappen, VNG, IPO, juli 2003. Nationaal Bestuursakkoord water.
13. Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu, 2001. Nationaal Milieubeleidsplan 4.
14. Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu, februari 2006. Nota Ruimte.
15. Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, 2004. Besluit externe veiligheid inrichtingen.
16. Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, 2005. Besluit Luchtkwaliteit 2005.
17. Ministeries Verkeer en Waterstaat, VROM en Binnenlandse zaken en Koninkrijksrelaties, augustus 2004. Circulaire Risico Normering Vervoer gevaarlijke stoffen.
18. Natuurbeschermingswet , 1998.
19. Provincie Noord-Brabant, 1998. Ontsnippering Noord-Brabant.
20. Provincie Noord-Brabant, 2000. Kookboek Cultuurhistorie.
21. Provincie Noord-Brabant, 2000. Provinciaal Milieubeleidsplan.
22. Provincie Noord-Brabant, 2002. Brabant in Balans. Streekplan Noord-Brabant.
23. Provincie Noord-Brabant, 2002. Verder met water. Partiële Herziening Waterhuishoudingsplan 2, 2003-2006.
24. Provincie Noord-Brabant, 2003. Visie mobiliteit (herziening PVVP – nog niet vigerend).
25. Provincie Noord-Brabant, 2005. Beleidsregel Natuurcompensatie.
26. Provincie Noord-Brabant, 2005. Cultuurhistorische waardenkaart.
27. Provincie Noord-Brabant, 2005. Provinciale verordening water.
28. Provincie Noord-Brabant, 2006. Ontwerp Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan 2006-2020.
29. Provincie Noord-Brabant, 25 april 2005. Reconstructieplan/MER De Baronie.
30. Provincie Noord-Brabant, augustus 2005. Meerjarenprogramma Verkeer, vervoer en infrastructuur.
31. Provincie Noord-Brabant, januari 2001. Verkennde studie “West van de A16”, tussenrapportage.

32. Provincie Noord-Brabant, mei 2001. Verkennde studie "West van de A16" , eindrapportage.
33. Raad van de Europese Gemeenschappen, 1979. Vogelrichtlijn – richtlijn 79/409/EG.
34. Raad van de Europese Gemeenschappen, 1992. Habitatrichtlijn – richtlijn 92/42/EEG.
35. ROB, 2000. Archeologische monumentenkaart.
36. ROB, 2000. Indicatieve kaart archeologische waarden.
37. Verdrag van Valetta/Malta , 1992.
38. Wet geluidhinder , 17979.

BIJLAGE 2

Begrippenlijst

Begrippen	
Alternatief	Eén van de mogelijke oplossingen om de doelstellingen te bereiken.
Autonome ontwikkeling	Op zichzelf staande ontwikkeling, die optreedt zonder dat één van de alternatieven wordt uitgevoerd.
Bevoegd gezag	De overheidsinstantie die bevoegd is het m.e.r.-plichtige besluit te nemen en die de m.e.r.-procedure organiseert. In dit project de gemeenteraad van Rucphen.
Commissie m.e.r.	Onafhankelijke commissie die het bevoegd gezag adviseert over de richtlijnen voor de inhoud van het MER en de kwaliteit van het MER.
Compenserende maatregel	Maatregel waarbij in ruil voor het aanbrengen van milieuschade op de ene plaats vervangende waarden elders worden gecreëerd.
Ingreep	Afzonderlijke milieubeïnvloeding die teweeggebracht kan worden door een (m.e.r.-plichtige) activiteit.
Initiatiefnemer	Diegene(n) die de m.e.r.-plichtige activiteit wil ondernemen, in dit geval Burgemeester en Wethouders van de Gemeente Rucphen.
Meest milieuvriendelijk alternatief	Alternatief waarbij de best bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu zijn toegepast.
m.e.r.	Milieu-effectrapportage (de procedure).
MER	Milieu-effectrapport; openbaar rapport waarin van de voorgenomen activiteit en de redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven de te verwachten gevolgen op het milieu in hun onderlinge samenhang worden beschreven op systematische en zo objectief mogelijke wijze. Het wordt opgesteld ten behoeve van een of meer besluiten die over de betreffende activiteit genomen moeten worden.
MIP	Monumenten Inventarisatie Project dat door de provincie werd uitgevoerd van 1979 tot 1991.
Mitigerende maatregel	Maatregel om de nadelige gevolgen van de voorgenomen activiteit voor het milieu te voorkomen of te beperken.
Nulalternatief	Bij dit alternatief wordt uitgegaan van de bestaande situatie en de autonome ontwikkeling. Dit alternatief dient als referentiekader voor de effectbeschrijvingen van alle alternatieven.
Permanente effecten	Effecten van de ingreep, die optreden zolang het voorgenomen alternatief aanwezig is.
Referentie	Vergelijking(maatstaf)
Studiegebied	Gebied waar relevante effecten op kunnen treden veroorzaakt door de ingreep.
Tijdelijke effecten	Het begrip wordt in dit verband gebruikt voor effecten die optreden bij de uitbreiding van de voorgenomen activiteit.

COLOFON

STARTNOTITIE OMLEGGING RUCPHEN N638

OPDRACHTGEVER:

GEMEENTE RUCPHEN & PROVINCIE NOORD-BRABANT

STATUS:

Vrijgegeven

AUTEUR:

S. Biesta

GECONTROLEERD DOOR:

R.P.I. Groenhof

VRIJGEGEVEN DOOR:

S. Biesta

31 oktober 2006
110503/ZF6/2E6/200580

ARCADIS REGIO BV
Utopialaan 40-48
Postbus 1018
5200 BA 's-Hertogenbosch
Tel 073 6809 211
Fax 073 6144 606
www.arcadis.nl

©ARCADIS. Alle rechten voorbehouden. Behoudens uitzonderingen door de wet gesteld, mag zonder schriftelijke toestemming van de rechthebbenden niets uit dit document worden veeveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, digitale reproductie of anderszins.