

Omlegging Provinciale Weg Alphen

Algemeen Technisch Plan

Provincie Noord-Brabant

Gemeente Alphen-Chaam

Bijlage bij de Startnotitie m.e.r.

Definitieve versie 15 januari 1997
673/CE97/2833/13523

Inhoud

1	Inleiding	3
2	Algemene uitgangspunten	5
2.1	Functie van het ATP	5
2.2	Twee of drie aansluitpunten	5
2.3	Vormgeving aansluitpunten	7
2.3.1	Kruising St. Janstraat-variant geoptimaliseerd Oost 2	8
2.3.2	Aansluitpunt Noordzijde kom Alphen (Goedentijd) met de geoptimaliseerde variant Oost 2	9
2.3.3	Aansluitpunt Zuidzijde kom Alphen (Baarleseweg) met de geoptimaliseerde variant Oost 2	10
2.3.4	Kruising met het 'Bels lijntje'	11
2.3.5	Kruising met de Dorpswaterloop	12
3	Technische uitgangspunten	13
Bijlage 1	Tekening variantenstudie	14
Bijlage 2	Tekening ATP	15

1 Inleiding

Al sinds het midden van de zeventiger jaren wordt door de Gemeente Alphen en Riel gepleit voor het vinden van een oplossing voor de verkeersproblematiek van het doorgaande verkeer door de bebouwde kom van Alphen.

Over de Baarleseweg-Raadhuisstraat-Goedentijd vindt een zodanige verkeersbelasting plaats dat hiermede grote gevaren ontstaan voor de verkeersveiligheid en de leefbaarheid in deze straten en de daaraan verbonden directe omgeving. In de directe omgeving is de problematiek aan de westzijde, met name de Chaamseweg-Willibrordplein, en aan de oostzijde, de Stationstraat, direct verbonden met de problematiek van het doorgaande verkeer.

Vorig jaar heeft de Gemeente Alphen en Riel, in nauwe samenwerking met haar buurgemeenten Baarle Nassau en Chaam (de zogenaamde A.B.C-gemeenten), de verkeersproblematiek in een regionale context aan de orde gesteld. Uit het daarvoor verrichte onderzoek blijkt dat de problemen van de kom Alphen, tezamen met die van Baarle Nassau en Chaam, een onderling verband hebben en als zodanig ook gestreefd moet worden naar een integrale regionale oplossing van de verkeersproblematiek in dit gebied.

Uit gevoerd overleg tussen Gemeente Alphen en Riel en de Provincie Noord Brabant is gebleken dat er van beide zijden momenteel de noodzaak wordt onderkend om de provinciale weg om te leggen rondom Alphen en de herinrichting van de komtraverse van Alphen nader uit te werken.

Om deze oplossing tot stand te brengen is er een project gestart. Dit project kent een aantal fases, die gekoppeld zijn aan een aantal belangrijke beslismomenten (de "milestones").

De planning voor het gehele projectverloop is als volgt:

- | | |
|---|----------|
| - plaatsing op het concept-uitvoeringsprogramma | mei 1996 |
| - goedkeuring/vaststelling uitvoeringsprogramma | nov 1996 |
| - sluiten van overeenkomst Provincie-Gemeente | nov 1996 |
| - start nadere uitwerking en grondverwerving | 1996 |
| - start uitvoering wegomlegging | 1998 |
| - gereed herinrichting Komtraverse | 2001 |

Er is een Projectdefinitie opgesteld die bewerkstelligd heeft dat het project geplaatst is op het provinciale Concept-Uitvoeringsprogramma 1997-2000.

Vervolgens is er een Projectplan ('spoorboekje') gemaakt voor de tweede fase. In dit Projectplan is onder meer omschreven welke werkzaamheden uitgevoerd zullen worden om te realiseren dat het project definitief geplaatst wordt op het provinciale Uitvoeringsprogramma én er een overeenkomst tussen Provincie en Gemeente afgesloten kan worden. Deze fase beslaat de periode tot het einde van het jaar 1996. De belangrijkste werkzaamheden in deze fase zijn het voorbereiden van de tracékeuze én het opstellen Algemeen Technisch Plan.

Deze studie: "Omlegging Provinciale Weg; Variantenstudie en Tracékeuze" (vierde concept d.d. 30 augustus 1996, Heidemij Advies BV, kenmerk), heeft geresulteerd in een beoordeling van een viertal mogelijke varianten voor de wegomlegging. Op basis van gevoerd overleg over deze varianten binnen de Gemeente Alphen en Riel, binnen de Provincie Noord-Brabant én gezamenlijk overleg is besloten de zogenaamde geoptimaliseerde variant Oost 2 nader uit te gaan werken in een Algemeen Technisch Plan (ATP) en bijbehorende tekening.

In deze toelichting worden de gehanteerde uitgangspunten voor deze follow-up, het ATP, nader belicht. Daarnaast is een (schetsmatige) tekening gemaakt waarin de belangrijkste technische elementen van de wegomlegging (onder meer wegprofiel, aansluitpunten en kruisingen) zijn uitgewerkt.

Achtereenvolgens worden in hoofdstuk 2 de belangrijkste algemene uitgangspunten en in hoofdstuk 3 de belangrijkste technische uitgangspunten beschreven.

2 Algemene uitgangspunten

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de functie van het ATP, of van twee of drie aansluitpunten wordt uitgegaan en welke vormgeving wordt voorgesteld bij de belangrijkste aansluitpunten en kruisingen.

2.1 Functie van het ATP

Belangrijk voor de interpretatie van het ATP, en dus van de te hanteren uitgangspunten, is de functie die het ATP heeft in het proces van de realisatie van de wegomlegging Alphen.

Het ATP, inclusief de daarbij behorende schetsmatige tekening, is een eerste concrete uitwerking van de geschetste tracélijn van de geoptimaliseerde variant Oost 2, zoals weergegeven op figuur 1. Deze geoptimaliseerde variant Oost 2 is tot stand gekomen op basis van de bestudeerde varianten uit de genoemde aspectenstudie: "Omlegging Provinciale Weg; Variantenstudie en Tracékeuze", het gepleegde nader onderzoek én het met de Gemeente Alphen en Riel en de Provincie Noord-Brabant daarover gevoerde overleg.

Het ATP is een "aangeklede schets", waarmee aan belanghebbenden een goed beeld gegeven kan worden wat de wegomlegging Alphen in ruimtelijke, verkeerskundige en verkeersbouwkundige zin gaat inhouden.

Het ATP is de voorloper van het Principeplan.

Het ATP en tekening hebben een zodanige basis dat het wel gebruikt kan worden voor de bestemmingsplanprocedure met betrekking tot de wegomlegging Alphen.

Dit betekent dat de tekening, inclusief gebruikte ondergrond, nog niet 100% nauwkeurig is voor wat betreft ligging van het tracé, de aansluitpunten en de kruisingen.

In het ATP en tekening zijn wel zoveel mogelijk reeds meegenomen de provinciale uitgangspunten voor wat betreft vormgeving, verkeersveiligheid, duurzaam veilig, ruimtelijke inpasbaarheid en duurzaamheid.

2.2 Twee of drie aansluitpunten

Belangrijk voor de uitwerking van het ATP en de tekening is of van twee of drie aansluitpunten vanuit Alphen en omgeving op de omlegging Alphen moet worden uitgegaan.

Locatiemogelijkheden voor de aansluitpunten

Twee of drie aansluitpunten heeft met name betrekking op het aantal aansluitmogelijkheden (één of twee) aan de zuid-oostkant.

Het aansluitpunt aan de Noordkant van de kom van Alphen: kruising Goedentijd-wegomlegging Alphen, zal altijd nodig zijn. Belangrijkste argument hiervoor is dat het vinden van een aansluitmogelijkheid tussen de kruising van de wegomlegging Alphen met enerzijds de Goedentijd en anderzijds de St. Janstraat geen geschikte oplossing biedt voor de bereikbaarheid van het bedrijventerrein en het verkeer dat deze bestemming heeft; deze aansluitmogelijkheid zal mogelijk zelfs leiden tot een vergroting van de huidige komproblematiek en de hoeveelheid (sluip)verkeer.

Derhalve kan het aantal aansluitmogelijkheden alleen aan de zuid-oostzijde van de kom van Alphen mogelijk worden beperkt.

Er kan daarbij enerzijds worden uitgegaan van twee aansluitmogelijkheden: de kruising St. Janstraat-wegomlegging Alphen én de kruising Baarleseweg-wegomlegging Alphen.

Anderzijds kan van één aansluitpunt worden uitgegaan: ergens op de wegomlegging Alphen ter hoogte van het bedrijventerrein, tussen de St. Janstraat en de Baarleseweg in. Het kiezen voor een van deze twee kruisingen (St. Janstraat of Baarleseweg) biedt geen goede oplossing. Bij het kiezen voor of de St. Janstraat of de Baarleseweg zal het verkeer in de kom, met al dan niet bestemming bedrijventerrein, zeker niet afnemen en mogelijk zelfs toenemen en aldus geen oplossing bieden aan de (huidige) komproblematiek.

Benodigde voorzieningen bij twee aansluitpunten

Het voorafgaande houdt in dat wanneer van twee aansluitpunten wordt uitgegaan, er op de kruising van de omlegging Alphen met de St. Janstraat zodanige voorzieningen moeten worden getroffen dat het verkeer vanuit de Kom én de omgeving van Alphen aldaar niet op de wegomlegging Alphen kan aansluiten; hetzelfde geldt voor het verkeer op de wegomlegging Alphen naar Alphen.

In principe zijn er twee mogelijkheden: het maken van een ongelijkvloerse kruising of het aanleggen van parallelwegen.

Deze laatste mogelijkheid zal leiden tot een extra doorsnijding en aantasting van het landschap. Tevens zal het aantal(huis)kavels dat doorsneden wordt toenemen; deze oplossing zal qua kosten niet wezenlijk verschillend zijn dan het aanleggen van een ongelijkvloerse kruising.

Voor wat betreft de aantasting van het landschap zal de aanleg van parallelwegen over een groter gebied een grotere aantasting betekenen, in vergelijking met de aantasting op een punt bij een ongelijkvloerse kruising. Gezien de beoogde lokatie van de ongelijkvloerse, ter hoogte van de St. Janstraat, zal de bijdrage aan de landschappelijke aantasting gezien de daar aanwezige bebouwing gering zijn

Derhalve zal bij het kiezen voor twee aansluitpunten een ongelijkvloerse kruising van de omlegging Alphen met de St. Janstraat nodig zijn. Verder zal er, op het bedrijventerrein, nieuwe infrastructuur gecreëerd moeten worden om het verkeer vanuit de kom van Alphen aan de zuidkant aansluiting te bieden op de wegomlegging Alphen. Om dezelfde bovenstaande redenen (doorsnijding van het landschap en kavels) wordt er van uitgegaan dat het verkeer vanuit Terover en Hondseind via de St. Janstraat en bedrijventerrein naar de omlegging Alphen geleid zal worden. De belasting van de wegen in Alphen zal bij twee aansluitingen toenemen.

Afweging tussen twee of drie aansluitpunten

Voor de afweging tussen twee of drie aansluitmogelijkheden moet worden beoordeeld of een oplossing meer veiligheid biedt en mogelijk goedkoper is.

Op grond van deze criteria blijkt dat twee aansluitpunten waarschijnlijk niet verkeersveiliger zijn dan drie aansluitpunten. Al het aansluitverkeer op de omlegging Alphen wordt namelijk op een punt geconcentreerd; het zal leiden tot een toename van de hoeveelheid verkeer op het stuk van de St. Janstraat dat direct aansluit aan de Stationstraat én van de hoeveelheid verkeer op het bedrijventerrein. Wanneer van twee aansluitpunten wordt uitgegaan, zal het verkeer richting bedrijventerrein van Baarle niet gaan "sluipen" via Terover en Hondseind. Op de St. Janstraat zal de hoeveelheid verkeer afnemen. Gezien de benodigde (infrastructurele) werken bij twee aansluitpunten, zoals hiervoor beschreven, zal deze oplossing beslist niet goedkoper zijn dan die met drie aansluitpunten.

Vooralsnog wordt er van drie aansluitpunten uitgegaan.

2.3 Vormgeving aansluitpunten

Voor de keuze van de vormgeving van alle drie de aansluitpunten worden de volgende criteria gehanteerd:

- het bieden van een oplossing aan de komproblematiek;
- het bijdragen aan de verkeersveiligheid;
- de ruimtelijke inpasbaarheid, en;
- de kosten.

2.3.1 Kruising St. Janstraat-variant geoptimaliseerd Oost 2

Ongelijkvloers versus gelijkvloers

Allereerst wordt de argumenten pro en contra tussen een ongelijkvloerse en gelijkvloerse kruising gezien. Dit levert de volgende overwegingen op:

- . een ongelijkvloerse kruising onttrekt geen verkeer uit de kom van Alphen, hetgeen nadelig is voor de oplossing van de komproblematiek;
- . gezien de intensiteit van het verkeer op de wegomlegging Alphen is er, o.a. vanuit een oogpunt van veiligheid, geen echte noodzaak tot het maken van een ongelijkvloerse kruising;
- . een ongelijkvloerse kruising kan leiden tot sluipverkeer naar het bedrijventerrein via de Goedentijd en Stationstraat; een gelijkvloerse kruising kan eveneens leiden tot sluipverkeer naar het bedrijventerrein via de St. Janstraat richting de Stationstraat; de nadelen van mogelijk sluipverkeer via de St. Janstraat richting de Stationstraat zijn veel geringer, mede gezien de kleine afstand, in vergelijking met het sluipverkeer door de kom van Alphen;
- . de hoeveelheid te verwachten sluipverkeer via de St. Janstraat naar de Stationstraat en het bedrijventerrein is gering; naar schatting zal hooguit 5 % van de totale hoeveelheid verkeer op de omlegging Alphen gaan 'sluipen'; dit betekent in de spits een hoeveelheid van ± 50 voertuigen per uur (± 5 vrachtwagens en ± 45 auto's); buiten de spits zijn deze aantallen nog minder; deze berekening is gedaan aan de hand van de voorhanden zijnde verkeerskundige gegevens (het Dufec verkeersonderzoek) én de daaruit afgeleide hoeveelheid verkeer richting het bedrijventerrein;
- . de hoeveelheid sluipverkeer via Terover naar het bedrijventerrein van Baarle Nassau, die kan ontstaan bij een gelijkvloerse kruising, is erg gering; in de spits is er sprake van hooguit 18 vrachtwagens per uur die deel uitmaken van het doorgaande verkeer (deze hoeveelheid is berekend uit de verkeerskundige gegevens uit het Dufec verkeersonderzoek en de daaruit afgeleide hoeveelheid doorgaand vrachtverkeer); van deze 18 vrachtwagens wordt aangenomen dat hooguit een derde (± 6 stuks) bestemming bedrijventerrein Baarle Nassau heeft dan wel ervandaan komt (de overige twee derde heeft of bestemming Baarle Nassau of een bestemming elders); de te bereiken tijdwinst om via Terover te rijden is, in vergelijking met het rijden via de omlegging Alphen en Baarleseweg, zodanig gering (ongeveer 1 minuut) dat dit niet leidt tot het gevoel dat het 'korter' is; het rijden via Terover geeft verder niet de beleving, gezien de vorm van de weg en de aankleding ervan, dat het sneller is;
- . een ongelijkvloerse kruising is, landschappelijk gezien, moeilijker inpasbaar;
- . een gelijkvloerse kruising is goedkoper dan een ongelijkvloerse kruising.

Op grond van bovenstaande argumenten is op het snijpunt van de St. Janstraat met de omlegging Alphen een gelijkvloerse kruising te prevaleren boven een ongelijkvloerse.

Door het herinrichten van de St. Janstraat, zowel in Oostelijke als in Westelijke richting, kan het verkeer richting bedrijventerrein cq. richting Terover en Baarle Nassau ontmoedigd worden gebruik te maken van deze weg. Op deze wijze kunnen eventuele negatieve gevolgen van een gelijkvloerse kruising in voldoende mate worden tegengegaan.

Vormgeving gelijkvloerse kruising

De volgende vraag is dan hoe deze gelijkvloerse kruising het beste kan worden vormgegeven.

Deze gelijkvloerse kruising kan het beste worden vormgegeven door een rotonde met vrijliggende fietspaden.

De volgende argumenten gelden hiervoor. Deze oplossing is veilig voor het fietsverkeer (ook in vergelijking met een gelijkvloers kruispunt met stoplichten); een rotonde heeft het effect dat het autoverkeer ervoor afremt en op de rotonde opletten en langzaam rijdt.

De mogelijkheid van een rotonde gecombineerd met een fietstunnel is weliswaar vanuit verkeersveiligheid een te overwegen oplossing, echter qua beleving is deze variant niet aantrekkelijk ('het is donker en eng') en deze variant is duurder.

2.3.2 Aansluitpunt Noordzijde kom Alphen (Goedentijd) met de geoptimaliseerde variant Oost 2

Bij het aansluitpunt aan de noordzijde speelt de vraag ongelijkvloers of gelijkvloers niet. Wel aan de orde is hoe dit aansluitpunt vorm te geven.

Als vormgevingsvarianten worden beschouwd een rotonde en een T-splitsing. Gezien de aard van de wegomlegging Alphen én de aansluitmogelijkheden worden alleen deze twee mogelijkheden beschouwd.

Aan de hand van de genoemde vier criteria wordt bezien welke vormgeving het beste is.

De volgende argumenten pro en contra tussen een T-splitsing en een rotonde worden meegenomen:

- . zowel een T-kruising als een rotonde dragen op dezelfde wijze bij aan de oplossing van de komproblematiek;
- . een T-kruising vraagt, in principe, minder ruimte dan een rotonde én is qua ruimtebeslag in de bestaande situatie inpasbaar; echter voor het fietsverkeer vanuit de kom naar het noorden en naar de Schellestraat, c.q. visa versa, zullen aparte voorzieningen getroffen moeten worden om de oversteek met deze T-kruising op een veilige manier te kunnen waarborgen; deze voorzieningen zullen een extra ruimtebeslag met zich meebrengen;
- . door de aanleg van een rotonde zodanig in de beschikbare ruimte in te plannen, in de open ruimte ± 100 tot 150 m. zuidelijk van het aansluitpunt van de Schellestraat met de Goedentijd én de aansluiting met de Goedentijd op de rotonde te reconstrueren, zal deze qua ruimtebeslag geen bezwaren veroorzaken en is deze ruimtelijk goed inpasbaar; een rotonde is tevens een verkeersveilige oplossing voor het fietsverkeer;
- . een T-kruising kan meer bijdragen aan de beleving van een provinciale doorgaande weg; echter in de bestaande situatie zal het doorgaande verkeer bijna een haakse bocht moeten gaan maken; dit betekent dat het verkeer zal moeten afremmen hetgeen afbreuk doet aan het beeld van een doorgaande provinciale weg; daarnaast heeft dit in positieve zin het effect dat het doorgaande verkeer haar snelheid zal moeten minderen, overigens hetzelfde effect wat door een rotonde bewerkstelligd wordt;
- . een T-kruising kan meer garantie bieden ten aanzien van de 'afscherming' van de kom van Alphen voor het doorgaande verkeer; echter door een goede bewegwijzering wordt bij een rotonde hetzelfde bereikt;
- . qua kosten is er nauwelijks verschil tussen de aanleg van een T-kruising en een rotonde.

Op grond van bovenstaande argumenten wordt van een rotonde uitgegaan.

2.3.3 Aansluitpunt Zuidzijde kom Alphen (Baarleseweg) met de geoptimaliseerde variant Oost 2

Bij het aansluitpunt aan de zuidzijde speelt de vraag ongelijkvloers of gelijkvloers eveneens niet. Wel aan de orde is hoe dit aansluitpunt vorm te geven.

Ook hier worden, om dezelfde redenen als bij het aansluitpunt aan de noordzijde, alleen als vormgevingsvarianten beschouwd een rotonde en een T-splitsing.

Aan de hand van de dezelfde, hiervoor genoemde, criteria wordt gezien welke vormgeving het beste is.

Argumenten pro en contra tussen een T-splitsing en een rotonde:

- . zowel een T-kruising als een rotonde dragen op dezelfde wijze bij aan de oplossing van de komproblematiek;
- . een T-kruising vraagt, in principe, minder ruimte dan een rotonde én is qua ruimtebeslag in de bestaande situatie inpasbaar; echter voor het fietsverkeer vanuit de kom van Alphen naar Baarle Nassau, c.q. visa versa, zullen aparte voorzieningen getroffen moeten worden om de oversteek met deze T-kruising op een veilige manier te kunnen waarborgen; deze voorzieningen zullen een extra ruimtebeslag met zich meebrengen;
- . qua benodigde ruimte is een rotonde goed inpasbaar;
- . een T-kruising draagt meer bij aan de beleving van een provinciale doorgaande weg; echter het doorgaande verkeer zal gezien de ligging van de kruising nauwelijks behoeven af te remmen; vanuit een oogpunt van verkeersveiligheid is dit een niet gewenste situatie; een rotonde zal al het verkeer doen afremmen;
- . een T-kruising biedt meer garantie ten aanzien van de 'afscherming' van de kom van Alphen voor het doorgaande verkeer; echter door een goede bewegwijzering wordt bij een rotonde hetzelfde bereikt.

Qua kosten is er ook hier nauwelijks verschil tussen de aanleg van een T-kruising en een rotonde; derhalve speelt dit criterium geen rol.

Op grond van bovenstaande argumenten wordt van een rotonde uitgegaan.

2.3.4 Kruising met het 'Bels lijntje'

Op grond van overwegingen van verkeersveiligheid wordt uitgegaan van een ongelijkvloerse kruising tussen het Bels lijntje en de wegomlegging Alphen.

De vraag is echter hoe deze ongelijkvloerse kruising het beste kan worden vorm gegeven. Er zijn een aantal mogelijkheden:

- . de omlegging Alphen geheel verdiept aan te leggen;
- . een fietsersbrug over de wegomlegging Alphen aan te leggen;
- . een combinatie van de vorige twee mogelijkheden.

Aan de hand van de criteria landschappelijke inpasbaarheid, doorsnijding van de ecologische zone én kosten wordt beoordeeld welke oplossing het meest geschikt is.

Om de beleving van het Bels lijntje in het landschap te garanderen heeft het de voorkeur om de wegomlegging Alphen naar beneden te brengen; om dezelfde, landschappelijke, reden heeft het maken van een fietsersbrug niet de voorkeur.

Het instandhouden (niet onderbreken) van de ecologische verbindingszone van het 'Bels lijntje' is een argument om een ongelijkvloerse kruising te overwegen. Er zal echter hierbij wel aandacht moeten worden gegeven aan de mogelijkheden voor het wild om deze zone te kunnen passeren. Oplossing kan zijn het voorgestelde fietspad als een cervibrug (wildbrug) uit te voeren.

Qua kosten is het verdiept aanleggen van de wegomlegging Alphen duur.

Door de weg circa 2,5 m. verdiept aan te leggen en een fietsersbrug circa 3 à 3,5 m. omhoog te brengen wordt een compromis gevonden tussen landschappelijke inpasbaarheid, de doorsnijding van de ecologische verbindingszone en de kosten. Derhalve wordt hiervan uitgegaan.

Echter deze oplossing zal wel nog wat nadere studie vereisen. Uit oude gegevens (1973) valt geen juiste conclusie te trekken over de juiste grondwaterstand op dit moment. Indien deze gegevens niet te verkrijgen zijn van een recentere datum is het verstandig om dit op korte termijn te onderzoeken. Indien een onderzoek wordt opgestart is het verstandig om gelijktijdig een geohydrologisch onderzoek en een milieukundig onderzoek op te starten.

2.3.5 Kruising met de Dorpswaterloop

De kruising met de dorpswaterloop zal zo plaats moeten vinden dat de natte ecologische verbindingszone niet verbroken wordt. Hierbij kan gedacht worden aan het toepassen van brede duikerelementen.

In de verder plan uitwerking zal er extra aandacht besteed moeten worden aan het handhaven van de natte ecologische verbindingszone.

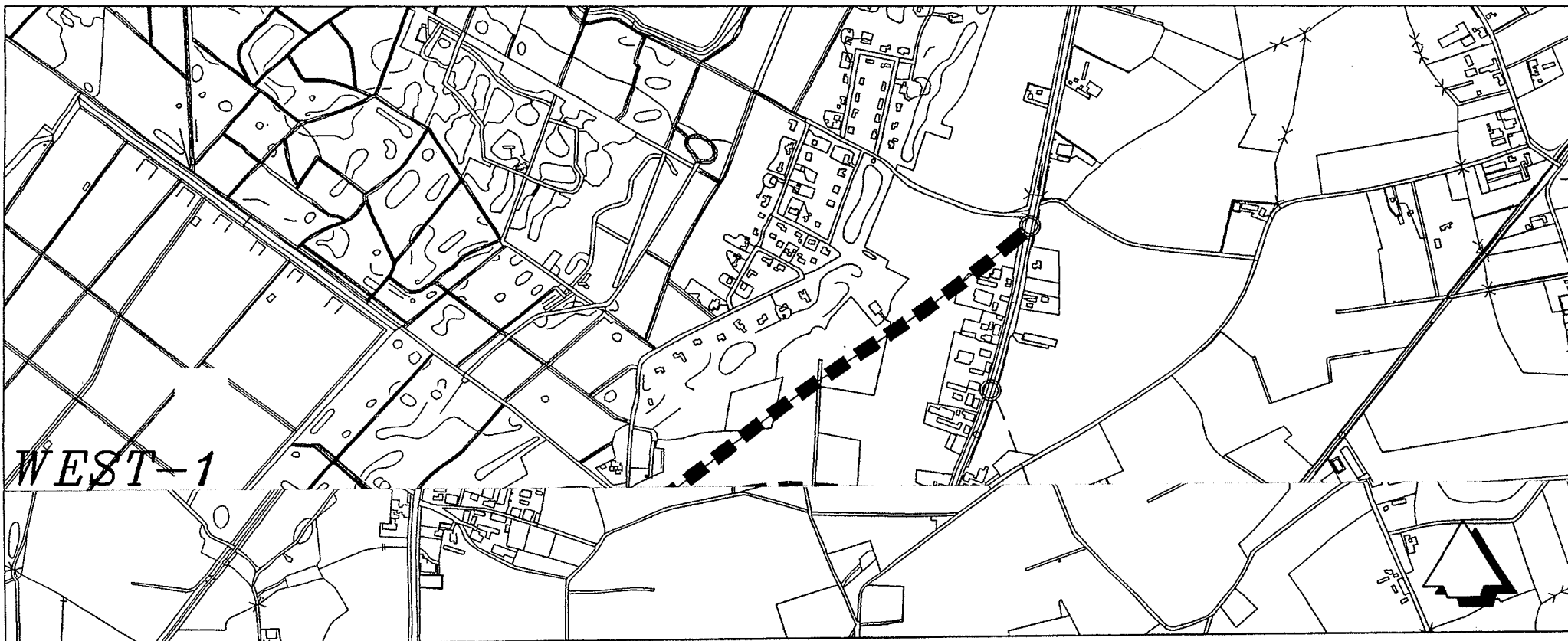
3 Technische uitgangspunten

Voor het technisch ontwerp is in overleg met de provincie de volgende uitgangspunten afgesproken:






- . er is gekozen voor een weg met een hoofdcategorie C, dit wil zeggen een weg met een geheel of gedeeltelijk gesloten verklaring;
- . in de hoofdcategorie C is gekozen voor een categorie weg V, dit is een weg met een regionaal belang met een functie voor het lange-afstandsverkeer;
- . voor de categorie weg V geldt een ontwerpsnelheid van 80 km/uur;
- . omdat voor zowel het doorgaande als bestemmingsfietsverkeer de route door het Alphen korter is en aantrekkelijker om te fietsen is gekozen om de weg uit te voeren zonder aanliggende fietspaden;
- . geen langzaam verkeer i.v.m. vermijden van vermenging van verkeersoorten; dit om de veiligheid te vergroten en provinciale uitstraling te bevorderen
- . het weg ontwerp zal zoveel mogelijk volgens het duurzaam veilig worden ontworpen
- . eventuele nadere provinciale veiligheidseisen en duurzaamheidseisen zullen indien aangegeven en binnen de opdracht van de gemeente vallen worden meegenomen;
- . het verticaal alligement nabij de kruising met het 'Bels Lijntje' zal in de verder planvorming nader worden uitgewerkt;
- . de landschappelijk inpassing zal ook bij de technische uitwerking worden meegenomen. Aandachtspunten hierbij zijn o.a. de ligging ten opzichte van het maaiveld, de bermsloten, de verschillende verbindingzones etc.

Bijlage 1

Tekening variantenstudie



WEST-1

-   geoptimaliseerd trace
-   trace
-  volwaardige kruising

Topografische ondergrond (c) 1994 Topografische Dienst, Emmen

gemeente alphen en riel
pva omlegging provinciale weg

Projectnummer 632-36187-1

Tekening A

Schaal 1:12500

Cluster infrastructuur

Ind. vorm rp

Besteksnr.

Code Id

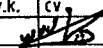
Afmetingen

Filename t-trace.dwg

Projectleider ing w. v.d. kamp

Vestigingsplaats 's-herbergenbosch/maastricht

situatie geoptimaliseerde trace's

Cateland	h.v.d.w.	r.v.k.	cv				
Gecontroleerd							
Datum	030796	aug '96	25-10'96				
Microfilm							

 heidemij advies

Heidemij Advies BV
Statutair gevestigd te Arnhem
Handelsregister Arnhem 53755

Auteursrechten voorbehouden

Bijlage 2

Tekening ATP