

928-34(2e)

# **Omlegging Provinciale Weg Alphen Richtlijnen Milieu-effectrapport**

**Gemeente Alphen-Chaam**

20 mei 1998

# Inhoud

Hoofdpunten	1
1 Inleiding	3
2 Probleemstelling, doel en besluitvorming	5
2.1 Probleemstelling	5
2.2 Doel	5
2.3 Besluitvorming	5
3 Voorgenomen activiteit en alternatieven	7
3.1 Algemeen	7
3.2 Keuze van alternatieven	8
3.3 Nulalternatief/referentiekader	9
3.4 Meest milieuvriendelijk alternatief	9
4 Bestaande milieutoestand, autonome ontwikkeling en milieu-effecten	11
4.1 Algemeen	11
4.2 Landschap en cultuurhistorie	12
4.3 Bodem en water	13
4.4 Levende natuur	13
4.5 Geluid en trillingen	13
4.6 Veiligheid	14
4.7 Woon- en leefmilieu	15
5 Vergelijking van de alternatieven	17
6 Leemten in informatie	19
7 Evaluatieprogramma	21
8 Vorm en presentatie	23
9 Samenvatting van het MER	25
Bijlage 1	Lijst van inspraakreacties en adviezen
Bijlage 2	Overzicht aanvullingen adviesrichtlijnen
Bijlage 3	Inspraaknota

## Hoofdpunten

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant hebben het voornemen om de provinciale weg om de kern van Alphen te leggen. Voorwaarde daarbij is dat tevens herinrichting van de komtraverse plaatsvindt.

Hiervoor wordt een milieu-effectrapportage (m.e.r.)-procedure gevolgd. De m.e.r. wordt gekoppeld aan de wijziging van het bestemmingsplan voor het buitengebied van de voormalige gemeenten Alphen en Riel. Het gemeentebestuur van Alphen-Chaam treedt op als het bevoegd gezag.

De belangrijkste onderdelen van het milieu-effectrapport (MER) voor deze activiteit zijn:

- De afstemming van de voorgenomen activiteit met het regionale verkeersplan moet duidelijk in het MER worden beschreven.
- De keuze om de westelijke tracés niet verder in het MER uit te werken wordt in de startnotities voldoende onderbouwd. Het oostelijke tracé moet zich baseren op:
  - het maximaal ontlasten van de bestaande traverse van zowel doorgaand verkeer als bestemmingsverkeer;
  - het aantal en de locaties van de toegangsroutes naar de dorpskern;
  - alternatieve routes voor verkeerscategorieën die geen gebruik mogen maken van de omlegging, met name (zwaar) landbouwverkeer;
  - het zoveel mogelijk sparen en daarnaast het herstellen van de droge en natte ecologische verbindingzones;
  - het handhaven en verbeteren van de fietsroutes;
  - een goed gebruik van de ruimte tussen de omleiding en de bebouwde kom: enerzijds moet er voldoende ruimte zijn voor de gewenste dorpsontwikkeling en anderzijds moet er zo weinig mogelijk restruimte over blijven.

## 1 Inleiding

Voor u liggen de richtlijnen voor de inhoud van het Milieu-effectrapport (MER) omlegging provinciale weg Alphen, zoals deze zijn vastgesteld door de gemeente Alphen-Chaam.

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant hebben het voornemen om de provinciale weg om de kern van Alphen te leggen. Voorwaarde daarbij is dat tevens herinrichting van de komtraverse plaatsvindt. Hiervoor wordt een milieu-effectrapportage (m.e.r.)-procedure gevolgd. De m.e.r. wordt gekoppeld aan de wijziging van het bestemmingsplan 'buitengebied Alphen en Riel'. Het gemeentebestuur van Alphen-Chaam treedt derhalve op als het bevoegd gezag.

Op 16 januari 1998 is met de kennisgeving van de startnotitie in diverse kranten de te doorlopen m.e.r.-procedure voor de omlegging Alphen formeel gestart. De startnotitie heeft vanaf 19 januari voor een periode van vier weken in het gemeentehuis ter inzage gelegen. Gedurende deze periode was er de gelegenheid schriftelijk te reageren. In bijlage 1 is een overzicht van de inspraakreacties en adviezen opgenomen. De inspraaknota, waarin is verwoord hoe met de reacties op de startnotitie tijdens het vervolg van de procedure zal worden omgegaan, is als bijlage 3 opgenomen.

De startnotitie en de (schriftelijke) reacties op de startnotitie zijn gebruikt bij het opstellen van het advies voor de richtlijnen door de Commissie voor de Milieu-effectrapportage. Het doel van het advies is om aan te geven welke informatie het MER moet bevatten om het mogelijk te maken het milieubelang volwaardig in de besluitvorming mee te wegen.

De adviesrichtlijnen zijn aan de hand van de inspraakreacties, het advies van de overige wettelijke adviseurs en aanvullende beleidsuitgangspunten door de gemeente op enkele punten aangevuld. In bijlage 2 is, om een snelle vergelijking te kunnen maken tussen de adviesrichtlijnen en de definitieve richtlijnen, een kort overzicht van deze aanvullingen opgenomen.



## 2 Probleemstelling, doel en besluitvorming

### 2.1 Probleemstelling

In de startnotitie wordt aangegeven dat de aanleiding voor de m.e.r. de hoge verkeersbelasting in de kom van Alphen is. Duidelijk wordt aangegeven waardoor deze verkeersbelasting veroorzaakt wordt en hoe deze belasting zich in de toekomst zal ontwikkelen. De N422 krijgt een belangrijke verkeersfunctie tussen de A58 en België, mede ter ontlasting van een aantal min of meer parallelle routes (zoals Breda – Chaam – Turnhout) die verkeersluwer dienen te worden. Het zal nodig zijn in het MER nader in te gaan op deze regionale verkeersstructuur en de functie van de N422 hierin.

### 2.2 Doel

Het doel van de voorgenomen activiteit wordt in de startnotitie als volgt verwoord: *Het ontwikkelen van een duurzame oplossing voor de verkeersproblematiek in de kom van Alphen. Hierbij zullen bestaande waarden en functies in het gebied zoveel mogelijk worden ontzien en waar mogelijk versterkt. Waar mogelijk zal aansluiting worden gezocht bij bestaande plannen en toekomstige ontwikkelingen.*

In het MER dienen de criteria te worden gedefinieerd (waaronder milieucriteria) waaraan de alternatieven zullen worden getoetst zodat kan worden nagegaan in hoeverre deze voldoen aan de gekozen eisen van duurzaamheid (zie startnotitie). Er dient te worden aangegeven welke verkeersbelasting acceptabel wordt geacht voor de kom van Alphen en voor de nieuwe omleiding. Ook dienen de 'bestaande waarden en functies' nader te worden omschreven.

De ruimtelijke gevolgen voor Alphen (ontstaan restruimte, begrenzing gebied) horen deel van de doelstelling uit te maken.

### 2.3 Besluitvorming

Kort moet worden aangegeven welke randvoorwaarden en uitgangspunten (ruimtelijke beperkingen, grenswaarden emissies e.d.) gelden bij dit voornemen. Hierbij dient te worden verwezen naar de beleidsnota's, (ontwerp-)plannen en wetten, waarin deze zijn of worden vastgelegd (zie ook inspraakreactie nummer 29, bijlage 1). De afstemming van de voorgenomen activiteit met de regionale verkeersplannen vraagt speciale aandacht. Aangegeven moet worden of er in (de omgeving van) het studiegebied gebieden liggen, die op grond van milieuaspecten een speciale status, functie of waarde in het beleid hebben of krijgen, zoals bijvoorbeeld de twee ecologische verbindingzones ten oosten van de kern van Alphen. Verder dient invulling gegeven te worden aan de provinciale uitwerking van het Compensatiebeginsel en aan de verdrogingsbestrijdingstaakstelling (zie ook inspraakreacties nummer 29 en 38, bijlage 1). De consequenties hiervan voor de ontwikkeling van alternatieven moeten eveneens worden aangegeven.

Tevens moet beschreven worden welke maatstaven voor de afweging van alternatieven (bijvoorbeeld grens- en streefwaarden) aan het milieubeleid worden ontleend.

Het MER dient aan te geven dat het is opgesteld voor de wijziging van het bestemmingsplan van het buitengebied van de voormalige gemeente Alphen en Riel, thans Alphen en Chaam.

Tevens kan worden beschreven volgens welke procedure en welk tijdpad dit geschiedt en welke adviesorganen en instanties daarbij formeel en informeel zijn betrokken. Tot slot moeten de besluiten worden aangegeven die in een later stadium nog moeten worden genomen om de voorgenomen activiteit te realiseren.

### 3 Voorgenomen activiteit en alternatieven

#### 3.1 Algemeen

De voorgenomen activiteit en de alternatieven moeten worden beschreven voor zover deze gevolgen hebben voor het milieu. Hierbij verdient het aanbeveling om onderscheid te maken tussen activiteiten die plaatsvinden in de realisatiefase (inrichting/aanleg) en de gebruiksfase (gebruik en beheer).

Bij de beschrijving van de voorgenomen activiteit dient de plaats, aantal en vorm van de aansluitingen van de aan te leggen omlegging aan het bestaande wegennet nader te worden uitgewerkt. Speciale aandacht verdient de afwikkeling van het langzaam verkeer, met name het landbouwverkeer (zie verslag van de informatie- en inspraakavond op 27 januari 1998). Wanneer de omleiding niet voor hen toegankelijk zal zijn, kan dit mogelijk negatieve effecten hebben op de bereikbaarheid, de verkeersveiligheid en de leefbaarheid op andere routes. Derhalve dienen mogelijke alternatieve routes te worden gezocht of gecreëerd. De komtraverse mag daarbij naar het oordeel van de gemeente nadrukkelijk geen dienst doen als alternatieve route. De fysieke barrière die de omlegging vormt in de bestaande verkeersbewegingen van motorvoertuigen, (brom)fietsers, voetgangers en ruiters moet tot een minimum worden beperkt.

#### **Leefbaarheidsbevorderende maatregelen**

Tot leefbaarheidsbevorderende maatregelen kunnen mitigerende maatregelen en eventueel compenserende maatregelen worden gerekend. Per alternatief dient te worden aangegeven in welke mate de leefbaarheid langs het nieuwe en het bestaande wegennet verandert. Duidelijk dient te worden aangegeven op welke wijze het comfort en de veiligheid van voetgangers en fietsers wordt gehandhaafd, dan wel verbeterd. Dit geldt met name voor die punten waar de omlegging bestaande of nieuwe routes voor het langzaam verkeer kruist.

Bij elk alternatief moet worden aangegeven welke preventieve, mitigerende en compenserende maatregelen worden getroffen (bijvoorbeeld maatregelen gericht op het reduceren van verstoring, versnippering of vernietiging).

Als mitigerende maatregelen dienen in ieder geval te worden overwogen:

- maatregelen ter vermindering van de milieuschade/hinder in de bestaande en geplande *stedelijke* omgeving, zoals (hogere) geluidsschermen/-wallen;
- maatregelen ter vermindering van de milieuschade/-hinder in de *landelijke* omgeving, zoals faunapassages, aanpassing van de verlichting, geluidwerende maatregelen in verband met de fauna, maatregelen ter beperking van de schade aan de (geo-)hydrologische relaties.

In het MER dient een inschatting te worden gemaakt van de effectiviteit van deze maatregelen. Wordt de overlast en hinder als gevolg van de omlegging tot een aanvaardbaar niveau gereduceerd?



Wat betreft de landschappelijke inpassing is het voldoende om in eerste instantie een globaal onderzoek te doen naar het (half) verdiept aanleggen van de weg. Wanneer hieruit blijkt dat dit geen reële variant is, hoeft deze variant niet op detailniveau te worden uitgewerkt. Overigens biedt een weg op maaiveldhoogte de mogelijkheid om door laanbeplanting een landschappelijke verbetering te bewerkstelligen.

De voorgenomen activiteit heeft effecten op twee ecologische verbindingzones uit de provinciale ecologische hoofdstructuur. Voor natuurelementen en natuurgebieden binnen de verbindingzone geldt het compensatiebeginsel. Een compensatiemogelijkheid is bijvoorbeeld de eerder geuite beleidswens om de ecologische verbindingzone te herstellen door deze langs de omleggingsroute aan te leggen. Een andere mogelijkheid is een versterking van de ecologische en landschappelijke betekenis van de Dorpsloop (zie Ruimtelijke studie Alphen-Oost, Compositie 5 Stedenbouw B.V., september 1997, bladzijde 18).

### 3.2 Keuze van alternatieven

De keuze van de alternatieven is in de startnotitie voldoende gemotiveerd (zie startnotitie, paragraaf 3.3, blz. 19-21). Het afvallen van de westelijke alternatieven om redenen van behoud van natuur, landschap, cultureel erfgoed en het in stand houden van het woon- en leefmilieu is duidelijk uitgelegd. De ruimte tussen de alternatieven Oost 1 en Oost 2 dient als het zoekgebied te worden beschouwd waarbinnen het tracé nader kan worden vastgesteld. Het voorkeursalternatief dient zich te baseren op:

- het maximaal ontlasten van de bestaande traverse van zowel doorgaand verkeer als bestemmingsverkeer;
- het minimaliseren van overlast bij doorsnijding van bebouwingslinten;
- het aantal en de locaties van de toegangsroutes naar de dorpskern;
- alternatieve routes voor verkeerscategorieën die geen gebruik mogen maken van de omlegging, met name (zwaar) landbouwverkeer;
- het zoveel mogelijk sparen en daarnaast het herstellen van de droge en natte ecologische verbindingzones;
- het handhaven en verbeteren van de fietsroutes;
- een goed gebruik van de ruimte tussen de omleiding en de bebouwde kom: enerzijds moet er voldoende ruimte zijn voor de gewenste dorpsontwikkeling en anderzijds moet er zo weinig mogelijk restruimte over blijven.

Eventueel kan de motivering van de keuze van de alternatieven worden opgenomen in een apart hoofdstuk waarin meer informatie is opgenomen over de belangrijke keuzen bij de opstelling van het MER.

Bij de keuze van de alternatieven dient een verband te worden gelegd met de doelstelling van het project (zie paragraaf 2.2 van deze richtlijnen).

Om een onderlinge vergelijking mogelijk te maken moeten de te vergelijken alternatieven tot op hetzelfde detailniveau worden uitgewerkt.

In ieder geval moet het meest milieuvriendelijke alternatief worden beschreven.

### 3.3 Nulalternatief/referentiekader

Het nulalternatief kan als niet reëel worden beschouwd, omdat het nulalternatief geen oplossing biedt voor de huidige en toekomstige verkeersproblematiek. Daarom kan het MER volstaan met het beschrijven van de huidige milieusituatie en de autonome ontwikkeling in het studiegebied.

Bij deze beschrijving moet het MER uitgaan van ontwikkelingen van de huidige activiteiten in het studiegebied en van besluiten over nieuwe activiteiten.

Als niet zeker is of bepaalde ingrijpende activiteiten zullen doorgaan of niet, dan kunnen eventueel verschillende scenario's hiervoor worden gebruikt.

### 3.4 Meest milieuvriendelijk alternatief

Het meest milieuvriendelijke alternatief (mma) moet:

- realistisch zijn, dat wil zeggen het moet voldoen aan de doelstellingen van de initiatiefnemer, alsmede binnen zijn of haar competentie liggen;
- uitgaan van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming en/of verbetering van het milieu.

Geadviseerd wordt om bij het ontwikkelen van het mma een 'actieve' aanpak te volgen. Hiermee wordt bedoeld dat eerst de waarden van landschap, natuur, cultureel erfgoed en leefbaarheid in het gebied worden benoemd. Het mma is dan het alternatief dat maximaal deze waarden spaart of zelfs versterkt. Het mma moet met name ingaan op de aspecten veiligheid en bereikbaarheid voor zover van belang voor het langzaam verkeer.



## 4 Bestaande milieutoestand, autonome ontwikkeling en milieu-effecten

### 4.1 Algemeen

De bestaande toestand van het milieu in het studiegebied, inclusief de autonome ontwikkeling hiervan, moet worden beschreven als referentie voor de te verwachten milieueffecten.

Daarbij wordt onder de autonome ontwikkeling verstaan: de toekomstige ontwikkeling van het milieu, zonder dat de voorgenomen activiteit of een van de alternatieven wordt gerealiseerd. Bij deze beschrijving moet het MER uitgaan van ontwikkelingen van de huidige activiteiten in het studiegebied en van reeds genomen besluiten over nieuwe activiteiten (dit komt overeen met de milieugevolgen van het nulalternatief / de referentiesituatie). Hierbij kan worden gedacht aan woningbouw, uitbreiding bedrijventerrein, ruilverkaveling en regionale verkeersplannen.

Als niet zeker is of bepaalde ingrijpende activiteiten zullen doorgaan of niet, dan kunnen hiervoor verschillende scenario's worden gebruikt.

Bij de berekeningen van de milieueffecten moet worden uitgegaan van de volgende invoergegevens: verkeersintensiteiten, gemiddelde rijksnelheden, verkeerssamenstelling per wegvak (o.a. landbouwverkeer en fietsverkeer) en de herkomst en bestemming van het (snel en langzaam) verkeer.

#### Studiegebied

Het studiegebied (invloedsgebied) moet op kaart worden aangegeven en omvat het tracé van de aan te leggen weg/wegen (inpassingsgebied) en de omgeving waarin effecten kunnen optreden. De komtraverse behoort nadrukkelijk tot het studiegebied (zo wordt tevens een beeld verkregen van de positieve effecten van de omlegging).

Per milieuaspect kan de omvang van het studiegebied verschillen. De begrenzing van de studiegebieden moet worden gemotiveerd en op kaart worden aangegeven.

Het studiegebied voor het milieu-aspect geluid wordt beïnvloed door significante veranderingen in de verkeersintensiteit en -samenstelling van het op de tracédelen aansluitende verkeersnetwerk. Een significante verandering in de intensiteit op een wegvak kan daarbij arbitrair gesteld worden op een toename van ten minste 30% of een afname van ten minste 20% ten opzichte van de referentiesituatie.

Tevens moet op kaart een overzicht worden gegeven van de in het studiegebied gelegen gevoelige gebieden en objecten op het gebied van natuur, landschap en cultuurhistorie.

#### Referentiejaar

Voor de autonome milieuontwikkeling en de milieueffecten moet een referentiejaar genomen worden. Het referentiejaar wordt ontleend aan de vigerende beleidsnota's. Bij voorkeur wordt het jaar 2010 genomen, de planhorizon van SVV2. Daarnaast dient het MER aan te geven of er grote veranderingen te verwachten zijn ná het jaar 2010.

### Type milieu-informatie

Bij de beschrijving van de milieugevolgen dienen de volgende algemene richtlijnen in acht te worden genomen:

- behalve directe effecten moeten ook afgeleide effecten worden beschreven zoals effecten van te initiëren veranderingen in ruimtegebruik en grondstoffengebruik (bijv. bij gebruik van ophoogzand of grind);
- onzekerheden en onnauwkeurigheden in de voorspellingsmethoden en in gebruikte gegevens moeten worden vermeld;
- de manier waarop milieugevolgen zijn bepaald dient inzichtelijk en controleerbaar te zijn door het opnemen van basisgegevens in bijlagen of expliciete verwijzing naar geraadpleegd achtergrondmateriaal;
- vooral aandacht moet besteed worden aan die effecten die per alternatief verschillen of die welke de gestelde normen (bijna) overschrijden;
- minder gangbare voorspellingsmethoden moeten worden gemotiveerd.

Bij onzekerheden over het wel of niet optreden van effecten moet in ieder geval het slechtste denkbare scenario (worst case) worden gebruikt.

Ook dient een indicatie te worden gegeven van mogelijke effecten van voorzienbare secundaire ruimtelijke ontwikkelingen die door de alternatieven geïnitieerd of gestimuleerd kunnen worden ('vervolgeffecten').

De volgende paragrafen bevatten aandachtspunten voor deze milieuaspecten.

## 4.2 Landschap en cultuurhistorie

Het gaat hierbij om de ruimtelijke structuren en patronen en de landschapstypen en de cultuurhistorisch (inclusief archeologisch) belangrijke objecten.

De belangrijkste aspecten, waar aandacht aan besteed moet worden bij de beschrijving van de bestaande milieutoestand, de autonome milieuontwikkeling en de milieueffecten zijn:

- (verandering in) de ruimtelijke structuur (grootschalig/kleinschalig; open/gesloten) en de functionele patronen;
- aanwezigheid/aantasting van cultuurhistorische elementen en patronen, zoals oude bewoningsplaatsen, verkavelingspatronen, bebouwingspatronen, wegenpatronen, beplantingspatronen;
- aantasting/mogelijkheden voor uitbreiding van gebieden met een speciale beleidsstatus, functie of waarde (onder andere waardevolle cultuurlandschappen, zie ook paragraaf 2.3 van deze richtlijnen).

Gezien de hoge tot zeer hoge archeologische verwachting van het gebied rond Alphen wordt aanbevolen om een Aanvullende Archeologische Inventarisatie uit te voeren (zie ook inspraakreactie nummer 20, bijlage 1). Indien dit vooronderzoek tijdig is afgerond dienen de resultaten nog te worden meegenomen in het MER.

### 4.3 Bodem en water

Het gaat hierbij om de kwaliteit, de uiterlijke verschijningsvorm en de opbouw van de bodem en, indien relevant, de diepere ondergrond en de kwaliteit en beweging van het samenhangende grond- en oppervlaktewater.

De belangrijkste aspecten, waar aandacht aan besteed moet worden bij de beschrijving van de bestaande milieutoestand, de autonome milieuontwikkeling en de milieueffecten zijn:

- aanwezigheid van en invloed op bodem- en grondwaterbeschermingsgebieden;
- gevoeligheid voor en verandering in grondmechanische processen (zetting);
- bestaande en toekomstige bodem- en grondwaterkwaliteit. Hierbij moet rekening worden gehouden met doorsnijding of beïnvloeding van verontreinigde locaties nabij het tracé/de tracés;
- bestaande en toekomstige grondwaterhuishouding (verdroging/vernatting, grondwaterpeil, kwel/infiltratie) en stromingspatronen (zie ook inspraakreactie nummer 29, bijlage 1);
- bestaande en toekomstige oppervlaktewaterkwaliteit en -huishouding;
- bestaand en toekomstig reliëf;
- invloed op het bodemarchief, aantasting van de bodemopbouw, van zeldzame geologische lagen of bodemtypen.

### 4.4 Levende natuur

De belangrijkste aspecten, waar aandacht aan besteed moet worden bij de beschrijving van de bestaande milieutoestand, de autonome milieuontwikkeling en de milieueffecten zijn de doorsnijding en aantasting van bestaande en gewenste ecologische zones en verbindingen.

### 4.5 Geluid en trillingen

De belangrijkste aspecten, waar aandacht aan besteed moet worden bij de beschrijving van de bestaande milieutoestand, de autonome milieuontwikkeling en de milieueffecten zijn:

- de geluidsbelasting (inclusief die van de andere relevante bronnen zoals andere wegen, industrie en gemotoriseerde recreatie), zo mogelijk berekend met behulp van het referentieniveau van het omgevingsgeluid<sup>1</sup>;
- de niveaus ten gevolge van eventueel aanwezige niet-omgevingseigen bronnen (zie IL-HR-15-01);
- geluidsaneringsituaties;
- het met geluid belaste oppervlak d.m.v. contouren;
- het aantal gehinderden, bijvoorbeeld uit te drukken met behulp van de populatiehinderindex (PHI) of via de dosis-effectrelaties van VROM;

---

<sup>1</sup> Dit niveau dient op een voldoende aantal representatieve punten te worden bepaald in overeenstemming met de regels van ICG-rapport IL-HR-15-01 (1981). Voor stiltegebieden zou de geluidsbelasting in alle gevallen met behulp van het referentieniveau moeten worden aangegeven.

- de verwachte verlaging van het geluidsniveau bij de huidige traverse door de dorpskern en de verandering van het geluidsniveau bij de toeleidende wegen en de nieuw aan te leggen weg;
- bestaande en geplande geluidgevoelige objecten en gebieden (woon-, natuur-, stilte-, relatieve stille- en recreatiegebieden) en de invloed daarop;
- trillingshinder of -schade (niveau en bereik) ten gevolg van het verkeer of andere relevante bronnen (voor wegen het aantal woningen en trillingsgevoelige bebouwing binnen circa 50 m van de weg, met schatting van het schaderisico).

Bij de berekeningen moet zo veel mogelijk rekening worden gehouden met de werkelijke te verwachten veranderingen in de verkeerssamenstelling en de verdeling van voertuigbewegingen over het etmaal en over de week. Als de verkeersintensiteit of -samenstelling duidelijk verschilt voor verschillende uren van de dag, dagen van de week, respectievelijk perioden van het jaar moeten die verschillen en de invloed daarvan op de geluidsbelasting worden vermeld.

De berekeningen moeten worden uitgevoerd overeenkomstig het Reken- en Meetvoorschrift Verkeerslawaaï van de Wet geluidshinder. Bij de bepaling van het aantal (al dan niet ernstig) gehinderden en akoestisch ruimtebeslag, eventueel met geluidafschermdende voorzieningen, mag geen rekening worden gehouden met de aftrek ingevolge artikel 103 van de Wet geluidshinder.

#### 4.6 Veiligheid

Risico's waaraan de gebruiker van de weg wordt blootgesteld moeten kwalitatief worden beschreven, voor zover dat voor de vergelijking van de tracé-alternatieven relevant is.

De belangrijkste aspecten, waar aandacht aan besteed moet worden bij de beschrijving van de bestaande milieutoestand, de autonome milieuontwikkeling en de milieueffecten zijn:

- veranderingen in de individuele risico-contourafstanden voor de grenswaarde  $10^{-6}$  en de streefwaarde  $10^{-8}$ ;
- indicatie van verandering in het groepsrisico;
- de verwachte verbeteringen van de verkeersveiligheid: hierbij dient met name te worden ingegaan op rotondes, agrarisch verkeer, de maximumsnelheid en het fietsverkeer.

#### 4.7 Woon- en leefmilieu

Het woon- en leefmilieu betreft de cumulatieve gevolgen van ongelijksoortige milieuaspecten [(geluid, trillingen, (verkeers)veiligheid, barrièrewerking, landschapsbeeld (inclusief visuele hinder), gedwongen vertrek (sloop van huizen)] op de gezondheid en de sociale omstandigheden van mensen die in het studiegebied verblijven, vooral de bewoners. Het gaat daarbij overigens niet alleen om het woon- en leefmilieu in het stedelijk gebied, maar ook om dat in de landelijke omgeving. In het MER moet in een aparte paragraaf expliciet worden aangegeven op welke wijze de milieu-effecten gevolgen hebben voor bewoners van in de directe omgeving van de tracés gelegen woningen, zoveel als mogelijk uitgedrukt in objectieve normen.

De belangrijkste aspecten, waar aandacht aan besteed moet worden bij de beschrijving van de bestaande milieutoestand, de autonome milieuontwikkeling en de milieueffecten zijn:

- de functioneel-ruimtelijke relaties in het gebied of in deelgebieden (bijvoorbeeld de meest gebruikte routes naar school en winkels), barrièrewerking van de infrastructuur;
- de functie van de 'restruimte' die ontstaat bij de aanleg van de omlegging;
- bestaande en toekomstige algehele hinderbeleving (geluidshinder, trillingshinder, sociale onveiligheid, visuele hinder);
- gedwongen vertrek door sloop van woningen;
- kwalitatieve aanduiding van gevoelige gebieden (o.a. woongebieden en natuurgebieden) bij calamiteiten en indicatieve aanduiding van de risico's.

Hoewel dit geen verplicht onderdeel van het MER uitmaakt, wordt aanbevolen om ook de effecten als gevolg van doorsnijding van agrarische bedrijven inzichtelijk te maken.





## 5 Vergelijking van de alternatieven

De milieueffecten van de voorgenomen activiteit en de alternatieven moeten onderling én met de referentie worden vergeleken. Doel van de vergelijking is inzicht te geven in de mate waarin, dan wel de essentiële punten waarop, de positieve en negatieve effecten van de voorgenomen activiteit en de alternatieven verschillen. Vergelijking moet bij voorkeur op grond van kwantitatieve informatie plaatsvinden.

Bij de vergelijking moeten de doelstellingen en de grens- en streefwaarden van het milieubeleid worden betrokken.

Hoewel dit geen verplicht deel van het MER uitmaakt, wordt aanbevolen een indicatie te geven van de kosten van de verschillende alternatieven.



## 6 Leemten in informatie

Het MER moet aangeven over welke milieuaspecten geen informatie kan worden opgenomen vanwege gebrek aan gegevens. Deze inventarisatie moet worden toegespitst op die milieuaspecten, die (vermoedelijk) in verdere besluitvorming een belangrijke rol spelen. Op die manier kan worden beoordeeld, wat de consequenties moeten zijn van het gebrek aan milieu-informatie.

Beschreven moet worden:

- welke onzekerheden zijn blijven bestaan en wat hiervan de reden is;
- in hoeverre op korte termijn zou kunnen worden voorzien in de leemten in informatie;
- hoe ernstig leemten en onzekerheden zijn voor het te nemen besluit;
- de consequenties die leemten en onzekerheden hebben voor het besluit.



## 7 Evaluatieprogramma

Het gemeentebestuur van Alphen-Chaam moet bij het besluit over het bestemmingsplan 'buitengebied gemeente Alphen en Riel' aangeven op welke wijze en op welke termijn een evaluatieonderzoek verricht zal worden om de voorspelde effecten met de daadwerkelijk optredende effecten te kunnen vergelijken en zo nodig aanvullende mitigerende maatregelen te treffen. Het verdient aanbeveling, dat Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant in het MER reeds een aanzet tot een programma voor dit onderzoek geeft, omdat er een sterke koppeling bestaat tussen onzekerheden in de gebruikte voorspellingsmethoden, de geconstateerde leemten in kennis en het te verrichten evaluatieonderzoek.



## 8 Vorm en presentatie

Bijzondere aandacht verdient de presentatie van de vergelijkende beoordeling van de alternatieven. De onderlinge vergelijking dient bij voorkeur te worden gepresenteerd met behulp van tabellen, figuren en kaarten. Voor de presentatie wordt verder aanbevolen om:

- het MER zo beknopt mogelijk te houden, onder andere door achtergrondgegevens (die conclusies, voorspellingen en keuzen onderbouwen) niet in de hoofdtekst zelf te vermelden, maar in een bijlage op te nemen;
- een verklarende woordenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst bij het MER op te nemen;
- gebruik te maken van kaarten (zoals toponiemenkaart) en andere visuele hulpmiddelen (zoals foto's, tekeningen en schetsen) topografische namen goed leesbaar weer te geven en een duidelijke legenda erbij te voegen.





## 9 Samenvatting van het MER

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers en het verdient daarom bijzondere aandacht. Het moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER. Daarbij moeten de belangrijkste zaken zijn weergegeven, zoals:

- de hoofdpunten voor de besluitvorming (zie ook de hoofdpunten van deze richtlijnen);
- de voorgenomen activiteit en de alternatieven (in tekst en beeld);
- de belangrijkste effecten voor het milieu bij het uitvoeren van de voorgenomen activiteit en de alternatieven;
- de vergelijking van de alternatieven en de argumenten voor de selectie van het mma;
- belangrijke leemten in kennis.

Bijlage 1 Lijst van inspraakreacties en adviezen

### Lijst van inspraakreacties en adviezen

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
1.	19980123	Eerstaanwezend Ingenieur Directeur van de Directie Brabant van de Vastgoedbeheer en ingenieursdienst van het Ministerie van Defensie	Breda	19980217
2.	19980128	A.F.M. Peters-Wildhagen	Alphen	19980217
3.	19980202	J. Bernaerts-Schellekens	Alphen	19980217
4.	19980206	G. van Hoek	Alphen	19980217
5.	19980214	C. Foesenek	Alphen	19980217
6.	19980210	Provinciale Planologische Commissie Noord-Brabant	's-Hertogenbosch	19980219
7.	19980116	Burgemeester en Wethouders van de gemeente Gilze en Rijen	Gilze Rijen	19980219
8.	19980203	Burgemeester en Wethouders van de gemeente Baarle-Nassau	Baarle-Nassau	19980219
9.	19980210	P.W.M. Vermetten	Alphen	19980219
10.	19980212	Combitex Geertruidenberg b.v.	Geertruidenberg	19980219
11.	19980211	H.G.W. Vissers	Alphen	19980219
12.	19980213	A. de Jong	Alphen	19980219
13.	19980212	Buurtschap Terhonksa	Alphen	19980219
14.	19980216	Familie van Asten	Alphen	19980219
15.	19980208	Buurtbewoners Alphen-Noord	Alphen	19980219
16.	19980211	Winkeliersvereniging Alphen	Alphen	19980219
17.	19980209	M.W. Timmermans	Alphen	19980219
18.	19980216	A. Keij	Alphen	19980219
19.	19980212	H. Cornellissen	Alphen	19980219
20.	19980213	Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek	Amersfoort	19980223
21.	19980213	Natuurvereniging Mark en Leij	Chaam	19980223

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
22.	19980213	Vereniging voor Milieubescherming	Baarle-Nassau	19980223
23.	19980214	A.W.M. Hendrickx	Alphen	19980223
24.	19980214	W. Krijger	Baarle-Nassau	19980223
25.		Autobedrijf Smulders	Alphen	19980223
26.	19980214	C. Foesenek en 70 andere bewoners	Alphen	19980223
27.	19980214	M.A. Lauwers	Alphen	19980223
28.	19980214	B. Cools en R. Horevoorts		19980305
29.	19980218	Ministerie van Landbouw, Natuurbe- heer en Visserij, directie Zuid	Eindhoven	19980305
30.	19980220	Provincie Noord-Brabant	's-Hertogen- bosch	19980305
31.		W.F. Boon	Alphen	19980305
32.		H. Laureijssen	Alphen	19980305
33.		P. van Roozendaal	Alphen	19980305
34.		Roelands Landbouwmachines B.V.	Alphen	19980313
35.		J.M.M.G. van Dijk	Alphen	19980313
36.		Weijtmans-Lauwers	Alphen	19980313
37.		F. de Wit	Alphen	19980313
38.		Hoogheemraadschap van West-Bra- bant	Breda	19980313
39.	19980127	Verslag van de informatie-/inspraak- avond	Alphen	19980219

## Bijlage 2 Overzicht aanvullingen adviesrichtlijnen

Navolgend is een kort overzicht gegeven van gemeentelijke inbreng in de richtlijnen, in aanvulling op het Advies voor de richtlijnen van de Commissie voor de Milieu-effectrapportage.

### *Op basis van de inspraakreacties:*

- in het MER moet in een aparte paragraaf expliciet worden aangegeven op welke wijze de milieu-effecten gevolgen hebben voor bewoners van in de directe omgeving van de tracés gelegen woningen, zoveel als mogelijk uitgedrukt in objectieve normen;
- ook voor de agrarische bedrijven die snijschade ondervinden door de omlegging, dient expliciet inzichtelijk te worden gemaakt op welke wijze en in welke mate effecten optreden;
- ook moet uit het MER expliciet blijken op welke wijze de overlast/hinder van de omlegging, voor zover deze is vastgesteld, tot een aanvaardbaar niveau wordt gereduceerd;
- de fysieke barrière die de omlegging vormt in de bestaande verkeersbewegingen van motorvoertuigen, (brom)fietsers, voetgangers en ruiters moet tot een minimum worden beperkt;
- teneinde een goede beoordeling van het aanwezige bodemarchief mogelijk te maken, dient een archeologisch vooronderzoek in de vorm van een Aanvullende Archeologische Inventarisatie (AAI) plaats te vinden, welk onderzoek deel kan uitmaken van het op te stellen MER;
- de Provinciale uitwerking van het Compensatiebeginsel dient in acht te worden genomen in het op te stellen MER;
- in het MER dient te worden onderzocht welke hydrologische effecten als gevolg van de aanleg van de omlegging plaatshebben en in welke mate de ingreep door het nemen van maatregelen kan bijdragen aan de verdrogingsbestrijdings-taakstelling.

### *Aanvullende beleidsuitgangspunten gemeente:*

- het studiegebied voor de Milieu-effectrapportage dient zich niet te beperken tot het gebied waar de omlegging van de provinciale weg zal worden aangelegd; ook de komtraverse dient onderdeel uit te maken van het studiegebied;
- als bepaalde categorieën van weggebruikers door de provincie worden uitgesloten van gebruikmaking van de omlegging (bijvoorbeeld (zwaar) landbouwverkeer), dient in het MER-onderzoek te worden gewaarborgd dat alternatieve routes beschikbaar zijn. Hierbij wordt opgemerkt dat de komtraverse niet als alternatieve route wordt aangewezen.

Bijlage 3    Inspraaknota

**Omlegging Provinciale Weg Alphen**  
**Inspraaknota**

**Gemeente Alphen-Chaam**

20 mei 1998



## Inhoud

1	Inleiding	5
2	Procedure en communicatie	7
2.1	Het hoe en waarom van de m.e.r.-procedure	7
2.2	Inspraak: nu en in de toekomst	9
3	Doel, beleid en uitgangspunten	11
4	Voorgenomen activiteit, alternatieven en varianten	13
4.1	Welke omleggingen worden onderzocht en waarom?	13
4.2	Aansluitpunten en kruisingen	16
4.3	Langzaam verkeer	17
5	Effectbeschrijving en -vergelijking	19
6	Schade	21
7	Reacties verstrekte informatie	23
Bijlage 1	Brieven met gerubriceerde algemene vragen	25



# 1 Inleiding

Voor u ligt de *inspraaknota omlegging provinciale weg Alphen*. Deze nota vormt een bijlage bij de richtlijnen voor het Milieu-effectrapport (MER) en is opgesteld door het Bevoegd Gezag, de gemeente Alphen-Chaam.

## *Wat vooraf ging*

Op 16 januari 1998 is met de kennisgeving van de startnotitie in diverse kranten de te doorlopen m.e.r.-procedure voor de omlegging Alphen formeel gestart. De startnotitie heeft vanaf 19 januari voor een periode van vier weken in het gemeentehuis ter inzage gelegen. Gedurende deze periode was er de gelegenheid schriftelijk te reageren. Tijdens de op 27 januari georganiseerde informatie-avond bestond de mogelijkheid om vragen te stellen en informatie te verkrijgen.

De schriftelijke reacties op de startnotitie zijn reeds gebruikt bij het opstellen van het advies voor de richtlijnen door de Commissie voor de Milieu-effectrapportage. De inspraakreacties, de startnotitie en het advies van de Commissie en de overige wettelijke adviseurs vormden de basis voor de richtlijnen voor de inhoud van de Projectnota/MER, zoals deze door de gemeente zijn vastgesteld.

## *Wat kunt u van deze nota verwachten?*

In deze nota is aangegeven hoe met de reacties op de startnotitie tijdens het vervolg van de procedure zal worden omgegaan. Vanwege het grote aantal inspraakreacties is er in deze nota niet voor gekozen om elke reactie afzonderlijk te beantwoorden. In veel brieven zijn namelijk de zelfde of nagenoeg de zelfde vragen gesteld. Deze zijn samengevoegd tot "algemene vragen" om te voorkomen dat de zelfde vraag vele keren wordt beantwoord. Het samenvoegen van vragen kan echter leiden tot een verlies van nuance. Waar nodig is derhalve geprobeerd om deze nuance zoveel mogelijk te behouden door een onderverdeling in "subvragen".

De algemene vragen en subvragen zijn geordend in een aantal hoofdstukken. Elk hoofdstuk behandelt soortgelijke algemene vragen. De hoofdstukindeling komt in grote lijnen overeen met de startnotitie. Ter wille van de herkenbaarheid van de reacties zijn aanvullend twee extra hoofdstukken opgenomen: "schade" en "reacties op verstrekte informatie". Bij het beantwoorden van de vragen zijn de omleggingsalternatieven als bekend verondersteld. In de startnotitie is aangegeven wat wordt verstaan onder West 1, West 2, Oost 1 en Oost 2.

## *Hoe vindt u antwoord op uw vraag?*

In bijlage 1 van deze inspraaknota vindt u een overzicht van instanties en personen die schriftelijk hebben gereageerd op de startnotitie. De insprekers kunnen achter hun naam nummers van algemene vragen vinden. Deze nummers geven aan waar de inspreker het antwoord kan vinden op de door hem of haar gestelde vragen. Het is dus mogelijk dat u als inspreker op verschillende plaatsen antwoorden vindt. Dit komt omdat u dan in uw brief verschillende opmerkingen hebt gemaakt die zijn toebedeeld aan meerdere algemene vragen.

In verband met de gekozen systematiek is het aan te bevelen om ook de antwoorden te lezen van vragen binnen het zelfde hoofdstuk.

*Welke vragen worden niet beantwoord?*

De inspraaknota gaat niet (uitvoerig) in op een aantal inspraakreacties. Daar zijn de volgende 6 hoofdredenen voor te noemen:

1. In veel reacties worden (persoonlijke) voorkeuren of bezwaren uitgesproken ten aanzien van de in de startnotitie geselecteerde oplossingen. Op dit moment is de keuze van één van deze oplossingen nog niet aan de orde. Pas wanneer de resultaten van de Projectnota/MER bekend zijn, kunnen voorkeuren worden aangegeven. De argumenten die zijn genoemd om de voorkeur dan wel het bezwaar te onderbouwen worden wel meegenomen bij het opstellen van het beoordelingskader om de oplossingen te kunnen beoordelen en vergelijken.
2. In andere reacties wordt het belang onderstreept van zaken die in de startnotitie reeds zijn genoemd. Deze reacties vormen een belangrijk signaal dat naar de juiste oplossingen en effecten wordt gekeken. In deze nota is echter volstaan met een verwijzing dat deze oplossingen of effecten inderdaad worden onderzocht.
3. In sommige brieven wordt gedetailleerd ingegaan op zaken als inrichting, groenstroken, bewegwijzering, waterafvoer en de ligging van afzonderlijke percelen en de ontsluiting hiervan. In de startnotitie zijn de alternatieven en varianten aangeduid op een bepaald globaliteitsniveau. In de loop van de m.e.r.-procedure worden de oplossingen steeds gedetailleerder onderzocht en uitgewerkt. Het is daarom in deze fase van de studie nog niet goed mogelijk om deze vragen met het gevraagde detailniveau te beantwoorden. De beantwoording van de vragen vindt in deze nota plaats op het globaliteitsniveau dat past bij de fase waarin de studie momenteel verkeert.
4. In enkele brieven wordt gevraagd naar zaken die min of meer los staan van de m.e.r.-procedure. Het betreft bijvoorbeeld de mogelijkheden voor de verplaatsing van een tankstation. Deze zaken zullen dan ook onafhankelijk van de m.e.r.-procedure worden afgehandeld met de betreffende inspreker.
5. In diverse brieven wordt uitsluitend gemeld dat de startnotitie in behandeling is of dat er geen opmerkingen zijn.
6. Diverse inspraakreacties zijn niet meer relevant omdat de westelijke omleggingen reeds zijn afgevallen. Het betreft bijvoorbeeld de doorsnijding van een munitie-veiligheidszoning en van belangrijke archeologische waarden door West 1.

## 2 Procedure en communicatie

### 2.1 Het hoe en waarom van de m.e.r.-procedure

#### *1. Waarom is ondanks het raadsbesluit uit 1996 toch een m.e.r.-procedure gestart?*

(briefnummers 5, 18, 26, 27, 28)

Op 28 november 1996 is door de Gemeenteraad van de toenmalige gemeente Alphen en Riel besloten om een omlegging rond Alphen te realiseren conform het tracé Oost 2 (ruime oostelijke boog). De provincie laat vervolgens per bief weten zich te kunnen vinden in de gekozen oplossing. Het door de Raad vastgestelde tracé is verder uitgewerkt in het Algemeen Technisch Plan (ATP) dat begin 1997 is afgerond. Uit de daarover gevoerde discussies met belanghebbenden en tussen de gemeente enerzijds en de provincie anderzijds bleek dat onvoldoende informatie met betrekking tot verkeers- en milieu-effecten voorhanden was om alle gerezen vragen afdoende te kunnen beantwoorden.

Bovendien bleek bij een analyse van het Besluit milieu-effectrapportage uit 1994 (onderdeel van de Wet Milieubeheer) dat de omlegging van de provinciale weg bij Alphen als een m.e.r.-plichtige activiteit kan worden aangemerkt (in bijlage 3 van de startnotitie is dit nader gemotiveerd). Om hierover meer zekerheid te krijgen heeft de Provincie Noord-Brabant overleg gevoerd met de MER-coördinatoren van andere provincies, met medewerkers van de afdeling MER van het ministerie van VROM en met medewerkers van de Commissie voor de Milieu-effectrapportage. De conclusie was helder: men was unaniem van mening dat de omlegging Alphen als een m.e.r.-plichtige activiteit kan worden beschouwd.

Door bovenstaande links te laten liggen en verder te gaan met het uitwerken van tracé Oost 2 bestaat bovendien een groot risico dat als daadwerkelijk met de uitvoering kan worden begonnen, als gevolg van reacties van belanghebbenden, alsnog een m.e.r.-procedure moet worden doorlopen. Dit resulteert in een aanzienlijk tijdsverlies met als gevolg dat de knelpunten in de kom gedurende langere tijd blijven bestaan. Derhalve is besloten om aansluitend op het raadsbesluit de m.e.r.-procedure te doorlopen.

#### *2. Wat is nu nog de betekenis van het raadsbesluit uit 1996 voor Oost 2?*

(briefnummers 5, 26, 27, 28, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37)

Het in 1996 genomen raadsbesluit voor tracé Oost 2 is gebaseerd op de informatie die op dat moment voorhanden was. Het is goed mogelijk dat als gevolg van de m.e.r.-procedure nieuwe, meer gedetailleerde informatie beschikbaar komt. Op basis van deze nieuwe informatie kan eventueel een afwijkende keuze worden gemaakt. Dit betekent natuurlijk niet dat de argumenten die hebben meegespeeld bij de keuze van de Gemeenteraad voor Oost 2, opeens van tafel zijn. Deze argumenten blijven bestaan. Kortom, het destijds genomen besluit blijft bestaan en hiervan wordt alleen afgeweken indien hiervoor goede argumenten zijn.

*3. Is een wijziging van het bestemmingsplan altijd m.e.r.-plichtig?*  
(briefnummers 5, 26, 27, 28)

Een wijziging van het bestemmingsplan is op zichzelf niet m.e.r.-plichtig. Het is de voorgenomen activiteit, de omlegging van de provinciale weg Alphen, die m.e.r.-plichtig is bevonden. De m.e.r.-plicht wordt altijd gekoppeld aan het eerste besluit of ruimtelijke plan waarin de mogelijke aanleg wordt voorzien. In dit geval is dat de wijziging van het vigerende bestemmingsplan.

De procedure is globaal als volgt. In de Projectnota/MER worden de (milieu-) effecten van verschillende alternatieven beschreven en vergeleken. Mede op basis van deze informatie wordt een voorkeursalternatief gekozen. Op basis van dit voorkeursalternatief wordt het bestemmingsplan herzien.

*4. Wordt het voorkeursalternatief gekozen door de gemeente of de provincie?*  
(briefnummers 5, 26, 27, 28)

In eerste instantie maakt de provincie als initiatiefnemer (het betreft immers een provinciale weg) een keuze uit de verschillende alternatieven. Het uiteindelijke besluit zal worden genomen door Gedeputeerde Staten, doch niet eerder dan dat de gemeenteraad zich ingevolgt van het bepaalde in de Wet milieubeheer heeft uitgesproken over de aanvaardbaarheid van de Projectnota/MER. De gemeente is immers het bevoegd gezag in het kader van het bestemmingsplan. Dit betekent dat de Gemeenteraad zich, nadat het MER aanvaardbaar is bevonden en de provincie een keuze heeft gemaakt, eveneens moet uitspreken over de ten behoeve van de omlegging benodigde wijziging van het bestemmingsplan.

Concluderend kan dus gesteld worden dat pas kan worden gestart met de aanleg van de omlegging als zowel de gemeente als de provincie akkoord gaan met één van de omleggingsalternatieven.

*5. Op welke termijn zullen de plannen voor de rondweg daadwerkelijk worden uitgevoerd?*  
(briefnummer 10)

Het moment waarop de uitvoering daadwerkelijk kan starten is nog niet exact aan te geven. De omlegging is inmiddels door de provincie als planstudie opgenomen in het 'Meerjarenprogramma Verkeer, Vervoer en Infrastructuur 1998 - 2002'. Conform een eerste globale planning van de provincie wordt uitgegaan van de start van de uitvoering aan het einde van het jaar 2000. De omlegging kan dan medio 2002 gereed zijn.

## 2.2 **Inspraak: nu en in de toekomst**

### *6. Waarom zijn bewoners niet persoonlijk op de hoogte gebracht van de stand van zaken en de mogelijkheid tot inspraak en waarom was de reactietermijn zo kort?*

(briefnummers 5, 13, 26, 27, 28)

Bij het organiseren van de inspraak heeft de gemeente de in het kader van m.e.r. gebruikelijke procedure gevolgd: het organiseren van een informatie-avond gecombineerd met een kennisgeving in diverse kranten. Deze relatief onpersoonlijke aanpak is noodzakelijk omdat letterlijk iedereen mag inspreken. Het is in de praktijk erg lastig om een objectieve selectie te maken uit de brede groep belanghebbenden en deze persoonlijk op de hoogte te brengen.

Bij de ter inzage legging is de standaard termijn van vier weken gehanteerd. Deze termijnen zijn vastgesteld om enerzijds te zorgen dat voldoende mogelijkheid bestaat om te reageren en anderzijds te voorkomen dat de toch al lange procedure nog meer tijd in beslag neemt.

### *7. In de toekomst wil ik ook graag direct op de hoogte worden gehouden en kunnen reageren op de ontwikkelingen met betrekking tot de rondweg.*

(briefnummers 5, 13, 16, 24, 26, 27, 28)

Conform de formele m.e.r.-procedure krijgt u na afronding van de Projectnota/MER opnieuw de gelegenheid in te spreken. De inspraak zal wederom door de gemeente worden georganiseerd. Er wordt naar gestreefd om de Projectnota/MER en het ontwerp-bestemmingsplan gelijktijdig ter visie te leggen. Opmerkingen kunnen echter slechts betrekking hebben op het niet voldoen van de inhoud van de Projectnota/MER aan de daarvoor wettelijk gestelde regels en de opgestelde richtlijnen of op onjuistheden in het rapport.

Naast deze formele inspraak is de gemeente voornemens belanghebbenden informeel op de hoogte te houden door middel van het instellen van een zogenaamde klankbordgroep. In deze klankbordgroep krijgen vertegenwoordigers van de diverse belangengroeperingen zitting (bewoners, natuur- en landschapsorganisaties, etcetera). De klankbordgroep zal waarschijnlijk tweemaal bijeenkomen. Tijdens deze bijeenkomsten krijgen de belanghebbende groeperingen informatie over de stand van zaken ten aanzien van de Projectnota/MER en bestaat de mogelijkheid om (informeel) ideeën en wensen te uiten. Het daadwerkelijke opstellen van de Projectnota/MER en de hierin te maken keuzes blijft uiteraard een verantwoordelijkheid van de initiatiefnemer en het projectteam (waarin medewerkers van provincie en gemeente zitting hebben).





### 3 Doel, beleid en uitgangspunten

8. *In het kader van vermijdbaar autogebruik (een doelstelling uit het Provinciaal verkeers- en vervoerplan) dient in de Projectnota/MER ook aandacht te worden geschonken aan de te treffen maatregelen op de bestaande traverse door de kom en het behouden en verbeteren van het gemeentelijke fietsnetwerk. Het definitieve centrumplan dient gelijktijdig met het eindconcept van de Projectnota/MER te worden afgerond.*  
(briefnummers 16, 30)

Een belangrijk uitgangspunt bij het realiseren van de omlegging is het treffen van verkeersmaatregelen in de kom. Immers, het hoofddoel van de omlegging is het verbeteren van de leefbaarheid in de kom van Alphen. Zowel de effecten ter plaatse van de omlegging als in de kom zullen worden beschreven. De daadwerkelijke inrichting van de komtraverse en eventuele overige maatregelen in de kom zullen na afronding van de Projectnota/MER, tegelijk met het verkozen omleggingsalternatief, nader worden uitgewerkt.

Ook het behouden en waar mogelijk verbeteren van het gemeentelijke fietsnetwerk vormt een belangrijk aandachtspunt in de Projectnota/MER.

9. *In het overzicht van het relevante beleid in de startnotitie worden gemist:*

- *het Structuurschema Groene Ruimte;*
- *de provinciale uitwerking van het compensatiebeginsel;*
- *de derde Nota Waterhuishouding;*
- *de Evaluatienota Water;*
- *het Intergraal Waterbeheersplan West-Brabant (IWWB).*

(briefnummers 29, 38)

De genoemde beleidsstukken zijn inderdaad (deels) relevant en zullen derhalve in de Projectnota/MER worden toegelicht of er zal een verwijzing worden opgenomen.



## 4 Voorgenomen activiteit, alternatieven en varianten

### 4.1 Welke omleggingen worden onderzocht en waarom?

*10. Er is door de Gemeenteraad reeds gekozen voor omlegging Oost 2. Waarom wordt de reeds afgevallen omlegging Oost 1 toch nog onderzocht in de Projectnota/MER? Als Oost 1 wel opnieuw wordt onderzocht, waarom geldt dat dan niet voor de afgevallen omleggingen West 1 en West 2? (briefnummers 5, 26, 27, 28)*

Conform het Besluit Milieu-effectrapportage uit 1994 (onderdeel van de Wet Milieubeheer) bevat een MER tenminste *“een beschrijving van de voorgenomen activiteit en van de wijze waarop zij zal worden uitgevoerd, alsmede van de alternatieven daarvoor, die redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden genomen”*. De Projectnota/MER betekent dus in het geval van de omlegging Alphen een stap terug in de tijd. In de Projectnota/MER moeten alle reëel geachte oplossingen worden onderzocht, ondanks dat door de gemeenteraad reeds een keuze is gemaakt voor één van de oplossingen.

In de reeds uitgevoerde variantenstudie zijn vier mogelijke omleggingen onderzocht, namelijk West 1, West 2, Oost 1 en Oost 2. Op basis van de in de variantenstudie beschreven effecten worden de omleggingen West 1 en West 2, zowel door de gemeente als door de provincie, niet meer als reële oplossingen gezien. De argumenten daarvoor zijn uitvoerig omschreven in de startnotitie (paragraaf 3.3: afbakening van de alternatieven) en onderschreven in het advies voor de richtlijnen van de Commissie voor de milieu-effectrapportage.

In de startnotitie wordt nog geen keuze gemaakt tussen de omleggingen Oost 1 en Oost 2. Deze afweging ligt genuanceerder dan de afweging oost- west. De effecten worden in hoge mate bepaald door de daadwerkelijke uitvoering van het tracé (bijvoorbeeld twee of drie aansluitpunten). Het is ook nog mogelijk dat uiteindelijk wordt gekozen voor een compromis: een oplossing (deels) tussen Oost 1 en Oost 2 (“Oost 1,5”). De keuze om Oost 1 wel mee te nemen in de Projectnota/MER betekent natuurlijk niet dat de geconstateerde nadelen van deze oplossing, die hebben meegespeeld bij de keuze van de gemeenteraad voor Oost 2, opeens van tafel zijn. Sterker nog: indien de destijds getrokken conclusies juist zijn, zullen deze nadelen opnieuw en in meer detail naar voren komen.

11. *Omlegging West 1 is wel degelijk kansrijk en dient te worden meegenomen in de Projectnota/MER omdat:*  
(briefnummers 11, 14, 18, 24)

*- West 1 kent relatief veel (milieu-)voordelen;*

De omlegging West 1 kent inderdaad diverse voordelen, maar deze voordelen wegen naar mening van de gemeente en de provincie niet op tegen de in de variantenstudie en startnotitie beschreven nadelen. Deze keuze en de argumentatie hiervoor wordt door Commissie voor de milieu-effectrapportage onderschreven in haar adviesrichtlijnen. Opgemerkt wordt dat niet de afzonderlijke argumenten bepalend zijn geweest voor de keuze voor de oostelijke omleggingen, maar dat nadrukkelijk sprake is geweest van een integrale afweging.

*- West 1 kan uiteindelijk wel eens goedkoper blijken te zijn dan Oost 1 en 2;*

De stelling dat West 1 als gevolg van bezwaarschriften en extra procedures uiteindelijk ongeveer even duur of zelfs goedkoper zal uitvallen dan de beide oostelijke omleggingen delen wij niet. West 1 is bijvoorbeeld twee maal zo lang als Oost 1. Hierbij moet u bedenken dat de realisatiekosten aanzienlijk hoger zijn dan de voorbereidingskosten. Bovendien is het nog maar zeer de vraag of West 1 leidt tot minder bezwaarschriften en aanvullende kosten. In de variantenstudie valt te lezen dat bij de omlegging West 1 aanzienlijk meer grond moet worden verworven en dat hierbij naar verwachting meer eigenaren zijn betrokken dan bij de overige omleggingen.

*- de aantasting van waardevol landschap is overgewaardeerd;*

West 1 resulteert weliswaar in een beperkte aantasting van de openheid van het landschap, maar betekent wel een aantasting van de landschappelijk waardevolle bosrand. Van deze bosrand is in het vigerende bestemmingsplan aangegeven dat sprake is van een sterke samenhang tussen vorm en functie waardoor het landschap als het ware afleesbaar wordt.

*- varianten Oost 1 en Oost 2 zijn in strijd met de autonome ontwikkeling;*

Door omlegging Oost 1 worden de uitbreidingsmogelijkheden van de gemeente op de lange termijn inderdaad, in tegenstelling tot omlegging West 1, mogelijk negatief beïnvloed. Het is immers nadrukkelijk niet de bedoeling om Alphen ten oosten van de nieuwe provinciale weg uit te breiden. Omlegging Oost 2 biedt echter ook op de lange termijn voldoende mogelijkheden. Een wat ruimere oostelijke omlegging wordt door de gemeente uit stedenbouwkundig oogpunt zelfs als een belangrijk voordeel gezien, aangezien de beoogde omlegging kan fungeren als een "harde" grens waarbinnen de toekomstige ontwikkelingen kunnen worden gerealiseerd.

*- aspecten hinder en verkeersveiligheid hebben te weinig gewicht gekregen;*

Met name Oost 1 scoort in de variantenstudie ten aanzien van verkeersveiligheid en hinder inderdaad enigszins ongunstiger dan West 1. Dit belangrijke gegeven is wel degelijk meegewogen bij de keuze om de omlegging West 1 te laten afvallen. Hierbij moet worden bedacht dat ook bij Oost 1 de verbetering in de kom ten aanzien van deze aspecten naar verwachting aanzienlijk groter is dan de verslechtering aan de oostzijde van Alphen.

*- bij West 1 vrachtverkeer van en naar Chaam niet meer door de kern hoeft.*

Bij West 1 hoeft vrachtverkeer van en naar Chaam inderdaad niet meer door de kern Alphen. De stroom vrachtverkeer van en naar het bedrijventerrein van Alphen (vanuit Gilze) is in de huidige situatie echter aanzienlijk groter. Zoals reeds in de variantenstudie is aangegeven is bij West 1 de route door de kom voor deze stroom vrachtverkeer aantrekkelijker dan bij de beide oostelijke omleggingen. West 1 vormt immers een wijdere boog rond de kom en sluit verder zuidelijk aan op de bestaande provinciale weg waardoor de rij-afstand via de omlegging richting het bedrijventerrein vanuit noordelijke richting groter is dan bij de beide oostelijke omleggingen.

**12. Met de omlegging Oost 1 wordt niet voldaan aan de doelstelling:**

- *de problemen van de kom worden verplaatst;*
- *de toekomstwaarde is beperkt;*
- *strijdigheid met bestaande plannen.*

(briefnummers 5, 17, 26, 27, 28)

Zoals reeds aangegeven in de startnotitie en in het antwoord op vragen 6 en 7, kan de omlegging Oost 1 op basis van de nu beschikbare informatie nog niet als niet reëel worden weggeschreven. Dit betekent dat in de Projectnota/MER één of meerdere uitvoeringsvormen van dit tracé zullen worden uitgewerkt en dat de effecten hiervan zullen worden beschreven. Alle alternatieven zullen uiteindelijk niet alleen onderling worden vergeleken, maar ook worden getoetst aan de in de startnotitie geformuleerde doelstelling. Indien blijkt dat met Oost 1 niet of nauwelijks aan de doelstelling kan worden voldaan, zal dit alternatief uiteraard alsnog afvallen.

**13. Om (visuele) hinder en aantasting van het landschap te beperken kan een half-verdiepte ligging van Oost 2 worden overwogen.**

(briefnummers 5, 21, 22, 26, 27, 28)

Zoals reeds in de startnotitie is aangegeven zal een half-verdiepte ligging van de omlegging nader worden onderzocht. De mogelijkheden voor een half-verdiepte ligging zijn het grootst ten noorden van de St. Janstraat.

**14. Kan de omlegging Oost 2 ter hoogte van de waterzuiveringsinstallatie en/of ter hoogte van de Prinsenhoeflaan in oostelijke richting worden verschoven?**

(Briefnummers 5, 13, 26, 27, 28)

De beide geselecteerde omleggingen Oost 1 en Oost 2 geven de bandbreedte aan waarbinnen de te verkiezen oplossing gevonden moet worden. Dit betekent dat geen wijdere boog dan het huidige Oost 2 zal worden onderzocht en geen krappere boog dan Oost 1.

## 4.2 Aansluitpunten en kruisingen

15. *Kan met het oog op een verkeersveilige aansluiting van het Bels Lijntje en de Kwaalburg en het pand Boshoven 1 het zuidelijke aansluitpunt op de Baarleseweg verder naar het zuiden worden gelegd (ter hoogte van West 2)?*  
(briefnummer 22)

De aansluiting van het Bels Lijntje en de Kwaalburg en de aanwezigheid van het pand Boshoven 1 vormen inderdaad belangrijke aandachtspunten bij het uitwerken van deze aansluiting. Uit het als bijlage bij de startnotitie gevoegde Algemeen Technisch Plan voor Oost 2 blijkt dat in principe voldoende ruimte beschikbaar is om verkeersveilige aansluitingen te maken en pand Boshoven 1 te sparen. Een verschuiving van de zuidelijke aansluiting in zuidelijke richting zal derhalve niet worden onderzocht.

16. *Kan uit oogpunt van verkeersveiligheid een ongelijkvloerse kruising van de St. Janstraat en de Molenbaan worden meegenomen? Door geen aansluiting op de St. Janstraat te maken kan sluisverkeer richting Baarle-Nassau worden voorkomen.*  
(briefnummer 13)

Er zal geen volledig ongelijkvloerse aansluiting op de St. Janstraat worden onderzocht. De effecten en kosten van een dergelijke complexe ingreep staan niet in verhouding tot de aard en de schaal van de problematiek in Alphen. Wel zal in de Projectnota/MER de mogelijkheid worden onderzocht om het zuidelijke aansluitpunt en het aansluitpunt ter plaatse van de St. Janstraat te vervangen door één aansluitpunt ter plaatse van het bedrijventerrein. Aangezien in deze oplossing geen rechtstreekse aansluiting op de St. Janstraat wordt gerealiseerd kan hiermee sluisverkeer vanaf de omlegging richting Baarle-Nassau ook worden ontmoedigd.

17. *Kan uit oogpunt van hinder en verkeersveiligheid het noordelijke aansluitpunt op de Goedentijd in noordelijke richting worden verschoven?*  
(briefnummers 13, 24)

De noordelijke aansluiting is in de startnotitie gesitueerd ter hoogte van de aansluiting van de Schellestraat op de Goedentijd. In totaal komen hier vijf verkeerstakken samen: de bestaande provinciale weg in noordelijke en in zuidelijke richting, de omlegging, de Schellestraat en de Oude Tilburgsebaan. Op korte afstand van de rotonde is langs de bestaande provinciale weg en langs de Schellestraat bebouwing aanwezig. Een meer noordelijke aansluiting is uit verkeerstechnisch oogpunt mogelijk gunstiger. Derhalve zal in de Projectnota/MER, naast de in de startnotitie opgenomen aansluiting ter hoogte van de aansluiting van de Schellestraat, een meer noordelijke aansluiting op de Goedentijd worden onderzocht (conform het 'oorspronkelijke' tracé Oost 2 uit de variantenstudie).

### 4.3 Langzaam verkeer

18. *Zowel bij de kruisingen met de St. Janstraat, Molenbaan en Nieuwveldweg als bij de zuidelijke en noordelijke aansluiting op de bestaande provinciale weg zal langzaam verkeer (waaronder veel schoolgaande jeugd) de provinciale weg moeten passeren. Kan op deze punten een veilige (ongelijkvloerse) fietserskruising worden gerealiseerd?*  
(briefnummers 2, 5, 13, 15, 22, 26, 27, 28)

Bij de in de Projectnota/MER te ontwikkelen oplossingen zal nadrukkelijk aandacht worden besteed aan de veiligheid van het langzame (fiets-)verkeer. Bij de verschillende aansluitpunten wordt in ieder geval uitgegaan van rotondes met vrijliggende fietspaden. Deze oplossing past binnen de recent ontwikkelde visie 'duurzaam veilig'. Daarnaast zullen de mogelijkheden voor een ongelijkvloerse fietskruising ten oosten van Alphen nader worden onderzocht. Om de noodzaak nader te onderbouwen zal onder andere een fietserstelling worden uitgevoerd. Tevens zal worden onderzocht wat de meest gunstige locatie is voor een dergelijke ongelijkvloerse voorziening.

19. *Landbouwverkeer mag geen gebruik maken van de rondweg:*
- *hoe kan door dit verkeer vanaf de Schellestraat Terover worden bereikt?*
  - *hoe wordt voorkomen dat dit verkeer door de kom van Alphen rijdt?*
- (briefnummers 13, 16)

Het landbouwverkeer vormt een belangrijk aandachtspunt in de Projectnota/MER. Bij alle alternatieven zullen de mogelijkheden voor het landbouwverkeer nader worden onderzocht, onder andere zal gekeken worden naar de aanleg van parallelwegen en het herzien/aanpassen van bestaande wegen.





## 5 Effectbeschrijving en -vergelijking

20. *Wilt u de navolgende aspecten en effecten nader onderzoeken in de Projectnota/MER:*

- *verkeersintensiteiten (incl. piekbelastingen; bestemming/doorgaand);*
- *bereikbaarheid (onder andere omrij-afstanden);*
- *verkeers(on)veiligheid;*
- *barrièrewerking;*
- *externe veiligheid (risico's vervoer gevaarlijke stoffen);*
- *geluid- en trillinghinder;*
- *luchtverontreiniging en stank;*
- *de eventuele sloop van panden;*
- *grondwater (verdroging);*
- *oppervlaktewater (kwaliteit);*
- *visuele verstoring;*
- *natuur (ecologische verbindingzones EHS);*
- *landschap;*
- *cultuurhistorische en archeologie;*
- *recreatie (onder andere recreatief fietsverkeer);*
- *landbouw (ruimtebeslag, versnippering, effecten ruilverkaveling);*
- *effecten bestaande plannen en besluiten;*
- *kosten.*

(briefnummers 2, 3, 4, 5, 9, 11, 12, 13, 14, 17, 18, 20, 21, 22, 23, 26, 27, 28, 29, 38)

In de Projectnota/MER zal aandacht worden besteed aan alle bovengenoemde aspecten en effecten. Bij de effectbeschrijving zal de huidige situatie en de autonome ontwikkeling (reeds vastgestelde besluiten en plannen) als referentie worden gehanteerd.

Het belangrijkste doel is om ten behoeve van de besluitvorming inzicht te krijgen in de objectieve *verschillen* in (milieu-)effecten tussen de te beschouwen alternatieven. Om inzicht te krijgen in deze verschillen is het veelal niet nodig om alle effecten tot in detail te beschrijven. Dit betekent bijvoorbeeld dat per alternatief zal worden aangegeven hoeveel bewoners geluidshinder zullen ondervinden en bij hoeveel panden sprake is van visuele hinder. Dit gebeurt zoveel mogelijk op basis van objectieve criteria, zoals het aantal gevels binnen de 50 dB(A)-geluidscontour en de afstand tot de rand van de weg. Het is in deze fase nadrukkelijk niet de bedoeling om alle (milieu-)gevolgen per woning of perceel te beschrijven. Wel zal per effect worden aangegeven welk gebied of welke panden worden beïnvloed zodat de specifieke gevolgen voor bewoners en overige belanghebbenden zijn af te lezen uit de resultaten van het onderzoek.

21. *De (deel-)aspecten woon- en leefmilieu, verkeersveiligheid en hinder dienen een groter gewicht te krijgen ten opzichte van de overige aspecten door een aanpassing van de methodiek en/of indeling van de aspecten.*  
(briefnummer 24)

In de Projectnota/MER zal uiteraard nadrukkelijk aandacht worden besteed aan de effecten op de verkeersveiligheid en het woon- en leefmilieu (waaronder hinder). Het brede scala aan effecten die van invloed zijn op het woon- en leefmilieu zullen in één samenvattende paragraaf inzichtelijk worden gemaakt.

Het gewicht wat uiteindelijk bij de besluitvorming wordt toegekend aan de onderscheiden aspecten is onderdeel van de te maken politieke afweging en maakt geen onderdeel uit van de Projectnota/MER. De Projectnota/MER dient alleen als hulpmiddel bij de besluitvorming.

22. *Gezien de hoge tot zeer hoge archeologische verwachting van het gebied rond Alphen is het wenselijk om een Aanvullende Archeologische Inventarisatie uit te voeren en bij de beoordeling van de alternatieven in de Projectnota/MER rekening te houden met de resultaten van deze inventarisatie.*  
(briefnummer 20)

Het belang om de kennisleemte met betrekking tot aanwezige archeologische waarden in te vullen wordt zowel door de gemeente als door de provincie onderkend. Derhalve zal een archeologisch vooronderzoek worden opgestart. Indien dit vooronderzoek tijdig is afgerond zullen de resultaten nog worden meegenomen in de Projectnota/MER. Aan de hand van de resultaten zal in ieder geval worden bekeken of nader onderzoek nodig is en in hoeverre hiermee rekening kan en moet worden gehouden bij het realiseren van de omlegging.

## 6 Schade

23. *Hoe wordt omgegaan met de waardedaling van onroerende zaken die optreedt door de omlegging als gevolg van overlast en werkzaamheden?*  
(briefnummers 2, 3, 4, 5, 9, 12, 17, 26, 27, 28)

Waardevermindering van onroerend goed wordt in algemene zin meegenomen in de Projectnota/MER. Pas bij de definitieve uitwerking van het voorkeursalternatief, na de vaststelling van het bestemmingsplan, wordt elk geval apart bekeken.

24. *Wat is er geregeld als er schade ontstaat door de werkzaamheden of doordat de overlast bedrijfsvoering of wonen onmogelijk maakt?*  
(briefnummers 2, 3, 14)

Het bepalen van (plan)schade is uiterst gecompliceerd. Er zijn een aantal wetten van belang. Na het uitkomen van de Projectnota/MER zal hierover uitgebreide informatie worden gegeven.

25. *Hoe wordt omgegaan met waardedaling van onroerende goederen en schade die nu reeds optreedt als gevolg van de plannen voor de omlegging (schaduwschade)?*  
(briefnummers 3, 14)

Voor de daling in waarde van onroerende zaken als gevolg van het openbaar maken van de plannen voor de omlegging bestaan geen regelingen of wetten. Pas na het nemen van het besluit in het kader van het bestemmingsplan kan aanspraak worden gemaakt op schadevergoeding of compensatie voor de eventueel dan optredende planschade. De ministeries van Verkeer en Waterstaat (V&W) en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu (VROM) voeren een landelijke studie uit naar het eerder vergoeden van schade in het kader van het Tracébesluit. De eerste inzichten duiden er op dat het erg moeilijk is een zorgvuldige, uitvoerbare en fraudebestendige regeling te maken.



## 7 Reacties verstrekte informatie

26. *In de startnotitie staat vermeld dat in Alphen nog 3 ha. bedrijventerrein braak ligt. Naar onze informatie is dat niet zo.*  
(briefnummer 13)

Nagenoeg alle beschikbare bedrijfsgrond is inderdaad reeds uitgegeven. Op dit moment resteert nog circa 0,5 ha. Hiermee zal in de Projectnota/MER rekening worden gehouden.

27. *Op de in de startnotitie gepresenteerde kaart van de onderzochte omleggingen is een deel van de woonwijk de Ligt I niet ingetekend.*  
(briefnummer 5, 26, 27, 28)

Op de topografische ondergrond die als basis is gebruikt voor deze kaart is het betreffende deel van de woonwijk (Nassauplein en Walkvat) inderdaad niet opgenomen. In de Projectnota/MER zal gebruik worden gemaakt van de meest recente, beschikbare ondergrond.

28. *In 1965 was de omlegging Oost 1 reeds op kaart weergegeven en niet, zoals in de startnotitie staat vermeld, sinds het midden van de zeventiger jaren.*  
(briefnummer 17)

Het is goed mogelijk dat door de gemeente reeds in het midden van de 60-er jaren een verkeersweg ten oosten van Alphen werd voorzien. In het midden van de 70-er jaren werd de problematiek van het doorgaande verkeer in de kom echter pas voorgelegd aan de provincie en werden de mogelijkheden voor het eventueel omleggen van de provinciale weg voor het eerst besproken.

29. *In de variantenstudie, die als bijlage bij de startnotitie is gevoegd, staat dat door Oost 1 één bijzondere voorziening wordt doorsneden, namelijk de Rijvereniging Alphen. De volkstuinen worden echter ook doorsneden.*  
(briefnummer 18)

Deze opmerking is terecht. In de Projectnota/MER zal ook rekening worden gehouden met de doorsnijding van de volkstuinen.



## Bijlage 1 Brieven met gerubriceerde algemene vragen

<i>Persoon of instantie (briefnummer)</i>	<i>Nummer algemene vragen</i>
- Asten, van; Alphen (14)	11,20,24,25
- Bernaerds-Schellekens, J.; Alphen (3)	20,23,24,25
- Boon, W.F.; Alphen (31)	2
- Buurtschap Terhonksa; Alphen (13)	6,7,14,16,17,18,19,20,26
- Combitex Geertruidenberg b.v.; Geertruidenberg (10)	5
- Commissie Alphen-Noord (15)	15
- Dijk, J.M.M.G. van; Alphen (35)	2
- Foesenek, C. en 70 andere bewoners; Alphen (5,26,27,28)	1,2,3,4,6,7,10,12,13,14,18,20,23,27
- Hendrickx, A.W.M.; Alphen (23)	20
- Hoek, G. van; Alphen (4)	20,23
- Hoogheemraadschap West-Brabant; Breda (38)	9,20
- Jong, A. de; Alphen (12)	20,23
- Keij, A.; Alphen (18)	1,11,20,29
- Krijger, W., Baarle-Nassau (24)	7,11,17,21
- Laureijssen, H.; Alphen (32)	2
- Ministerie van LNV, directie Zuid; Eindhoven (29)	9,20
- Natuurvereniging Mark en Leij; Chaam (21)	13,20
- Peters-Wildhagen, A.F.M.; Alphen (2)	18,20,23,24
- Provinciale Planologische Commissie Noord-Brabant; 's-Hertogenbosch (30)	8
- ROB, Amersfoort (20)	20,22
- Roelands Lanbouwmachines B.V.; Alphen (34)	2
- Roozendaal, P. van (33)	2
- Timmermans, M.W.; Alphen (17)	12,20,23,28
- Vereniging voor Milieubescherming; Baarle-Nassau (22)	13,15,18,20
- Vermetten, P.W.M.; Alphen (9)	20,23
- Vissers, H.G.W.; Alphen (11)	11,20
- Weijtmans-Lauwers; Alphen (36)	2
- Winkeliersvereniging Alphen; Alphen (16)	7,8,19
- Wit, F. de; Alphen (37)	2