



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Omleiding N638 Rucphen

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport en de aanvulling daarop

2 november 2009 / rapportnummer 1847-85



1. OORDEEL OVER HET MER

Het College van Gedeputeerde Staten van Provincie Noord-Brabant en het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Rucphen hebben het voornemen om een omlegging van de N638 te realiseren. Deze weg loopt momenteel door de kern van Rucphen. Ten behoeve van de besluitvorming over de omlegging is een milieueffectrapport (MER) opgesteld.¹ De gemeenteraad van Rucphen vormt het Bevoegd Gezag.

Tijdens de toetsing van het MER heeft een gesprek plaats gevonden tussen de Commissie, het bevoegd gezag en de initiatiefnemer. Daar heeft de Commissie (mede naar aanleiding van de zienswijzen en adviezen) kenbaar gemaakt dat het MER naar haar oordeel op een aantal onderdelen onvolledig is. Naar aanleiding hiervan heeft de initiatiefnemer nadere informatie aangeleverd over:

- de regionale context en onderbouwing van het nut en de noodzaak van de omleiding;
- de omvang en locaties van de lokale verkeersproblemen;
- de afweging van alternatieven in relatie tot de regionale en de lokale problematiek.

In de aanvulling wordt de regionale context beschreven op basis van verscheidene provinciale beleidsnota's en studies waarin de N638 is vastgesteld als een weg met een gebiedsontsluitende functie. Deze beschrijving geeft geen inhoudelijke argumentatie voor het nut en de noodzaak voor een doorgaande route op regionaal niveau. Daardoor is de keuze om een gebiedsontsluitingsweg met een snelheid van 80 km/u als uitgangspunt te hanteren niet navolgbaar.

De Commissie is van mening dat het detailniveau van de lokale probleemanalyse in het MER niet rechtvaardigt dat minder ingrijpende alternatieven die een oplossing kunnen bieden voor de lokale problemen op voorhand worden uitgesloten.

Het MER toont wel aan dat er lokale problemen zijn met betrekking tot het aandeel vrachtverkeer dat door de kernen rijdt, oversteekbaarheid, gevoel van onveiligheid en geluid. **Het MER en de aanvulling tezamen bevatten naar het oordeel van de Commissie voldoende informatie om aan te tonen dat de onderzochte alternatieven een oplossing bieden voor de lokale problemen en aan de lokale doelstellingen voldoen.** Daarnaast zijn ook de milieugevolgen van deze alternatieven overzichtelijk in beeld gebracht.

Deze opmerkingen worden in hoofdstuk 2 nader toegelicht.

¹ Voor de samenstelling van de werkgroep van de Commissie m.e.r., haar werkwijze en verdere projectgegevens, zie bijlage 1 bij dit advies. Projectgegevens en bijbehorende stukken, voor zover digitaal beschikbaar, zijn ook te vinden via www.commissiemer.nl onder *adviezen*.

2. TOELICHTING OP HET OORDEEL

2.1 Probleem- en doelstelling

MER

De regionale context van de omleiding is in het MER onvoldoende beschreven. In het MER wordt verwezen naar regionale beleidsdocumenten², maar de problematiek op regionaal niveau komt niet inhoudelijk aan de orde.

Op basis van de informatie in het MER lijkt het streven om een verbinding te maken tussen de A58 en A16 via de route Rucphen-Zundert niet erg logisch, om de volgende redenen:

- de verbinding maakt geen deel uit van een langere regionale route;
- het maken van een verbinding op regionaal niveau als alternatief voor het filegevoelige knooppunt A16/A58 bij Breda lijkt weinig logisch vanuit het oogpunt van Duurzaam Veilig (juiste verkeer op juiste wegtype);
- een verbinding van de A58 via Rucphen en Zundert naar de A16 loopt over Belgisch grondgebied, tenzij deze verbinding na Zundert sterk zou afbuigen naar het noorden;
- in een studie 'West van de A16' komt een verbinding van Etten via Rijsbergen naar Hazeldonk naar voren als een alternatief met een hogere prioriteit dan de voorgenomen verbinding via Rucphen en Zundert.

Alternatieven die op regionaal niveau een vanuit milieuoogpunt mogelijk betere oplossing bieden voor een noord-zuid verbinding zijn niet onderzocht. Het MER geeft niet aan waarom een provinciale route met een maximum snelheid van 60 km/u geen oplossing zou kunnen bieden voor de problematiek.

Aanvulling

In de aanvulling wordt de regionale context beschreven op basis van het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) en verschillende provinciale studies en beleidsnota's waarin de N638 is vastgesteld als een weg met een gebiedsontsluitende functie als onderdeel van het Regionaal Verbindend Wegennet. De N638 heeft sinds de (landelijke) invoering van de categorisering van wegen in 1998 tussen Rucphen en Zundert de functie van gebiedsontsluitingsweg met een snelheidsregiem van 80 km/uur. Als zodanig maakt de weg onderdeel uit van het provinciale wegennet en het Regionaal Verbindend Net.

De aanvulling geeft geen informatie over de milieuafwegingen die hebben geleid tot het regionaal verbindend Net.³ Uit de aanvulling blijkt dat de regionale doelstelling van de omleiding vooral gericht is op het verbeteren van de ontsluiting bij Rucphen.

In de aanvulling ontbreekt een inhoudelijk argumentatie waarom de N638 is vastgesteld als gebiedsontsluitende weg. In de aanvulling wordt geconstateerd dat de N638 de enige bestaande route is die een directe verbinding tussen de

² het wegcategoriseringsplan (2000), de studie West van de A16 (2001), de studie OWN+ (2003), de studie Beter Bereikbaar Brabant (2005), en het PVVP/geactualiseerde PVVP (2006).

³ Voor het PVVP is een strategische milieubeoordeling uitgevoerd waarin verschillende alternatieven zijn beoordeeld op milieugevolgen. Deze alternatieven gaan niet specifiek in op de uitvoering van het Regionaal Verbindend Net.

rijkswegen A58 en A16 toestaat. Deze verbindende functie wordt tegelijkertijd in de aanvulling ontkracht doordat de prioriteit voor de N638 bij de ontsluiting van kernen (zoals van Rucphen) en achterliggend gebied naar de A58 ligt. De verbindende functie is hieraan ondergeschikt. Ook wordt in de aanvulling aangegeven dat problemen in de kernen van Zundert en Rucphen specifiek zijn en minder relatie hebben met de totale route.

De aanvulling gaat niet in op de vraag waarom een provinciale route met een maximum snelheid van 60 km/u geen oplossing zou kunnen bieden voor de problematiek. Zowel in het MER als de aanvulling is aangegeven dat de ontsluitende functie belangrijker is dan de regionale functie.

■ De Commissie concludeert dat de regionale probleemstelling en daarmee het nut en de noodzaak voor een omleiding met als uitgangspunt een gebiedsontsluitende weg met een maximumsnelheid van 80 km/uur berust op besluiten in het PVVP, maar dat de inhoudelijke argumenten voor dat besluit in het MER en de aanvulling ontbreken.

2.2 Alternatieven

MER

Door het ontbreken van de regionale context en een beperkt inzicht in de omvang en structuur van lokale verkeersstromen wordt in het MER onvoldoende onderbouwd waarom een alternatief met een relatief kleinschalige infrastructuurle ingreep niet beschouwd is. Dergelijke alternatieven kunnen een oplossing zijn voor de lokale verkeers- en leefbaarheidsproblemen. Voorbeelden van dergelijke alternatieven zijn verkeersremmende maatregelen in de kernen van Gemeente Rucphen⁴, een verbinding van de Bernardstraat richting Nijverhei van ca. 1 km of een nieuwe verbindingsweg tussen de Kozijnenhoek naar de Noorderstraat.⁵ Deze alternatieven zijn niet onderzocht omdat zij niet kunnen voldoen aan het provinciale uitgangspunt van een doorgaande 80 km/uur weg. Zolang het nut en de noodzaak van de regionale verbinding onvoldoende onderbouwd is zijn deze minder ingrijpende alternatieven naar het oordeel van de Commissie ten onrechte buiten beschouwing gelaten.

Aanvulling

In de aanvulling wordt de afweging van de in het MER onderzochte alternatieven beschreven. Bij al deze alternatieven is uitgegaan van een Duurzaam Veilig gebiedsontsluitingsweg met een maximum snelheid van 80 km/uur. Er zijn geen alternatieven onderzocht die gericht zijn op het bieden van een oplossing voor alleen de lokale problematiek. Het blijft onduidelijk in hoeverre minder ingrijpende alternatieven een oplossing bieden voor de lokale problemen. Dergelijke alternatieven kunnen mogelijk hetzelfde doelbereik hebben als de onderzochte alternatieven, terwijl de milieugevolgen aanzienlijk kleiner zullen zijn. De aanvulling geeft aan dat de regionale gebiedsontsluitende functie van de voorgenomen omleiding een hogere prioriteit heeft dan het oplossen van lokale knelpunten.

⁴ De zienswijzen van Jan Keus en C.M.A. Antonissen stellen een vrachtwagenverbod en een 30km/uur snelheid in de kern St Willebrord en alternatieven die gebruik maken van bestaande infrastructuur voor, zie zienswijze 6 en 9, bijlage 2.

⁵ De zienswijzen van J.B.M. Lauwerijssen en A.C.M. Ros stellen voor om een verbindingsweg tussen Kozijnenhoek en de Noorderstraat te overwegen als ontsluitingsweg voor de binnentuin en Nijverhei, zie zienswijze 5 en 8, bijlage 2.

Het MER en de aanvulling tonen aan dat de onderzochte alternatieven een oplossing bieden voor de lokale problemen met betrekking tot het aandeel vrachtverkeer dat door de kernen rijdt, oversteekbaarheid, gevoel van onveiligheid en geluid. De Commissie is van mening dat het MER en de aanvulling tezamen voldoende informatie geven over de milieueffecten van deze onderzochte alternatieven.

2.3 Analyse lokale verkeersproblemen

MER

De lokale probleemstelling in het MER is algemeen beschreven en weinig expliciet. In de probleemstelling ontbreekt een beschrijving van de specifieke problematiek per kern met de concrete benoeming van lokale knelpunten.

De verkeersstudie geeft geen goed inzicht in de omvang en structuur van de verkeersstromen. Onduidelijk is wat precies met de percentages op de doorgaande relaties bedoeld wordt. Het is daarom moeilijk na te gaan wat de omvang van het verkeer, de routes naar het bedrijventerrein Nijverhei en het effect op de doorgaande relaties of routes zijn. Hierdoor is het niet mogelijk om de omvang van de problematiek tussen of in de kernen te vergelijken. Ook is het niet mogelijk inzicht te krijgen in de mate waarin het verkeer (omvang, aandeel vracht) naar Nijverhei het probleem veroorzaakt (ten opzichte van eventuele andere oorzaken).

Aanvulling

De aanvulling gaat in op de lokale verkeersstromen, verkeersonveiligheid en verkeersleefbaarheid maar geeft geen probleemanalyse per woonkern (Rucphen, Sprundel of St. Willebrord). Het blijft onduidelijk op welke locaties de problemen spelen, wat hun aard is en hoe de problematiek zich verhoudt tussen de drie kernen. Voor de lokale probleemanalyse biedt de aanvulling inhoudelijk nauwelijks extra inzicht ten opzichte van het MER.

3. TENSLOTTE

De wens van het provinciaal bestuur om van de N638 een belangrijke doorgaande route te maken (zie daarvoor de in de aanvulling genoemde beleidsdocumenten) heeft verdergaande consequenties dan in de thans voorliggende stukken aan de orde worden gesteld. Immers ook verderop in de route zullen zich problemen voordoen. Dat geldt niet alleen voor het landschappelijk waardevolle middendeel direct ten zuiden van Rucphen, maar ook voor de verkeersproblematiek rond Zundert.

- De Commissie vraagt zich af of de informatie in het MER over de probleemanalyse, de selectie van alternatieven en onzekerheden over de verdere aanpak van de N638 voldoende basis geven voor de dubbeldoelstelling in het MER. De Commissie is van mening dat de problematiek die in het MER is beschreven alleen de lokale doelstelling kan onderbouwen. In het geval dat de dubbeldoelstelling los gelaten wordt adviseert de Commissie ook aandacht te besteden aan mogelijke minder ingrijpende alternatieven en lagere ontwerpsnelheden.

BIJLAGE 1: Projectgegevens

Initiatiefnemer: College van Gedeputeerde Staten van Provincie Noord-Brabant en het College van Burgemeester en Wethouders gemeente Rucphen

Bevoegd gezag: Gemeenteraad van Rucphen

Besluit: Herziening bestemmingsplan

Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994: C01.2

Activiteit: Aanleg van een autoweg

Betrokken documenten:

- Milieueffectrapport (MER) Omlegging Rucphen N638 (Gemeente Rucphen en Provincie Noord-Brabant, januari 2009)
- Aanvulling op het milieueffectrapport Omlegging Rucphen N638 (Arcadis in opdracht van Gemeente Rucphen en Provincie Noord-Brabant, juni 2009)
- Provincie Noord-Brabant, mei 2001. Verkennende studie West van de A16, eindrapportage.
- Provincie Noord-Brabant, 2003. Visie mobiliteit
- Provincie Noord-Brabant, augustus 2005 Meerjarenprogramma Verkeer, vervoer en infrastructuur.
- Provincie Noord-Brabant, 2006. Ontwerp Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan 2006-2020.
- Provincie Noord-Brabant, april 2006. Strategische Milieubeoordeling Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan.

De Commissie heeft kennis genomen van de zienswijzen en adviezen, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Dit advies verwijst naar een reactie als die nieuwe inzichten naar voren brengt over specifieke lokale milieumomstandigheden of te onderzoeken alternatieven. Een overzicht van de zienswijzen en adviezen is opgenomen in bijlage 2.

Procedurele gegevens:

aankondiging start procedure in de Raadhuiskrant van: 29 november 2006

aanvraag richtlijnenadvies: 1 december 2006

ter inzage legging startnotitie: 4 december 2006 tot 16 januari 2007

richtlijnenadvies uitgebracht: 1 februari 2006

richtlijnen / notitie reikwijdte en detailniveau vastgesteld:

kennisgeving MER in de Rucphense Bode van: 18 februari 2009

aanvraag toetsingsadvies: 19 februari 2009

ter inzage legging MER: 23 februari tot 6 april 2009

toetsingsadvies uitgebracht: 02 november 2009

Bijzonderheden:

De Commissie heeft (mede naar aanleiding van de zienswijzen en adviezen) kenbaar gemaakt dat het MER naar haar oordeel op een aantal onderdelen onvolledig is. Naar aanleiding hiervan heeft de initiatiefnemer nadere informatie aangeleverd. Het opstellen en toetsen van aanvullende informatie heeft geleid tot uitstel van het advies van de Commissie.

Werkwijze Commissie bij toetsing:

Tijdens de toetsing inventariseert de Commissie eerst of er tekortkomingen zijn in het voldoen aan de (vooraf) gestelde eisen. Vervolgens beoordeelt de Commissie de ernst van de eventuele tekortkomingen. Daarbij staat de vraag centraal of de benodigde informatie aanwezig is om het milieubelang een voldoende plaats te geven bij de besluitvorming. Is dat naar haar mening niet het geval dan signaleert de Commissie dat er sprake is van een zogenoemde 'essentiële tekortkoming'. De Commissie adviseert dan dat die informatie alsnog beschikbaar komt, alvorens het besluit wordt genomen. Overige tekortkomingen in het MER worden in het toetsingsadvies opgenomen, voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. Deze werkwijze impliceert dat de Commissie zich in het advies tot hoofdzaken beperkt en niet ingaat op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

Samenstelling van de werkgroep:

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen. De werkgroepsamenstelling bij het onderhavige project is als volgt:

ir. B. Barten (werkgroepsecretaris)
mr. F.W.R. Evers (voorzitter)
prof. dr. ir. F.M. Maas
ir. H. Otte

BIJLAGE 2: Lijst van zienswijzen en adviezen

1. J. de Rooij, Rucphen
2. C. Terpstra, Sint Willebrord
3. C. Terpstra, Sint Willebrord
4. P.H.S.M. Bogers, Rucphen
5. J.B.M. Lauwerijssen, Rucphen
6. Jan Keus, Sint Willebrord
7. J.J.L. Mies, Amsterdam
8. A.C.M. Ros, Rucphen
9. Rentmeesterspraktijk BV, namens de heer C.M.A. Antonissen, Helvoirt
10. Rentmeesterspraktijk BV, namens mevrouw J.M. van Lier-Vergouwen en de heer W.J.A. van Lier, Helvoirt
11. Jan en Astrid Janssen, Ruchpen
12. P.M. Pover en M.A. Pover-Paulissen, Rucphen
13. Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten, Amersfoort
14. Pieter van Bogaert en Anneke de Bruijn, Ruchpen
15. Piet Maris en Johan Ligtvoet, Rucphen

**Toetsingsadvies over het milieueffectrapport
Omleiding N638 Rucphen en de aanvulling daarop**

Provincie Noord-Brabant en het college van burgemeester en de gemeente Rucphen willen een omlegging van de N638 om de kernen van Rucphen realiseren. Ten behoeve van het besluit over het bestemmingsplan is een milieueffectrapport (MER) opgesteld. De gemeenteraad van Rucphen is bevoegd gezag.

ISBN: 978-90-421-2688-6



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Arthur van Schendelstraat 800 Utrecht

T 030 - 234 76 66

F 030 - 233 12 95

E mer@eia.nl

w www.commissiemer.nl

