

10797-30

**MER-STUDIE N638 RUCPHEN -
AANVULLENDE VERKEERSMAATREGELEN
KOMMEN**

GEMEENTE RUCPHEN

8 januari 2008
110503.200580



Inhoud

1 Inleiding	3
1.1 Achtergrond	3
1.2 Werkwijze	3
2 Maatregelen per kom	6
2.1 Rucphen	6
2.2 Sint Willebrord	7
2.3 Sprundel	9
Bijlage 1 Overzicht kaarten	11

HOOFDSTUK 1 Inleiding

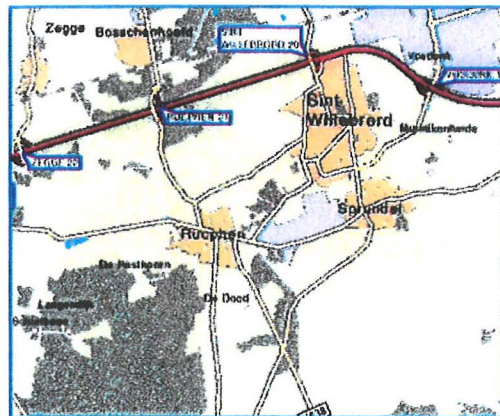
1.1

Afbeelding 1

Ligging kernen van de gemeente Rucphen

ACHTERGROND

De gemeente Rucphen is in samenwerking met de Provincie Noord-Brabant bezig met een MER-studie naar de mogelijke omleiding van de N638 om de kernen van Rucphen. Het



doorgaande verkeer dat nu nog door de kernen Rucphen, St. Willebrord en Sprundel rijdt, moet dan via een nieuwe route gaan rijden. In combinatie hiermee is het gewenst om, naast het realiseren van een nieuwe route, ook de bestaande 'oude' routes door de kernen, aan te pakken. Deze wegen krijgen een andere functie in het verkeerssysteem waarbij de nadruk komt te liggen op de verblijfsfunctie van het centrum van de kernen.

In het kader van de MER-studie is het noodzakelijk om zicht te krijgen op de aanvullende maatregelen in de kernen (qua omvang als kosten). Hiervoor is een verkenning uitgevoerd, waarvan in deze rapportage verslag wordt gedaan.

1.2

WERKWIJZE

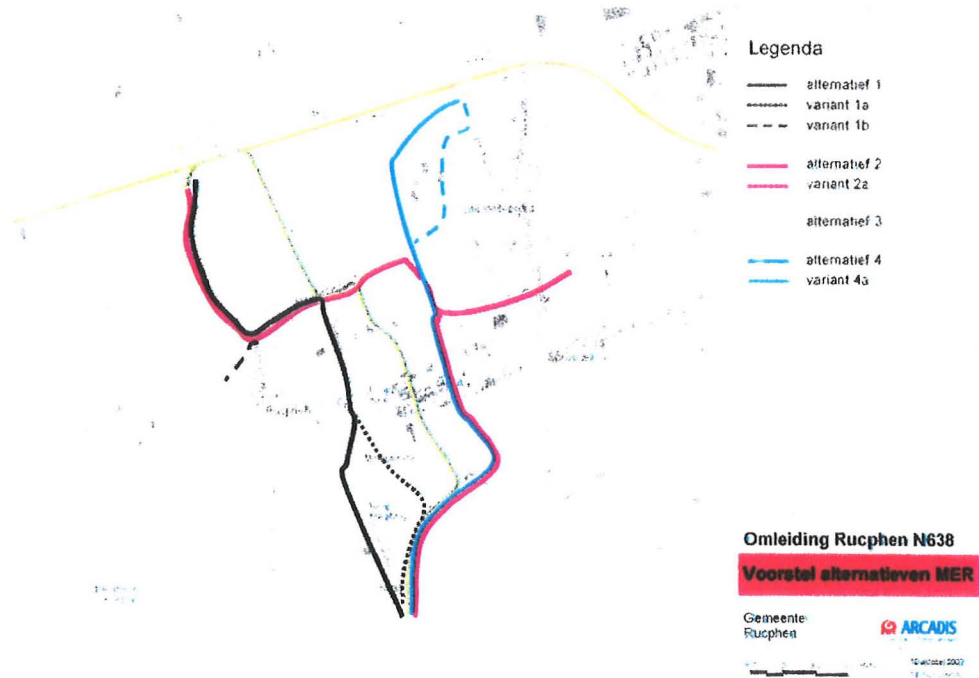
Het bepalen van een maatregelenpakket voor de kernen is op hoofdlijnen gebeurd. Vanuit de verschillende alternatieven is bekeken in hoeverre de bebouwde komgrenzen en grenzen van een 30 km/uur verblijfsgebied als gevolg van de alternatieven veranderen.

BELANGRIJK IS OM TE MELDEN DAT DIT VOORSTEL EEN PRINCIPE VOORSTEL IS, WAAROVER NOG GEEN OVERLEG MET BETROKKENEN HEEFT PLAATSGEVONDEN. DOEL VAN DIT MAATREGELENPAKKET IS OM IN HET KADER VAN DE MER-STUDIE EEN INSCHATTING TE KUNNEN MAKEN VAN DE AANVULLENDE MAATREGELEN EN KOSTEN. TE ZIJNER TIJD ZULLEN DE SCHETSEN IN DETAIL MOETEN WORDEN UITGEWERKT IN AANSLUITING OP DE DAN GELDENDE RUIMTELIJKE VISIES VOOR DE KERNEN.

Op basis van deze gegevens heeft een inventarisatie per kern van de huidige inrichting plaatsgevonden. Bij deze inventarisatie is gekeken naar de inrichting van de wegen, de aanwezigheid van verkeersremmers en bebording. Vervolgens is per kern bepaald hoe het toekomstige verblijfsgebied en de nieuwe verkeerstructuur er uit komen te zien. Aan de hand van het nieuwe verblijfsgebied en de nieuwe wegenstructuur, is per kern een

maatregelenpakket samengesteld. Dit maatregelenpakket kan afhankelijk van het gekozen mer-alternatief op punten verschillen. Hierna staat het overzicht van de tracéalternatieven uit het MER weergegeven.

Afbeelding 2
Overzicht tracéalternatieven
MER Rucphen



Voor de maatregelen is gewerkt met principe maatregelen die op meerdere plaatsen worden toegepast. Van verschillende maatregelen zijn schetsen uitgewerkt. Daarnaast is een kostenraming opgesteld.

Uitgangspunten kostenraming

- Er zijn geen kosten opgenomen voor nieuwe funderingen. Uitgangspunt is dat bestaande funderingen voldoen.
- In afwijking van de tekeningen zijn op enkele plaatsen nieuwe bomen in de raming opgenomen.
- Indien mogelijk wordt de verharding aangebracht met vrijgekomen materialen.
- Voor vrijgekomen grond zijn geen stortkosten opgenomen.
- Er zijn geen kosten opgenomen voor verleggen van kabels en leidingen

Toelichting

- In de kostenramingen is gerekend met directe en indirecte kosten.
- Directe kosten hebben rechtstreeks betrekking op de afzonderlijke onderdelen. Deze kosten bestaan uit loon-, materieel- en onderaannemerskosten.
- Indirecte kosten zijn kosten die niet direct aan een afzonderlijk onderdeel zijn toe te schrijven. Ze bestaan uit de bijkomende kosten die nodig zijn om een project te kunnen realiseren zoals eenmalige kosten (bv inrichten werkterrein, aan- afvoer materieel, kwaliteitsborging ed.), uitvoeringskosten (kosten voor uitvoerend en administratief personeel, reken en tekenwerk), algemene kosten (bedrijfskleding, bedrijfsbureau kantoor ed.), winst (bedrag nadat alle kosten en risico's verrekend zijn) en risico's (uitvoeringsrisico's, niet verrekenbare loon- en prijsstijgingen, renteverlies, regen, wachturen).

- Er is ook een post 'object en project onvoorzien' opgenomen. 'Object onvoorzien' zijn onvoorziene kosten die aan de vastgestelde objecten in de kostenraming worden gekoppeld. 'Project onvoorzien' is een toeslag op de basisraming ter dekking van toekomstzekerheden (binnen de scope van het project) die niet zijn toe te wijzen aan een specifiek object, deelproject of een kostencategorie.
- De post 'onzekerheidsreserve' moet de kans op overschrijding van de geraamde investeringskosten verkleinen. De financier stelt deze reserve vast in relatie tot de marge.
- Als laatste is er een post 'Reserve extern onvoorzien' opgenomen. Deze post voorziet in het dekken van onvoorziene wijzigingen van -en toevoegingen aan de projectscope. Ook deze reserve wordt door de financier bepaald.

HOOFDSTUK

2 Maatregelen per kom

2.1

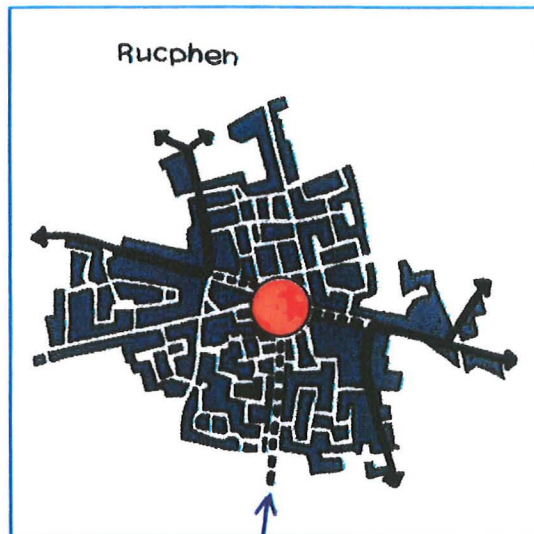
RUCPHEN

Nieuwe verkeersstructuur

De nieuwe verkeersstructuur van Rucphen tracht zoveel mogelijk doorgaand verkeer uit het centrum te weren. Enkel op de route Gebrande Hoefstraat en Sint Martinusstraat en de route Sprundelseweg en Zundertseweg wordt doorgaand verkeer toegestaan. Deze wegen zijn dan ook ingericht als gebiedsontsluitingswegen met een snelheidsregime van 50 km/u. De overige wegen in Rucphen worden ingericht als verblijfsgebied met een snelheidsregime van 30 km/u. Door deze structuur ontstaat in het centrumgedeelte van Rucphen een verkeersluw gedeelte, waardoor het huidige Raadhuisplein als een verblijfsplein kan worden ingericht.

Afbeelding 3

Nieuwe verkeersstructuur
Rucphen

***Maatregelen***

Het maatregelenpakket van de kern Rucphen is verdeeld over de straten Gebrande Hoefstraat, Sint Martinusstraat, Raadhuisstraat, Zundertseweg en de Schijfse Vaartkant. Per straat staan de te treffen maatregelen toegelicht.

Gebrande Hoefstraat

In de Gebrande Hoefstraat wordt nabij de rotonde over een lengte van 40 meter een middengeleider aangebracht. In het verlengde van de Gebrande Hoefstraat ligt de Rucphense Vaartkant. De begrenzing tussen deze twee straten wordt gevormd door een 30-km zone grens. In de straat worden de overbodige 30-km borden verwijderd. Ter hoogte van het kruispunt met de Van Boutershemstraat wordt een plateau aangelegd. In de Rucphense Vaartkant worden fietssuggestiestroken aangelegd.

Sint Martinusstraat

In de Sint Martinusstraat wordt het kruispunt met de Gebrande Hoefstraat gewijzigd. De hoofddrijrichting van het kruispunt wordt de route Sint Martinusstraat - Gebrande Hoefstraat. De Rucphense Vaartkant wordt hierop als onderschikte richting aangesloten. Tenslotte wordt de Sint Martinusstraat op dit kruispunt aangesloten met behulp van een inritconstructie.

Raadhuisstraat

In de Raadhuisstraat worden nabij de kruisingen kruisingsvlakken aangebracht met een afwijkende kleur. De bestaande inritconstructies en 30-km borden moeten worden verwijderd. In de Sprundelseweg wordt een 30-km bord geplaatst om de toegang tot de 30-km zone aan te duiden.

Zundertseweg

Nabij de komgrens wordt de toegang tot de 30-km zone gerealiseerd. Als gevolg van deze maatregel worden de aansluitingen met de zijstraten gelijkwaardig. Het plateau bij de Van der Zijpedreef wordt verwijderd. Het kruispunt met de Raadhuisstraat wordt opnieuw vormgegeven waarbij de Sprundelseweg de onderschikte richting wordt.

Schijfse Vaartkant

In de Schijfse Vaartkant wordt nabij de komgrens het profiel van de weg gewijzigd door het aanbrengen van een uitbuiging met middengeleider. De fietsoversteek wordt gelijktijdig aangepast. Ter hoogte van de Raadhuisstraat wordt een groot plein aangelegd. De Schijfse Vaartkant krijgt ook een snelheidsregime van 30 km/u.

Kosten

De kosten van de hierboven genoemde maatregelen zijn uitgesplitst per straat. In deze kosten zijn de grootschalige maatregelen, welke uitgewerkt zijn op de tekening 'Verkeersmaatregelen kom Rucphen', meegenomen.

Straat	Investeringskosten
Gebrande Hoefstraat	€ 72.000,-
Sint Martinusstraat	€ 48.000,-
Raadhuisstraat	€ 78.000,-
Zundertseweg	€ 71.000,-
Schijfse Vaartkant	€ 503.000,-
Totale investeringskosten	€ 772.000,-¹

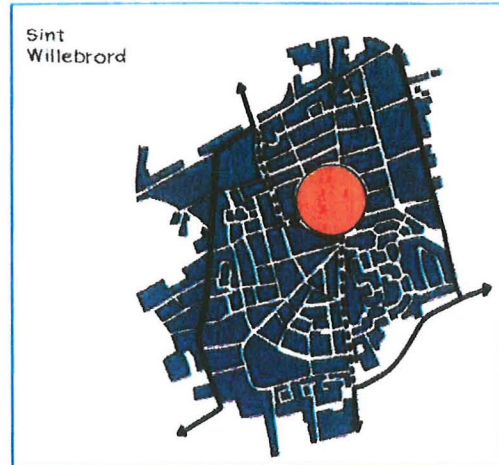
2.2**SINT WILLEBRORD****Nieuwe verkeerstructuur**

In de nieuwe wegenstructuur van Sint Willebrord wordt het centrum van Sint Willebrord ingericht als verblijfsgebied met een snelheidsregime van 30-km/u. Daarbij worden de Poppestraat, Pastoor Bastiaansensingel en Dorpstraat ook 30 km/u gebied. Aan de bestaande route Nachtegaalstraat worden geen maatregelen voorgesteld (alleen in alternatief 2 kan deze weg ook nog worden afgeschaald). Afhankelijk van het te kiezen alternatief worden maatregelen op de Kaaistraat voorgesteld.

¹ Investeringskosten zijn inclusief B.T.W.

Afbeelding .4

Nieuwe verkeerstructuur
Sint Willebrord

***Maatregelen***

Het maatregelenpakket van de Kern Sint Willebrord is verdeeld over de straten Poppestraat, Kaaistraat, Pastoor Bastiaansesingel en Dorpstraat. Per straat worden de te treffen maatregelen besproken.

Poppestraat

De Poppestraat wordt tussen de Vijverstraat en de Bremstraat voorzien van een nieuw profiel. Als gevolg hiervan dienen de aanwezige inrichtconstructies, het plateau en de 30-km borden te worden verwijderd. Het kruispunt Parkstraat - Poppestraat wordt voorzien van een plateau terwijl het kruispunt Vijverstraat - Poppestraat wordt omgebouwd tot een plein. Tenslotte wordt nabij de rotonde met de Bremstraat de entree tot de 30-km zone geplaatst.

Kaaistraat

Tussen de zijstraten met de Hazelaarstraat en de Vijverstraat, krijgt de Kaaistraat een gewijzigd profiel. De straat wordt hier verbreed en krijgt een middenberm. De gehele straat wordt voorzien van fietssuggestiestroken

Pastoor Bastiaansesingel

Het profiel van de Pastoor Bastiaansesingel wordt herzien en gereconstrueerd tot een plein. Daarvoor wordt het aanwezige 30-km bord verwijderd.

Dorpstraat

De Dorpstraat wordt over de gehele lengte voorzien van een nieuw profiel. Nabij de rotonde met de Vosdonkseweg wordt een 30-km zone grens aangebracht. Alle overige 30-km borden in de straat komen hiermee te vervallen. De aanwezige inrichtconstructies in de straat worden verwijderd. Het kruispunt met de Krommestraat wordt voorzien van een kruisingsvlak met een afwijkende verhardingskleur. De overige kruispunten worden voorzien van een plateau.

Kosten

De kosten van de maatregelen zijn uitgesplitst per straat. In deze kosten zijn grootschalige maatregelen, welke uitgewerkt zijn op de tekening 'Verkeersmaatregelen kom Sint Willebrord', meegenomen.

Straat	Investeringskosten
Poppestraat	€ 208.000,-
Kaaistraat	€ 149.000,-
Pastoor Bastiaansesingel	€ 15.000,-
Dorpstraat	€ 181.000,-
Totale investeringskosten	€ 553.000,-

2.3

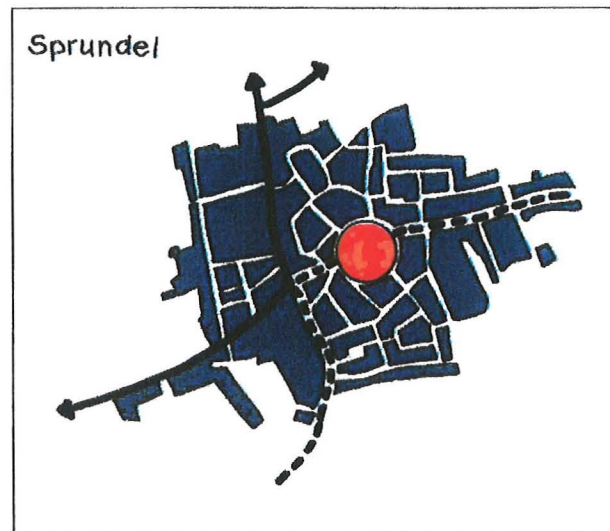
SPRUNDEL

Nieuwe verkeerstructuur

De gehele kern Sprundel zal worden ingericht als 30-km zone. Getracht wordt om zoveel mogelijk doorgaand verkeer te weren. Enkel op de Rucphensebaan en de Noorderstraat wordt doorgaand verkeer beperkt toegestaan. Dit is ook afhankelijk van de keuze van de alternatieven. In de situatie van alternatief 2 wordt wel voorgesteld deze route af te schalen.

Afbeelding 5

Nieuwe verkeerstructuur
Sprundel



Maatregelen

Het maatregelenpakket van de Kern Sprundel is verdeeld over de straten Rucphensebaan, de Voreneindseweg, de Noorderstraat en de St. Jansstraat. Per straat worden de te treffen maatregelen besproken.

Voreneindseweg

In de Voreneindseweg worden de aanwezige inritconstructies en plateaus verwijderd. Nabij het Valkenierspad wordt, als attentieverhogende maatregel, een kruisingsvlak met een afwijkende kleur aangebracht terwijl nabij de Hofstraat een plateau wordt aangebracht. Om het verblijfskarakter van de straat te benadrukken, wordt ter hoogte van de Brouwerijstraat een plein aangebracht in een afwijkende verhardingskleur. Nabij de zijstraten, worden alle aanwezige 30-km borden verwijderd.

Ter hoogte van de Hertog Janlaan wordt een lang gelijkwaardig plateau aangebracht. De komgrens in de straat wordt tenslotte opnieuw vormgeven.

Sint. Jansstraat

In de Sint Jansstraat worden de inritconstructies en de reeks aanwezige 30-km borden verwijderd. Ter hoogte van de Hofstraat en de Tuinstraat wordt een lang gelijkwaardig plateau aangebracht. Het profiel van de straat wordt aangepast. Ter hoogte van de Zuivelstraat en de Molenbaan wordt een kruisingsvlak met een afwijkende kleur aangebracht. Nabij de Neerhof, de Hertogstraat en de Omgangstraat komt een groot plateau te liggen. Tenslotte wordt de komgrens voorzien van een nieuwe bebording.

Voor een aantal alternatieven worden ook nog aanvullende maatregelen op de volgende straten genomen:

Rucphensebaan

In de Rucphensebaan worden enkele maatregelen gerealiseerd. De gehele weg wordt voorzien van een nieuw profiel welke in overeenstemming is met het nieuwe gebruik. In de straat worden de reeks aanwezige inritconstructies en plateaus verwijderd. De aanwezige 30-km borden in de zijstraten worden eveneens verwijderd. De komgrens in de straat wordt opnieuw vormgeven. Hierbij wordt gedacht aan een uitsplitsing van de weg.

Noorderstraat

De Noorderstraat wordt voorzien van een nieuw profiel. Dit profiel is weergegeven op de tekening 'Verkeersmaatregelen kom Sprundel'. Ook in deze straat worden alle aanwezige inritconstructies en 30-km borden verwijderd. Nabij de Odiliastraat en de Hilsondisstraat wordt een plateau aangebracht. Het kruispunt met de Benedictastraat wordt voorzien van een kruisingsvlak met een afwijkende kleur. Tenslotte wordt de komgrens voorzien van een nieuwe bebording.

Kosten

De kosten van de maatregelen zijn uitgesplitst per straat. In deze kosten zijn grootschalige maatregelen, welke uitgewerkt zijn op de tekening 'Verkeersmaatregelen kom Sprundel', meegenomen.

Straat	Investeringskosten
Noorderstraat	€ 581.000,-
Vorensendseweg	€ 134.000,-
Rucphensebaan	€ 443.000,-
Sint Jansstraat	€ 259.000,-
Totale investeringskosten	€ 1.417.000,-

BIJLAGE 1

Overzicht kaarten

Kaart 13: kern Sprundel

Kaart 14: kern Sint Willebrord

Kaart 15: kern Rucphen