

Statenfractie Partij voor de Dieren  
De heer M.C. van der Wel  
Postbus 90151  
5200 MC 'S-HERTOGENBOSCH

Brabantlaan 1  
Postbus 90151  
5200 MC 's-Hertogenbosch  
Telefoon (073) 681 28 12  
Fax (073) 680 76 80  
www.brabant.nl  
IBAN NL86INGB0674560043

Bereikbaarheid  
openbaar vervoer en fiets:  
www.brabant.nl/route

**Onderwerp**

Beantwoording schriftelijke vragen betreffende kap van honderden bomen langs de N638

**Datum**

3 december 2019

**Ons kenmerk**

C2204357/4610890

**Uw kenmerk**

-

**Contactpersoon**

T. (Theo) Koekoek

**Telefoon**

06-18303163

**Email**

tkeekoek@brabant.nl

**Bijlage(n)**

-

Geachte heer Van der Wel,

Bij brief van 18 november 2019 heeft u namens de Partij voor de Dieren fractie naar aanleiding van een aanvraag kapvergunning voor bomen langs de N638 Rucphen - Zundert schriftelijke vragen gesteld.

Wij beantwoorden uw vragen als volgt.

- 1. Klopt het dat de N638 in vergelijking met andere provinciale wegen in Brabant niet als onveilig betiteld hoeft te worden? Zo nee, waarom niet?*  
Stellingen in artikelen in o.a. BNDeStem waarin geschreven is dat de N638 hoog prijkt op lijstjes van de meest verkeersonveilige wegen zijn deels juist. Op het overzicht van ANWB/EURORAP scoort de N638 slecht. Het aantal (geregistreerde) ongevallen zoals beschreven in de planstudie van 2017 is in vergelijking tot andere provinciale wegen weliswaar beperkt, maar het aantal beschadigde bomen wijst op vele aanrijdingen. Doorvoering van verschillende maatregelen ter verhoging van de verkeersveiligheid is een direct gevolg van provinciaal beleid waarmee de weg zoveel mogelijk Duurzaam Veilig wordt ingericht.
- 2. Het verbreden van de N638 en het kappen van bomen staat al lang op uw wensenlijstje. Welke alternatieven voor de kap van bomen heeft u onderzocht? Waarom zijn deze alternatieven niet (eerder) uitgevoerd?*

Het groot onderhoud van de N638 voeren wij uit op basis van het door uw Staten vastgestelde Programma Provinciale Wegen en is in lijn met de Kwaliteitsnota Onderhoud Provinciale Infrastructuur (KOPI). We volgen hierbij de landelijk breed geaccepteerde richtlijnen van het CROW voor een Duurzaam Veilig ontwerp dat past bij een gebiedsontsluitingsweg. De alternatievenafweging heeft in de doorlopen planstudie plaatsgevonden, waarbij altijd het uitgangspunt is om zoveel mogelijk bomen te sparen, mits wij een veilige inrichting van de weg kunnen garanderen.

Verbreiding van de N638 voeren wij alleen door op plaatsen waar de minimale breedte volgens de richtlijnen niet aanwezig is en waar het niet mogelijk is om bomenrijen te sparen door de snelheid te verlagen. In samenwerking met een breed samengestelde klankbordgroep en rekening houdend met de richtlijnen en omgeving hebben wij in de planstudiefase onderbouwd gekozen voor 80 km/h met op drie plaatsen een snelheidsbeperking tot 60 km/h. Bovendien hebben wij gekozen voor toepassing van geleiderails op zo kort mogelijke afstand van de rijbaan ter plaatse van de 80 km/h wegvakken, om zo te voorkomen dat alle bomen binnen de obstakelvrije ruimte van 4,50 m gekapt zouden moeten worden. Bomen die ter plaatse van die geleiderail of de noodzakelijke uitbuigruimte staan worden gekapt. Het door u genoemde 'eerder uitvoeren van alternatieven' past niet in een gedegen voorbereiding en een integrale aanpak van groot onderhoud aan wegen, waar wij voor gekozen hebben.

**Datum**

3 december 2019

**Ons kenmerk**

C2204357/4610890

3. *Volgens het artikel zouden op delen vrachtwagens elkaar niet kunnen passeren. Bent u met ons van mening dat voor de aanliggende bedrijven de huidige indeling voldoet? Zo nee, waarom niet?*

Nee, omdat de inrichting van de N638 niet past bij de voornoemde CROW-richtlijnen.

4. *Is het volgens u noodzakelijk dat vrachtverkeer op de N638 verder gaat toenemen, oftewel dat de N638 (nog meer) gaat fungeren als doorgaande route voor vrachtverkeer? Zo ja, waarom? Zo nee, waarom niet?*

Nee. We voeren groot onderhoud uit en treffen diverse maatregelen ter verhoging van de verkeersveiligheid. We beogen hiermee geen verkeersaantrekkende werking. Het aanwezige vrachtverkeer betreft voor een groot deel vrachtverkeer van de vele bedrijven die in de omgeving gevestigd zijn, zoals planten- en bomenkwekerijen.

5. *Is het mogelijk om nu en in de toekomst doorgaand vrachtverkeer op de N638 te weren, ook omwille van leefbaarheid, volksgezondheid, natuur en klimaat? Zo ja, op welke wijze? Zo nee, waarom niet?*

De N638 heeft een gebiedsontsluitende functie en is derhalve bedoeld om op een veilige wijze ook vrachtverkeer te kunnen afwikkelen. Maatregelen om doorgaand vrachtverkeer op de N638 te weren zijn daarom niet voorzien onder andere vanwege de negatieve gevolgen van het dan omrijdende vrachtverkeer. Zie ook ons antwoord op vraag 4.

6. *Neemt volgens u met het verbreden van de N638 en het verhogen van de gemiddelde snelheid ook de verkeersintensiteit toe? Zo ja, in welke mate? Zo nee, waarom niet?*

Nee. Zie ons antwoord op vraag 4. De toe te passen geleiderail zorgen voor een optische versmalling en drukt naar verwachting de snelheid.

**Datum**

3 december 2019

**Ons kenmerk**

C2204357/4610890

Indien u met verhogen van de gemiddelde snelheid doelt op de nu aanwezige plaatselijke snelheidsbeperkingen van 60 km/h dan is het antwoord:

Nee, de maximum snelheid op de N638 is voorheen altijd 80km/h geweest en wordt niet verhoogd. Vanwege de verkeersveiligheid is vooruitlopend op de wijzigingen bij dit groot onderhoud in 2017 op enkele trajecten de maximum snelheid verlaagd naar 60 km/h. Dit vanwege de te smalle weg met bomen die daar (veel) te dicht op staan. Op deze wijze is de verkeersveiligheid tussen 2017 en de uitvoering van het groot onderhoud verbeterd. De overgangen tussen 60 en 80 km/h komen na het grootonderhoud niet op exacte dezelfde locaties te liggen als in de huidige situatie, omdat bij het groot onderhoud de wegingdeling structureel verbeterd wordt.

7. *Indien ja bij de vorige vraag, hoe denkt u te borgen dat de verkeersintensiteit niet toeneemt?*

Niet van toepassing.

8. *Indien ja bij vraag 6, draagt u daarmee bij aan het verhogen van de uitstoot (fijnstof, stikstofoxide, CO2)? Zo ja, in welke mate? Zo nee, waarom niet? Indien ja, welke invloed heeft dat op leefbaarheid, volksgezondheid, natuur en klimaat?*

Niet van toepassing.

9. *Bent u met ons van mening dat de kap van deze bomen op vele manieren en met verschillende(technische) maatregelen kan worden voorkomen, zoals verlagen van de snelheden? Zo nee, waarom niet?*

Nee. Andere of verdergaande maatregelen, waaronder het verder verlagen van snelheden, bieden geen soelaas. Zie ook ons antwoord op vraag 2.

Daar waar mogelijk en mede om bomen te sparen, voeren wij op sommige delen 60 km/h in. Op andere trajecten was dat geen mogelijkheid, bijvoorbeeld doordat de bomen zodanig dichtbij de weg staan dat ook aanpassing naar een breedte behorend bij 60 km/h al tot kap leidt.

Onze (maatwerk)aanpak levert een doordachte afweging op van verkeersveiligheid, doorstroming, leefbaarheid en ruimtelijke, ecologische, milieutechnische en financiële aspecten. Overigens worden er ter compensatie van de bomenkap langs de weg 125 nieuwe bomen geplant en naast het aanliggende Landgoed De Moeren 341 bomen ter versterking van de landschappelijke waarden. Hiermee wordt een groter aantal bomen teruggeplaatst als gekapt wordt.

10. *Ligt het binnen uw vermogen om tenminste 1 karakteristieke provinciale weg in Brabant te behouden, of moet Brabant in uw ogen bestaan uit louter brede kale wegen ten faveure van de hardrijder?*

Ja, we behouden het karakter van onze provinciale wegen, maar verbeteren daarnaast ook de veiligheid op diezelfde wegen.

De aanpassingen aan de N638 zijn niet ten faveure van de hardrijder, maar ter vergroting van de verkeersveiligheid van zowel het gemotoriseerd verkeer als het langzaam verkeer. Zie ook ons antwoord op vraag 2.

**Datum**

3 december 2019

**Ons kenmerk**

C2204357/4610890

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant,

de voorzitter,

de secretaris,

prof. dr. W.B.H.J. van de Donk

drs. M.J.A. van Bijnen MBA