

1047-60

**MER OMLEGGING N638 RUCPHEN -  
AANVULLING**

GEMEENTE RUCPHEN  
PROVINCIE NOORD-BRABANT

16 juni 2009  
074161941:0.8  
110503.200580



# Inhoud

<b>1 Inleiding</b>	<b>3</b>
1.1 Aanleiding aanvullende notitie	3
1.2 Ontbrekende informatie	3
1.3 Opbouw notitie	3
<b>2 Regionale context</b>	<b>4</b>
2.1 Regionale overwegingen	4
2.2 Regionale planstudie N638 en relatie met MER	7
2.3 Uitgangspunten voor de Omlegging N638 bij Rucphen	8
2.4 Regionale problematiek	8
<b>3 Lokale knelpunten</b>	<b>9</b>
3.1 Verkeersstromen	9
3.2 Verkeersonveiligheid	10
3.3 Verkeersleefbaarheid	11
<b>4 Alternatievenafweging</b>	<b>12</b>
4.1 Regionaal versus lokaal	12
4.2 Zoekgebied alternatieven	12
4.3 Conclusie	14
Bijlage 1 Memo Commissie m.e.r.	15
Bijlage 2 Gegevens lokale wegennet	16
<b>Colofon</b>	<b>21</b>

# HOOFDSTUK 1

## Inleiding

### 1.1 AANLEIDING AANVULLENDE NOTITIE

De Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) heeft het milieueffectrapport (MER) Omlegging N638 Rucphen getoetst. Naar aanleiding van deze toetsing heeft de Commissie een aantal tekortkomingen gesignaleerd die essentieel zijn voor de besluitvorming. Hierover heeft de Commissie op

15 mei 2009 met de provincie Noord-Brabant en de gemeente Rucphen overleg gehad. In dit overleg heeft de Commissie aangegeven welke informatie ontbreekt en gevraagd om deze (voorliggende) aanvullende notitie.

### 1.2 ONTBREKENDE INFORMATIE

In de memo van de Commissie m.e.r. (zie bijlage 1) is aangegeven dat de regionale context in het MER onvoldoende is beschreven. In het MER ontbreekt de onderbouwing van het nut en de noodzaak om de N638 te ontwikkelen tot een noord-zuidverbinding tussen de A58 en A16. Naast de regionale context geeft de Commissie aan dat de lokale probleemstelling in het MER te algemeen is beschreven en weinig expliciet. In de probleemstelling ontbreekt een beschrijving van de specifieke problematiek per kern met de benoeming van de lokale knelpunten.

De Commissie geeft aan dat door het samenvoegen van de regionale en lokale problematiek een aantal voor de hand liggende alternatieven ontbreekt. De Commissie vraagt daarom om de regionale en lokale problematiek te scheiden en vanuit iedere deelproblematiek te zoeken naar nieuwe alternatieven.

### 1.3 OPBOUW NOTITIE

In voorliggende aanvullende notitie is de ontbrekende informatie in de volgende drie hoofdstukken weergegeven. Hoofdstuk 2 gaat in op de regionale problematiek en doelstellingen en hoofdstuk 3 op de lokale problematiek. Hoofdstuk 4 gaat in op de wens van de Commissie voor een nieuwe afweging van alternatieven.

In overleg tussen provincie, gemeente en ARCADIS is besloten de gevraagde gegevens over de lokale problematiek in bijlage 2 op te nemen. In hoofdstuk 3 kan zodoende worden ingegaan op de essentie van de problematiek, zonder in te gaan op alle cijfers.

We hebben vanuit de conclusies van hoofdstuk 2 en 3 opnieuw naar de alternatieven afweging in hoofdstuk 4 gekeken.

# HOOFDSTUK 2

## Regionale context

### 2.1

#### REGIONALE OVERWEGINGEN

##### *Algemeen*

Het provinciale verkeersbeleid kende tot 1998 een definiëring dat provinciale wegen van kern tot kern liepen. Dit beleid heeft er toe geleid dat delen van de huidige N638 in 1993 in het kader van de Wet Herverdeling Wegenbeheer (WHW) zijn overgedragen aan de gemeente. De overgedragen wegvakken hebben een gemeentelijke gebiedsontsluitende functie gekregen. De gemeente Rucphen heeft een aantal jaren geleden in het kader van beheer en verkeersveiligheid besloten om, wachtende het definitieve tracé voor de N638, de weg tijdelijk als 60 km/uur in te richten.

Met de komst van het PVVP 1998 is een omslag gemaakt naar een visie waarbij de provinciale wegen samen met het hoofdwegennet (autosnelwegen) een gesloten wegennet vormen.

##### *Functie toekenning*

Het PVVP 1998 bevat een visie over de hiërarchische opbouw van het hoofdwegennet in Noord-Brabant. Het rijk beheert en onderhoudt het hoofdwegennet (HWN), de provincie beheert en onderhoudt het Regionaal Verbindende Net (RVN), met uitzonderingen in de stedelijke regio's. De gemeenten beheren en onderhouden alle overige wegen. Het HWN en het RVN vormen samen een gesloten wegennet dat de mobiliteit en bereikbaarheid in Noord-Brabant moet waarborgen.



##### Afbeelding 1

Opbouw wegennet conform PVVP 1998

##### Afbeelding 2

Wegencategorisering Provincie Noord-Brabant 2000 in het kader van Duurzaam Veilig

In de definitieve wegencategorisering in het kader van Duurzaam Veilig van de Provincie in 2000, is de N638 als onderdeel van het RVN opgenomen. Daarbinnen is door de regio ook duidelijk een onderscheid gemaakt in de functie van deze weg, versus alternatieve 'parallele' routes.



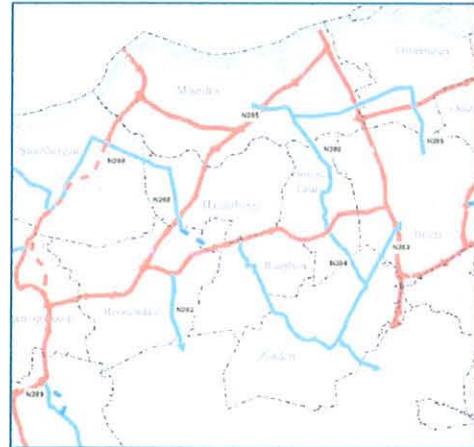


De categorie gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom (van Duurzaam Veilig) valt uiteen in twee delen. Type A zijn de gebiedsontsluitingswegen met een overwegend regionale functie en een beperkte lokale functie. Type B zijn de gebiedsontsluitingswegen met een overwegend lokale functie. Deze tweedeling blijft gehandhaafd. De gebiedsontsluitingswegen van het type A vormen het Regionaal Verbindend Net en vallen onder beheer van de Provincie. De gebiedsontsluitingswegen van het type B zijn géén onderdeel van het Regionaal Verbindend Net. Deze vallen onder beheer van de gemeenten. In het kader van de categorisering is de weg wel aangeduid als een weg met een gebiedsontsluitingsfunctie, echter niet van de hoogste categorie.

### Afbeelding 3

Opbouw wegennet na Studie West van A16, 2001

Waar in het PVVP van 1998, vanuit de eerste principes van Duurzaam Veilig de verbinding niet meer tot het regionale verbindende wegennet hoorde, is de route in het kader van de wegcategorisering en de specifieke studie West van de A16 in 2001 alsnog door de provincie opgenomen. Dit heeft te maken gehad met de uit de studie naar voren komende verkeersstromen die van de weg gebruik maakten, waarbij de nadruk lag op de doorgaande verbinding die tussen de A58 en de A16 werd gerealiseerd.



De N638 is ook de enige **bestaande** route in het gebied die een (redelijk) directe verbinding tussen deze twee autosnelwegen mogelijk maakt. Andere meer oostelijke of westelijke routes maken nergens een aantakking op beide autosnelwegen.

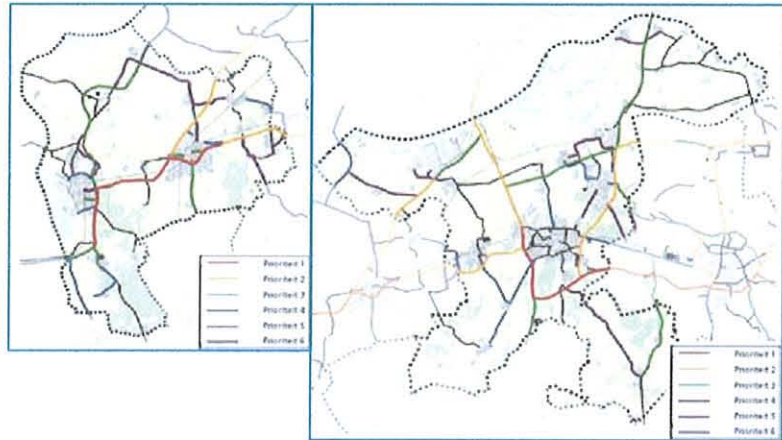
In het kader van studies naar het Onderliggend Wegennet+ (OWN+) en naar een Beter Bereikbaar Brabant (BBB) heeft de provincie in samenwerking met gemeenten en het rijk nader onderzoek gedaan naar de functie en samenstelling van het huidige Brabantse wegennet. In samenwerking met de GGA-regio's heeft de provincie regionale netwerkvisies opgesteld. De netwerkvisies vormen de basisingrediënten bij het actualiseren van de hiërarchische opbouw van het wegennet. Het vaststellen door Provinciale Staten hiervan is gebeurd in het kader van het PVVP 2006.

In 2003 is de studie OWN+ gepresenteerd en vastgesteld. OWN+ is een strategie waarbij het hoofdwegennet samen met het onderliggende wegennet (+ stedelijk wegennet) moet zorgdragen voor een robuust en betrouwbaar wegennet. Weggebruikers willen zekerheid over hun van deur-tot-deur reistijden. Samenwerking tussen verschillende wegbeheerders moet ook leiden tot alternatieve routes bij calamiteiten en het niet onnodig gebruik maken van het hoofdwegennet.

In 2005 is in het kader van Beter Bereikbaar Brabant een netwerkanalyse uitgevoerd die zicht heeft gegeven op de functies van alle Brabantse wegen, uitgaande van het beschikbare wegennet. Ook daarbinnen is geconstateerd dat de N638 ondanks een lage verkeersfunctie een onmisbaar onderdeel uitmaakt van het beschikbare wegennet voor de bereikbaarheid van de regio.

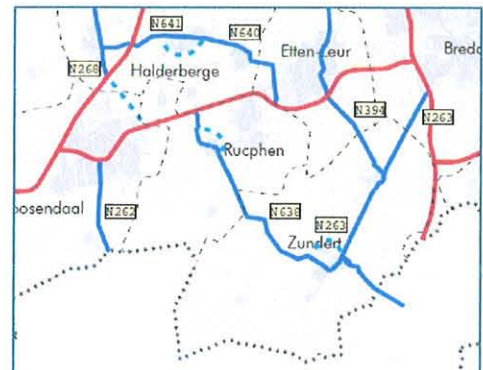
**Afbeelding 4**

Regelstrategie GGA-regio's  
Breda en West-Brabant in het  
kader van de studie Beter  
Bereikbaar Brabant

**Afbeelding 5**

Opbouw wegennet conform  
PVVP 2006

Bij de actualisering van het PVVP in 2006 heeft de N638 de functie binnen het Regionaal Verbindend Wegennet nogmaals bekrachtigd. In het PVVP wordt geen onderscheid gemaakt in belangrijke of minder belangrijke wegen met een gebieds-ontsluitende functie. Duidelijk is wel dat de N638 daarbij een verbinding is, die loopt van de A58 in Nederland en via België aansluiting heeft op de A16 (A1 in België).

**CONCLUSIE:**

Al een groot aantal jaren staat de N638 in de provinciale beleidsnota's vastgesteld als een weg met een gebiedsontsluitende functie (als onderdeel van het Regionale Verbindend Wegennet). In verschillende kaders (West van de A16, DV-Wegcategorisering, OVN+ en BBB) zijn afwegingen gemaakt die bij de vaststelling van het PVVP 2006 hebben geleid tot deze functietoekenning.

***Regionaal verbindende functie***

Waar in de MER-studie wordt gesproken over een regionale verbindende functie, wordt in deze aanvulling wat specifiek ingegaan op de functie van de weg in het kader van het netwerk van wegen. Er spelen daarbij twee gebruikte terminologieën door elkaar heen:

- Regionaal Verbindend Wegennet: dit wekt de suggestie als zijnde het wegennet dat de regio verbindt en koppelingen legt tussen autosnelwegen. Daarbij wordt het een gesloten netwerk van wegen.
- Ontsluitingswegen: dit wekt de suggestie dat het wegen zijn die een gebied/regio ontsluiten richting een stroomweg. Dit betekent geen verbindingen, maar deze kunnen ook worden vormgegeven als een intakker in een gebied.

In beide situaties is sprake van een weg waar de verkeersfunctie centraal staat.

Voor de N638 ligt de prioriteit bij de ontsluitende functie. De weg vormt de ontsluiting van de kernen, zoals Rucphen naar de A58, en garandeert een goede ontsluiting van het achterliggende gebied, via de kern van Rucphen naar de A58. Dit achterliggende gebied kent naast bos- en landbouwgebieden de kern Schijf en het MMC.



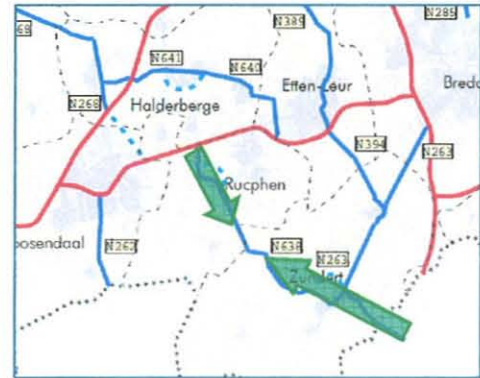
**Afbeelding 6**

Principe van ontsluiten van de N638

Vanuit de zuidzijde kijkend, vormt de N638 ook de ontsluiting van de kern Zundert en achterliggende gebied naar de A16 toe.

De verbindende functie is duidelijk minder. Dit blijkt ook uit de intensiteit, die in het midden van de route het laagst is. Daarnaast is er een laag aandeel doorgaand verkeer.

Voor verkeer over grotere afstanden is het autosnelwegennet het juiste en efficiëntste alternatief.

**CONCLUSIE:**

De N638 heeft een ontsluitende functie voor het achterliggende gebied. De verwarring wordt deels ingegeven door de verschillende nota's van de afgelopen jaren en de terminologie van verbinden versus ontsluiten. Voor de N638 geldt dat de weg past binnen het kader van een gebiedsontsluitingsweg met een belangrijke ontsluitende functie voor het gebied richting een autosnelweg. De verbindende functie is hieraan ondergeschikt.

***Een samenhangend en sluitend wegennet***

In het kader van de netwerkbenadering die de provincie Noord-Brabant voorstaat en de huidige inzichten in het opwaarderen van het onderliggende wegennet (OWN+) is het wenselijk om het gebied niet via twee losse intakkers vorm te geven, maar de route wel door te trekken. Hierdoor ontstaat een robuuste verbinding die bij calamiteiten flexibel kan worden ingezet. Ook in het kader van de Nota Mobiliteitsaanpak van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (december 2008) wordt gesproken over het 'Optimaliseren samenhangend netwerk', 'Bijschakelen OWN' en het 'Verbeteren betrouwbaarheid'. Daar kan juist het verbinden van dit soort routes bij van belang zijn.

**CONCLUSIE**

Vanuit een netwerkvisie op het wegennet is het wenselijk te werken met verbindende routes om te komen tot een flexibel en robuust wegennet.

**2.2****REGIONALE PLANSTUDIE N638 EN RELATIE MET MER**

Vanuit de functietoekenning van de provincie in het kader van het PVVP is geconstateerd dat twee delen van de route niet optimaal functioneren. Dat zijn de weggedeeltes door Rucphen en Zundert. Voor de overige route is geconstateerd dat hier geen knelpunten op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid liggen. Voor het gedeelte tussen de kernen is alleen sprake van benodigd onderhoud en het aanbrengen van de essentiële herkenbaarheidskenmerken (E.H.K.) in het kader van Duurzaam Veilig. Voor het tussenliggende wegvak is geen sprake van een studie naar alternatieven. De geplande planstudie voor de N638 tussen Rucphen en Zundert is vooral gericht op onderhoudswerken van de bestaande route, afgestemd op de laatste inzichten van Duurzaam Veilig.

Voor de weggedeeltes door de kernen van Zundert en Rucphen is geconstateerd dat de problemen hier specifiek zijn en minder een relatie hebben met de totale route. Vanuit het zorgvuldigheidsprincipe is er voor gekozen hier MER-studies uit te voeren.

Om deze redenen is bij de aanpak van de N638 dan ook gekozen voor een driedeling in studies die relatief zelfstandig naast elkaar kunnen worden uitgevoerd.

#### CONCLUSIE

Er is nooit sprake geweest van een studie naar de ligging van de N638 en deze studie zal er ook niet komen. Met uitzondering van het uitvoeren van onderhoud en het aanpassen van de huidige weginrichting (EHK) zijn er voor het middengedeelte geen voornemens. De problemen in de kernen van Zundert en Rucphen kunnen hierdoor als losse studies worden opgepakt en aantakken op de bestaande route.

### 2.3

#### UITGANGSPUNTEN VOOR DE OMLEGGING N638 BIJ RUCPHEN

Vanuit de voorgaande paragrafen zijn voor de Omlegging Rucphen de volgende uitgangspunten meegegeven:

- Aantakken op een aansluiting van de A58.
- Aansluiten op de Zundertseweg ten zuiden van de kern Rucphen.
- Een weg met een gebiedsontsluitingsfunctie (80 km/uur buiten de bebouwde kom).
- Zoveel mogelijk gebruik maken van het bestaande wegennet.

### 2.4

#### REGIONALE PROBLEMATIEK

De knelpunten voor de N638 bij Rucphen uit regionaal oogpunt komen op het volgende neer:

- De huidige weg voldoet niet aan de vormgeving van een gebiedsontsluitingsweg (zowel binnen als buiten de bebouwde kom).
- Het huidige snelheidsregime past niet bij een gebiedsontsluitingsweg (60 in plaats van 80 en 30 in plaats van 50 km/uur).
- Door de kern van Rucphen zijn er zonder grootschalige sloop van woningen, ruimtelijk geen mogelijkheden de weg in te richten, passend bij de gestelde functie.
- Het niveau van verkeersafwikkeling dat past bij een gebiedsontsluitingsweg kan niet via de bestaande route worden bereikt.

Ligging	Type weg/ Max. snelheid	Referentie- snelheid	Geaccepteerde snelheid in de spits per wegvakprioriteit			
			Prioriteit 1	Prioriteit 2	Prioriteit 3	Prioriteit 4/5
Buiten bebouwde kom	Ringwegen (autosnelweg)	60	60			
	120	80	80	70	65	
	100	70	70	60	50	
	80	60	60	50	40	35
	60	50	50	40	35	30
Binnen bebouwde kom	70	50	50	45	35	25
	50 (2x2)	35	35	30	25	20
	50 (1x2)	30	30	25	20	15

Bron: Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Adviesdienst Verkeer en Vervoer

#### CONCLUSIE

Als de gezamenlijke wegbeheerders invulling willen geven aan de wegcategorisering zal voor het gedeelte door de kern van Rucphen de N638 moeten worden opgewaardeerd. Dit is alleen mogelijk door een nieuwe route om de kern van Rucphen te realiseren.



## HOOFDSTUK

# 3 Lokale knelpunten

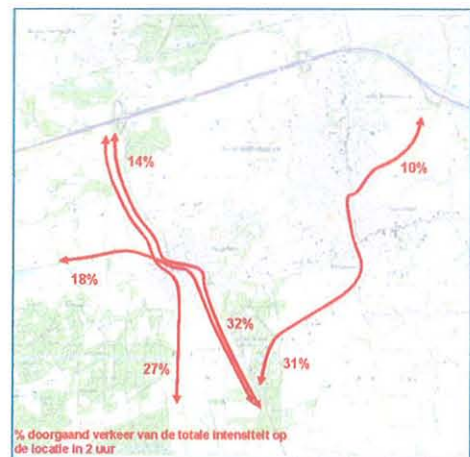
## 3.1

## VERKEERSSTROMEN

## Afbeelding 7

Doorgaande verkeersrelaties

Vanuit het verkeersmodel en ook vanuit een kentekenonderzoek zijn de belangrijkste verkeersrelaties in beeld gebracht. Daaruit bleken voor het hele gebied een aantal doorgaande verkeerroutes nadrukkelijk aanwezig. Uit het kentekenonderzoek blijkt dat het aandeel doorgaand verkeer op alle richtingen door de gemeente gemiddeld 7% is.

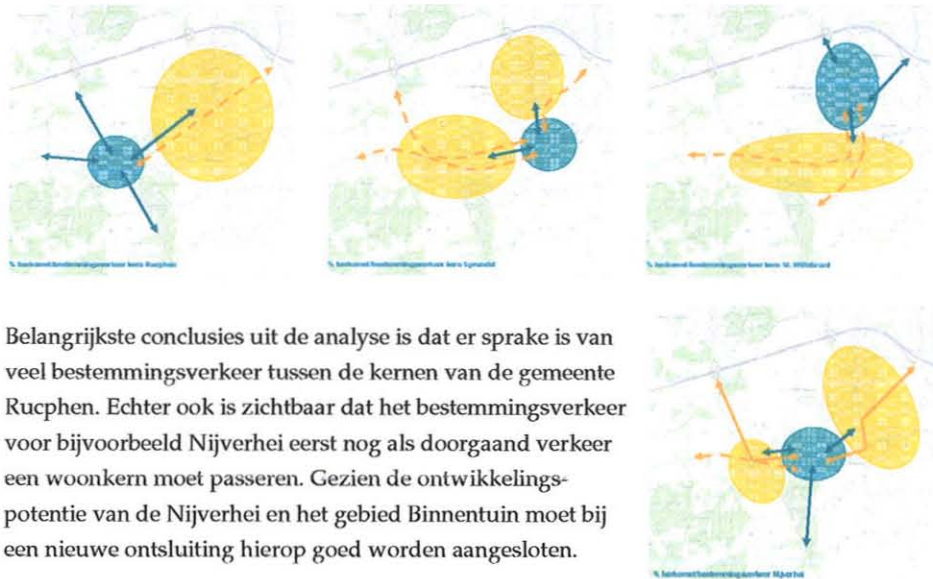


Het merendeel van het verkeer heeft een herkomst en/of bestemming in één van de kernen of bedrijventerrein Nijverhei.

De belangrijkste herkomst-/bestemmingsrelaties per kern staan gevisualiseerd op de volgende afbeeldingen.

## Afbeelding 8

Herkomst en bestemmingsrelaties per kern



Belangrijkste conclusies uit de analyse is dat er sprake is van veel bestemmingsverkeer tussen de kernen van de gemeente Rucphen. Echter ook is zichtbaar dat het bestemmingsverkeer voor bijvoorbeeld Nijverhei eerst nog als doorgaand verkeer een woonkern moet passeren. Gezien de ontwikkelingspotentie van de Nijverhei en het gebied Binnentuin moet bij een nieuwe ontsluiting hierop goed worden aangesloten.

## CONCLUSIE

Gezien deze verkeersstromen is de keuze dan ook logisch om te zoeken voor routes die het verkeer om de kernen heen kunnen leiden, waarbij in het bijzonder voor routes richting Nijverhei moet worden gekeken of deze kunnen worden gebundeld.

## 3.2

**VERKEERSONVEILIGHEID**

Verkeersonveiligheid kent in hoofdlijnen twee invalshoeken. De objectieve verkeersonveiligheid, vastgelegd in ongevallencijfers en de subjectieve onveiligheid, gevoelens en ervaringen over veiligheid.

Wanneer wordt gekeken naar de objectieve verkeersonveiligheid gebeuren er relatief weinig (ernstige) ongevallen op de hoofdwegen van de kernen Rucphen, Sprundel en St. Willebrord. Oorzaak hierbij moet worden gevonden in de weginrichting, die hoge snelheden onmogelijk maakt. Het passeren van twee vrachtauto's op de Raadhuisstraat in Rucphen kan bijvoorbeeld alleen stapvoets plaatsvinden. Diverse bochten, een smal wegprofiel en snelheidsremmende maatregelen zorgen ervoor dat het aantal ongevallen afneemt. De maatregelen gaan wel ten koste van de doorstroming.

**Afbeelding 9**

Ongevallenkaart van geregistreerde verkeersongevallen over de periode 2005-2007

Bron: Dienst Verkeer en Scheepvaart (DVS)

Toelichting:

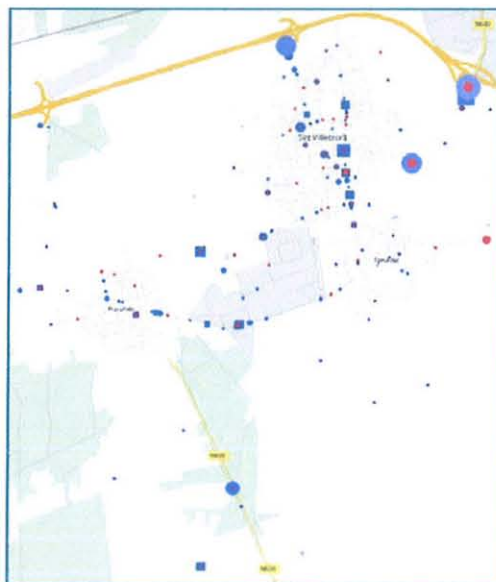
Vierkant: wegvakongeval

Cirkel: kruispuntongeval

Blauw: totaal ongeval

Rood: letselongeval

Het aantal ongevallen wordt weergegeven door de omvang van de figuren



De subjectieve onveiligheid is daarentegen een ander verhaal. Gevoelens van onveiligheid zijn aanwezig door bijvoorbeeld het ontbreken van goede fietsvoorzieningen, lastige oversteekbewegingen (door verkeersdruk) en groot vrachtverkeer dat nabij scholen rijdt.

**CONCLUSIE:**

De objectieve verkeersonveiligheid valt relatief gezien mee. Juiste de subjectieve onveiligheid speelt een duidelijke rol bij de weggebruikers en inwoners. Door het wegprofiel en de huidige inrichting wordt een zeer lage rijsnelheid afgedwongen die leidt tot minder verkeersongevallen. Ditzelfde wegprofiel, in combinatie met het gebruik ervan, leidt juist tot een hogere onveiligheidsbeleving.

**3.3****VERKEERSLEEFBAARHEID**

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 (saneringslocaties). 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). Ook is het op dit moment de enige route voor het vervoer van gevaarlijke stoffen (o.a. richting Nijverhei en MMC). Dit leidt tot een leefbaarheidsrisico.



## HOOFDSTUK

# 4 Alternatievenafweging

## 4.1

**REGIONAAL VERSUS LOKAAL**

Verkeersknooppunten kunnen niet hard worden gesplitst in een regionaal en een lokaal probleem. Vaak zijn het de (doorstromings)problemen op het hoofdwegennet die leiden tot sluipverkeer door de kernen met lokale problemen als veiligheid en leefbaarheid. Regionale en lokale problemen moeten integraal worden aangepakt en afgewogen.

Voor de MER-studie naar de N638 Omleiding Rucphen is in de probleemanalyse wel een onderscheid aangegeven tussen regionaal en lokaal niveau. Ook daarbij is te zien dat de knooppunten lastig zijn te splitsen.

Wel kan worden gesteld dat de belangrijkste aanleiding het opwaarderen van de regionale functie van de N638 is. Het gedeelte van de N638 tussen de A58 en de zuidkant van de kern van Rucphen past qua vormgeving niet bij de gestelde richtlijnen van een Duurzaam Veilige gebiedsontsluitingsweg. Tevens is het gebruik van de weg ook in strijd met de locatie van de weg, dwars door het verblijfsgebied (centrum) van de kern.

In de alternatiefontwikkeling van de MER-studie is dan ook meer nadruk gelegd op de regionale functie, zonder daarbij het lokale aspect te negeren.

## 4.2

**ZOEKGEBIED ALTERNATIEVEN****Afbeelding 10**

## Zoekgebied alternatieven

Vanuit de regionale functie moeten de alternatieven een relatie leggen tussen een punt op de A58 en de zuidkant van de kern Rucphen (zie uitgangspunten paragraaf 2.3).

Het zoekgebied is afgepeld tot het gebied tussen de kernen van Rucphen en St. Willebrord. Een route westelijk om Rucphen heeft namelijk grote nadelen vanwege de aantasting van grotere natuurwaarden in het gebied. Een route oostelijk om St. Willebrord en Sprundel leidt tot een veel langere weg, die ook nog eens minder gebruik kan maken van het bestaande wegennet.



Vanwege vrachtverkeerstromen die in de huidige situatie overlast geven in de kernen, is een route die de kernen ontlast van verkeer naar de Nijverhei ook van belang. Het bedrijventerrein de Nijverhei en de toekomstige Binnentuin trekken verkeer aan. Dit vraagt om een goede ontsluiting naar de A58 toe, en een goede bereikbaarheid vanuit de kernen.

Ook vanuit deze lokale invalshoek biedt een alternatief ten noorden van de Kozijnenhoek een oplossing van de lokale knelpunten.

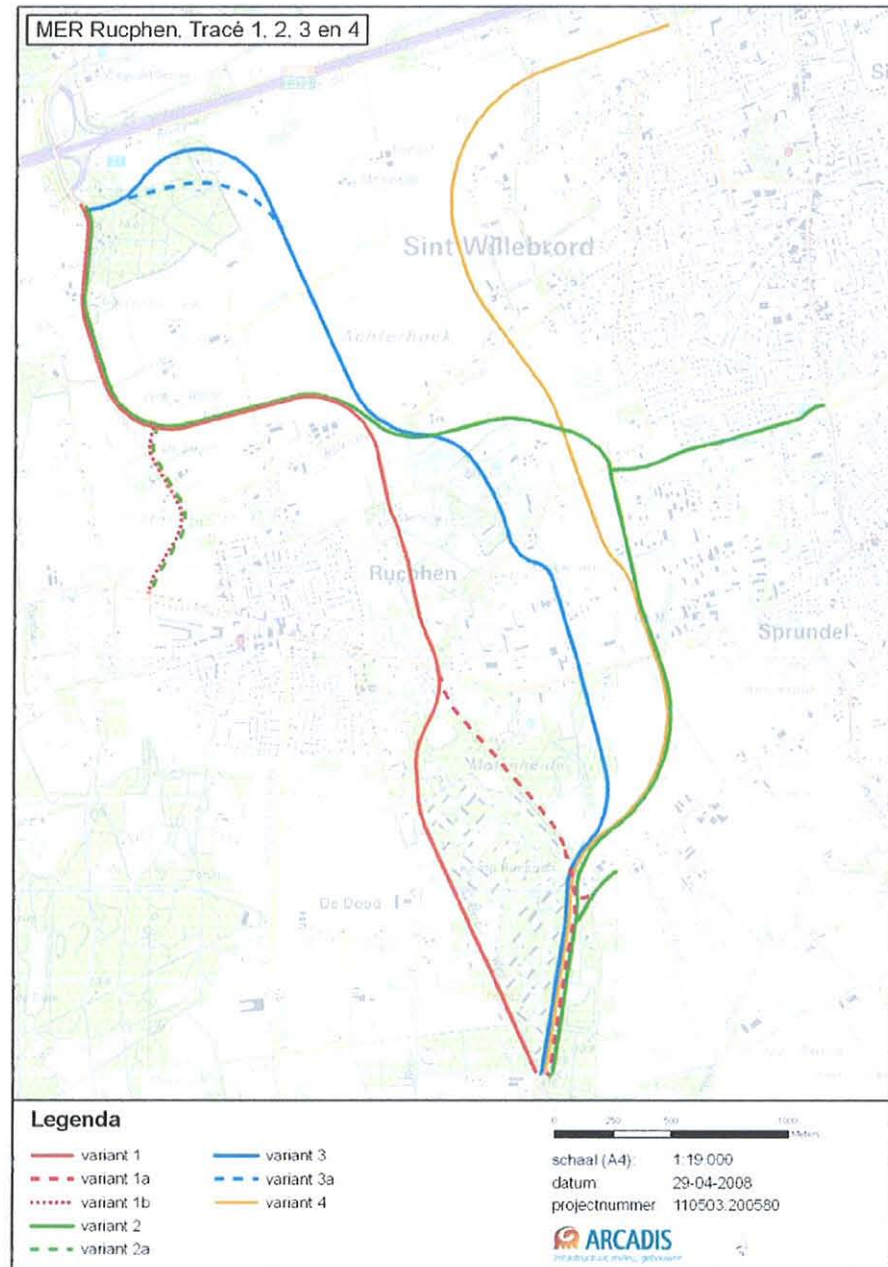
De alternatiefontwikkeling is dan ook gericht op dit gebied, aangezien binnen dit gebied zowel de regionale als de lokale wensen kunnen worden samengenomen tot een optimaal nieuw tracé.

#### **Afweging alternatieven**

Er is bewust gekozen voor spreiding van alternatieven, zowel via de aansluiting Rucphen als de aansluiting St. Willebrord op de A58.

#### **Afbeelding 11**

MER Rucphen, alternatieven 1, 2, 3 en 4



Belangrijk voordeel van de route vanuit de aansluiting Rucphen is dat er nu al een bestaande weg ligt en hierdoor over een gedeelte geen sprake is van extra doorsnijding van het landschap. Alternatief 4 maakt een korte verbinding met de aansluiting St. Willebrord op de A58. Uit de effectbeschrijving in het MER komt naar voren dat een aantakking op de bestaande aansluiting Rucphen minder negatieve effecten heeft als een nieuwe weg die aansluit op de aansluiting St. Willebrord. Dit heeft in het bijzonder te maken met de lengte van de nieuwe doorsnijding en de aantasting van landschap, versus het opwaarderen van een bestaande weg.

Daarnaast scoren alternatieven 1 en 2 goed vanuit lokaal oogpunt. Alternatief 2 scoort echter vanuit regionaal probleem minder goed, dan scoren 1 en 3 beter. Dit heeft tot de conclusie geleid dat alternatief 1 het best tegemoet komt aan zowel de regionale als lokale doelstellingen.

#### ***Nieuwe aansluiting A58***

Een nieuwe aansluiting op de A58 is verkeerskundig wel bekeken, echter is als niet realistisch beschouwd. Dit omdat nergens in het vastgestelde beleid van gemeente, provincie en rijk sprake is dat de huidige aansluitingen niet voldoen en dat er daarnaast sprake is van een wens om ook het wegennet aan de noordzijde van A58 aan te pakken. Een compleet nieuwe route en een nieuwe aansluiting op de autosnelweg, in combinatie met het aanpassen van het ten noorden van de A58 gelegen wegennet, vraagt om een nieuwe regionale netwerkstudie.

### 4.3

#### **CONCLUSIE**

De MER-studie is ingestoken vanuit de opgave van het optimaliseren van de huidige N638 tussen de A58 en de zuidkant van de kern van Rucphen. Vanuit verschillende provinciale studies en vastgesteld beleid is de route als een weg met een gebiedsontsluitende functie aangeduid, waarbij de ontsluitende functie een hogere prioriteit heeft dan de verbindende functie. De vraag ligt dus niet bij het realiseren van een nieuw tracé van de hele N638.

Ook is gesteld dat de ontsluitende functie in de studie zwaarder telt dan de lokale knelpunten, waarbij de lokale knelpunten vaak worden veroorzaakt door de ontsluitende functie. Een nulplusalternatief (in de zin van het opwaarderen van de bestaande infrastructuur) is niet realistisch, aangezien de bestaande wegprofielen niet kunnen worden aangepast aan de dubbelfunctie: doorstroming (inclusief vrachtverkeer) en verblijven (winkels, scholen).

Qua zoekgebied voor een nieuw regionaal tracé heeft een afweging plaatsgevonden van de kansrijke mogelijkheden. Dit zoekgebied komt overeen met het inspelen op de lokale ruimtelijke ontwikkelingen en komt tegemoet aan de lokale knelpunten. Het zoekgebied ligt tussen de kernen Rucphen en St. Willebrord met een keuze voor aantakking op één van de twee aansluitingen op de A58.

Uiteindelijk heeft dit geresulteerd in vier alternatieven die conform de startnotitie en richtlijnen zijn onderzocht.

Voor de oplossing van de lokale problematiek is alternatief 2 een mogelijkheid. Om de regionale en lokale problematiek op te lossen heeft alternatief 1 de voorkeur, aangezien alternatief 4 een grotere aantasting en doorsnijding van het landschap tot gevolg heeft.



## Memo Commissie m.e.r.



## MEMO

Van	:	Werkgroepsecretaris
Aan	:	Dhr. A. Schrauwen Gemeente Rucphen
Cc	:	Dhr. W.F.J. van de Ven, provincie Noord-Brabant
Datum	:	18 mei 2009
Onderwerp	:	Aanvulling MER Omliegging N638 Rucphen
Kenmerk	:	1847

De Commissie heeft het milieueffectrapport (MER) Omliegging N638 Rucphen getoetst. Het MER biedt een breed en compleet inzicht in de milieugevolgen van de onderzochte alternatieven. Het MER is prettig leesbaar en het kaartmateriaal is duidelijk. De Commissie heeft echter een aantal tekortkomingen gesignaleerd die essentieel zijn voor de besluitvorming. Hierover heeft de Commissie op 18 mei 2009 met u een overleg gehad. De informatie die in het MER ontbreekt is in deze motie in een aantal punten weergegeven. Graag horen wij van u hoe snel u in de gelegenheid bent om de ontbrekende informatie aan te leveren. Voor het uitstellen van ons toetsingsadvies hanteren wij doorgaans een periode van 6 weken.

**Regionale context**

De regionale context van de omleiding is in het MER onvoldoende is beschreven. In het MER ontbreekt de onderbouwing van het nut/noodzaak om de N638 te ontwikkelen tot een noord-zuidverbinding tussen de A59 en A16. Bij de beschrijving van de regionale context dienen de volgende vragen beantwoord te worden:

- Wat en hoe groot zijn de problemen waarvoor de noord-zuidverbinding een oplossing moet gaan bieden?
- Welke regionale alternatieven zijn in het voortraject onderzocht?
- Wat zijn de overwegingen om te kiezen voor de N638 als schakel in de regionale structuur? Hoe is daarbij rekening gehouden met de doornijding van het natuurgebied en cultuurhistorisch belangrijke landschap van de Moeren?
- In hoeverre ligt de ontwikkeling van de N638 tot noord-zuidverbinding vast in besluitvorming? Waar zijn deze besluiten genomen? Heeft dit voornemen ter inzage gelopen? Wat ligt er vast met betrekking tot de inrichting van de noord-zuidverbinding?
- Tot welke uitgangspunten heeft dit geleid voor het MER Omliegging N638 Rucphen?
- Welke onzekerheden zullen in de regionale planstudie N638 aan de orde komen?
- Wat is de relatie tussen deze regionale planstudie, het MER omleiding N638 Rucphen en toekomstige studie voor de aanpassing van de N638 bij Zundert?

**Lokale probleemanalyse**

De lokale probleemstelling in het MER is algemeen beschreven en weinig expliciet. In de probleemstelling ontbreekt een beschrijving van de specifieke problematiek per kern (Rucphen, St. Willebrord en Sprundel) met de concrete benoeming van lokale knelpunten. Bij de analyse van de lokale verkeersproblemen dienen de volgende vragen beantwoord te worden:

- Wat zijn de omvang en locaties van de huidige en toekomstige (2020) problemen in verkeersintensiteit en -doorstroming, bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid in de verschillende kernen?
- Wat is hierbij het aandeel intern (lokaal), extern (inkomend en uitgaand) en doorgaand verkeer? Wat is het aandeel vrachverkeer hierin?

**Alternatieven**

Door het samenvoegen van de regionale en lokale problematiek ontbreken in het MER een aantal voor de hand liggende alternatieven. De Commissie vraagt om de regionale en lokale problematiek te scheiden en vanuit iedere deelproblematiek te zoeken naar nieuwe alternatieven.

Voorbeelden van dergelijke alternatieven zouden kunnen zijn:

- Regionale problematiek: een parallelstructuur langs de A59 met een directe verbinding naar bedrijventerrein Nijverhei met (afhankelijk van de regionale problematiek) eventueel een doortrekking verder naar het zuiden.
- Lokale problematiek:
  - o afhankelijk van aard en omvang van de lokale problematiek in de drie kernen van de gemeente Rucphen korte nieuwe verbindingen die deze problematiek verminderen of oplossen, bijvoorbeeld een verbinding van de Bernardstraat richting Nijverhei van ca. 1 km of een nieuwe verbindingsweg tussen de Kozijnhoek naar de Noorderstraat;
  - o verkeersremmende maatregelen in de kernen al dan niet in combinatie met bovenstaande.

In de aanvulling dient de vraag beantwoord te worden in hoeverre deze alternatieven een oplossing bieden voor iedere deelproblematiek.

## BIJLAGE 2

## Gegevens lokale wegennet

**Doorgaand verkeerstromen**

Deze zijn afgeleid vanuit een kentekenonderzoek in het voorjaar van 2006.

**Kordonpunten:**

- 001 Rucphenseweg
- 002 Poppestraat
- 003 Vosdonkseweg
- 004 Sint Janstraat
- 006 Scherpenbergsebaan
- 007 Schijfse Vaartkant
- 008 Gebrande Hoefstraat

**Tusspunten**

- 009 Bernhardstraat (tussen Achterhoeksestraat en Bosheidestraat)
- 010 Kozijnenhoek (tussen Rucphensestraat en Helakkerstraat)
- 011 Noorderstraat (tussen Fazantendonk en Odiliastraat)
- 012 Voreneindseweg (ten zuiden van Sprundel)
- 013 Rucphensebaan (tussen Koekoekstraat en Kerkeheidestraat)
- 014 Zundertseweg (tussen van der Zijpedreef en Dennenweg)
- 015 Sprundelseweg (tussen Zundertseweg en Bosheidestraat)

**Dinsdagochtend 13 juni 2006**

Op dinsdagochtend zijn 5.503 ritten geregistreerd. Daarvan is 7% doorgaand verkeer, 57% herkomst- en 35% bestemmingsverkeer.

De belangrijkste herkomsten en bestemmingen zijn:

- Van post 12 (Voreneindseweg) naar post 3 (Vosdonkseweg), 105 ritten.
- Van post 14 (Zundertseweg) naar post 1 (Rucphenseweg), 45 ritten.
- Van post 1 (Rucphenseweg) naar post 14 (Zundertseweg), 33 ritten.
- Van post 14 (Zundertseweg) naar post 8 (Gebrande Hoefstraat), 32 ritten.
- Van post 7 (Schijfse Vaarkant) naar post 1 (Rucphenseweg), 20 ritten.



Het drukste uur is tussen 07.45 uur en 08.45 uur. In dit uur zijn op de verschillende posten 4.709 kentekens geregistreerd. In totaal zijn in dit uur 2.867 ritten geregistreerd, waarvan 8% doorgaand verkeer, 55% herkomst- en 37% bestemmingsverkeer.



**Dinsdagavond 13 juni 2006**

Op dinsdagavond zijn 7.116 ritten geregistreerd. Daarvan is 7% doorgaand verkeer, 39% herkomst- en 53% bestemmingsverkeer.

De belangrijkste herkomsten en bestemmingen zijn:

- Van post 3 (Vosdonkseweg) naar post 12 (Voreneindseweg), 73 ritten.
- Van post 1 (Rucphenseweg) naar post 14 (Zundertseweg), 72 ritten.
- Van post 8 (Gebrande Hoefstraat) naar post 14 (Zundertseweg), 37 ritten.
- Van post 14 (Zundertseweg) naar post 1 (Rucphenseweg), 30 ritten.
- Van post 1 (Rucphenseweg) naar post 7 (Schijfse Vaarkant), 26 ritten.



Het drukste uur is tussen 16.15 uur en 17.15 uur. In dit uur zijn op de verschillende posten 6.371 kentekens geregistreerd. In totaal zijn in dit uur 3.829 ritten geregistreerd, waarvan 7% doorgaand, 39% herkomst- en 53% bestemmingsverkeer.

**Donderdagochtend 15 juni 2006**

Op donderdagochtend zijn 5.914 ritten geregistreerd. Daarvan is 4% doorgaand verkeer, 58% herkomst- en 38% bestemmingsverkeer. De belangrijkste herkomsten en bestemmingen zijn:

- Van post 1 (Rucphenseweg) naar post 14 (Zundertseweg), 49 ritten.
- Van post 14 (Zundertseweg) naar post 1 (Rucphenseweg), 43 ritten.
- Van post 14 (Zundertseweg) naar post 8 (Gebrande Hoefstraat), 27 ritten.
- Van post 3 (Vosdonkseweg) naar post 12 (Voreneindseweg), 12 ritten.
- Van post 8 (Gebrande Hoefstraat) naar post 14 (Zundertseweg), 12 ritten.



Het drukste uur is tussen 07:45 en 08:45. In dit uur zijn op de verschillende posten 4.961 kentekens geregistreerd. In totaal zijn in dit uur 3.007 ritten geregistreerd, waarvan 5% doorgaand, 57% herkomst- en 39% bestemmingsverkeer.

**Donderdagavond 15 juni 2006**

Op donderdagavond zijn 7.528 ritten geregistreerd. Daarvan is 5% doorgaand verkeer, 42% herkomst- en 53% bestemmingsverkeer. De belangrijkste herkomsten en bestemmingen zijn:

- Van post 1 (Rucphenseweg) naar post 14 (Zundertseweg), 92 ritten.
- Van post 8 (Gebrande Hoefstraat) naar post 14 (Zundertseweg), 36 ritten.
- Van post 14 (Zundertseweg) naar post 8 (Gebrande Hoefstraat), 28 ritten.





- Van post 12 (Vorenseeindseweg) naar post 3 (Vosdonkseweg), 22 ritten.
- Van post 3 (Vosdonkseweg) naar post 12 (Vorenseeindseweg), 15 ritten.

Het drukste uur is tussen 16.15 uur en 17.15 uur. In dit uur zijn op de verschillende posten 6.679 kentekens geregistreerd. In totaal zijn in dit uur 3.978 ritten geregistreerd, waarvan 5% doorgaand, 40% herkomst- en 54% bestemmingsverkeer.

#### **Verkeersintensiteiten (bron GGA-verkeersmodel)**

Straatnaam	Autonome ontwikkeling 2020 (mvt/etmaal)	Toename t.o.v. 2005
Rucphenseweg	11.200	37%
Sint Martinusstraat	9.650	35%
Schijfse Vaartkant	1.900	8%
Gebrande Hoefstraat	3.100	8%
Raadhuisstraat	10.550	25%
Zundertseweg	3.500	23%
Rucphensebaan / Sprundelsebaan	4.950	19%
Noorderstraat	11.350	15%
Kaaistraat	3.500	27%
Poppestraat	13.900	19%

#### **Percentage vrachtverkeer**

Dit is afgeleid vanuit het kentekenonderzoek. Hierbij is uitgegaan van een normale werkdag, zonder specifieke transporten van en naar het MMC.

aandeel licht + zwaar vrachtverkeer per kordonpunt in mvt/avondspits (16.00-18.00 uur)		
Kordonpunt	Aantal	Percentage
1	56	6%
2	27	1%
3	67	4%
4	16	3%
6	5	2%
7	20	8%
8	31	5%
12	32	6%
14	49	11%
<b>Totaal</b>	<b>303</b>	<b>4%</b>

**Verkeersveiligheid***Rucphen***Tabel 1**

Afloop van alle ongevallen  
periode 2005 t/m 2007

Jaar	Totaal ongevallen	Uitsluitend materiële schade ongevallen	Letselongevallen	Slachtoffers
2005	5	3	2	2
2006	9	7	2	2
2007	7	5	2	2
<b>Totaal</b>	<b>21</b>	<b>15</b>	<b>6</b>	<b>6</b>

**Tabel 2**

Aard ongevallen per jaar in de  
periode 2005 t/m 2007

Aard ongeval	Totaal ongevallen	Uitsluitend materiële schade ongevallen	Letselongevallen	Slachtoffers
Voorrang/doorgang	7	4	3	3
Plaats op de weg/bocht	4	3	1	1
Overige toedrachten	3	3	0	0
Inhalen	3	3	0	0
Afstand bewaren	2	1	1	1
Toestand weg/voertuig	1	0	1	1
Div. toed. bestuurder	1	1	0	0
<b>Totaal</b>	<b>21</b>	<b>15</b>	<b>6</b>	<b>6</b>

*Sprundel***Tabel 3**

Afloop van alle ongevallen  
periode 2005 t/m 2007

Jaar	Totaal ongevallen	Uitsluitend materiële schade ongevallen	Letselongevallen	Slachtoffers
2005	4	3	1	1
2006	8	6	2	2
2007	6	5	1	1
<b>Totaal</b>	<b>18</b>	<b>14</b>	<b>4</b>	<b>4</b>

**Tabel 4**

Aard ongevallen per jaar in de  
periode 2005 t/m 2007

Aard ongeval	Totaal ongevallen	Uitsluitend materiële schade ongevallen	Letselongevallen	Slachtoffers
Flank	7	5	2	2
Frontaal	4	2	2	2
Vast voorwerp	3	3	0	0
Kop/staart	3	3	0	0
Eenzijdig	1	1	0	0
<b>Totaal</b>	<b>18</b>	<b>14</b>	<b>4</b>	<b>4</b>

*Sint Willebrord***Tabel 5**

Afloop van alle ongevallen  
periode 2005 t/m 2007

Jaar	Totaal ongevallen	Uitsluitend materiële schade ongevallen	Letselongevallen	Slachtoffers
2005	34	24	10	13
2006	23	18	5	7
2007	31	21	10	11
<b>Totaal</b>	<b>88</b>	<b>63</b>	<b>25</b>	<b>31</b>

Tabel 6

Aard ongevallen per jaar in de periode 2005 t/m 2007

Aard ongeval	Totaal ongevallen	Uitsluitend materiële schade ongevallen	Letselongevallen	Slachtoffers
Flank	35	24	11	14
Vast voorwerp	17	16	1	1
Frontaal	15	9	6	7
Kop/staart	12	10	2	2
Eenzijdig	4	2	2	2
Geparkeerd voertuig	3	0	3	5
Voetganger	1	1	0	0
Dier	1	1	0	0
<b>Totaal</b>	<b>88</b>	<b>63</b>	<b>25</b>	<b>31</b>

Afbeelding 12

Ongevallenkaart van geregistreerde verkeersongevallen over de periode 2005-2007

Bron: Dienst Verkeer en Scheepvaart (DVS)

Toelichting:

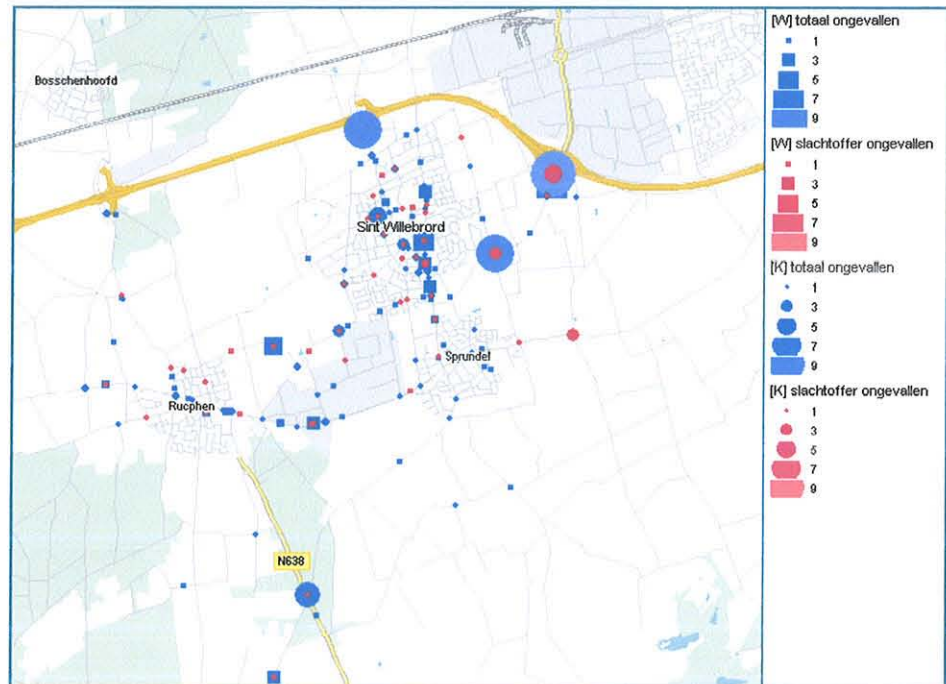
Vierkant: wegvakongeval

Cirkel: kruispuntongeval

Blauw: totaal ongeval

Rood: letselongeval

Het aantal ongevallen wordt weergegeven door de omvang van de figuren





## COLOFON

## MER OMLEGGING N638 RUCPHEN - AANVULLING

**OPDRACHTGEVER:**

GEMEENTE RUCPHEN  
PROVINCIE NOORD-BRABANT

**STATUS:**

Vrijgegeven

**AUTEUR:**

R.P.I. Groenhof

**GECONTROLEERD DOOR:**

M. Zantingh

**VRIJGEGEVEN DOOR:**

R.P.I. Groenhof

**16 juni 2009**

**074161941:0.8**

ARCADIS NEDERLAND BV  
Utopialaan 40-48  
Postbus 1018  
5200 BA 's-Hertogenbosch  
Tel 073 6809 211  
Fax 073 6144 606  
www.arcadis.nl  
Handelsregister  
9036504

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