

g28-41

B|RO

adviseurs in
ruimtelijke ordening
economie en
milieu

Postbus 68 5260 AB Vught
Taalstraat 36 Vught

telefoon 073 658 90 40
fax 073 656 16 65
e-mail: info@bro.nl

Gemeente Alphen - Chaam

Bestemmingsplan 'Omlegging Alphen'

nummer X.4001.600.2382

datum 19 apr 2000

concept december 1999

voorontwerp april 2000

ontwerp

vaststelling

Toelichting en voorschriften

Toelichting

Inhoudsopgave	pagina
1. Inleiding	3
1.1 Aanleiding	3
1.2 Ligging van het plangebied	4
1.3 Leeswijzer	4
 DEEL A - PLANOPZET	 5
2. De planopzet	7
2.1 Inleiding	7
2.2 De inrichting van de weg	7
2.3 Gevolgen van de aanleg	10
2.4 Landschapsecologische inrichtingsmaatregelen	10
2.4.1 Landschappelijke inpassing van de weg	11
2.4.2 Realisatie ecologische verbindingzones	13
 3. Juridische planopzet	 15
3.1 Inleiding	15
3.2 Systematiek	15
3.3 Beschrijving bestemming	16
 DEEL B - VERANTWOORDING	 19
 4. Planologisch kader	 21
 5. De bestaande situatie	 23
5.1 Bodem en water	23
5.2 Landschap, natuur en cultuurhistorie	23
5.3 Verkeer	25
5.4 Overige functies	27

Inhoudsopgave (vervolg)

6. Conclusies uit het MER	29
6.1 Selectie van de varianten	29
6.2 Ontwikkeling van alternatieven	31
6.3 De gevolgen voor het milieu	33
6.4 Keuze voorkeursalternatief	35
7. Resultaten akoestisch onderzoek	37
8. Financieel-economische onderbouwing	39

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

De kom van Alphen wordt doorsneden door de provinciale weg N260, een regionale verbindingsweg tussen Gilze en Baarle-Nassau. De verkeersintensiteit op deze weg is de afgelopen decennia sterk toegenomen en de verwachting is dat deze nog verder zal toenemen. Hierdoor komt de leefbaarheid in de kom van Alphen in het geding. Voor omwonenden treedt hinder op als gevolg van geluid en trillingen, de verkeersveiligheid wordt aangetast doordat het doorgaande en het bestemmingsverkeer in toenemende mate met elkaar in conflict raken en voor fietsers en voetgangers wordt het steeds lastiger om veilig over te kunnen steken.

Op basis van een regionale en lokale verkennende studie is door zowel de gemeente Alphen-Chaam als de provincie Noord-Brabant de noodzaak onderkend om de provinciale weg door Alphen om te leggen. Vervolgens zal de weg door de kom opnieuw worden ingericht tot een 30 km-zone.

Doel van het bestemmingsplan

Het onderhavige bestemmingsplan heeft tot doel de aanleg van de omlegging planologisch-juridisch mogelijk te maken.

Het plan sluit aan op het in ontwikkeling zijnde (voorontwerp-) bestemmingsplan Buitengebied van de gemeente Alphen-Chaam. Omdat de aanleg van de weg een geheel nieuwe ontwikkeling betreft - terwijl het buitengebiedplan vooral een beheerplan is - is voor de omlegging een afzonderlijk bestemmingsplan opgesteld. Het onderhavige plangebied is derhalve buiten het bestemmingsplan Buitengebied gelaten.

Milieueffectrapport

De omlegging in Alphen kan worden gezien als een 'autoweg' (volgens onderdeel C van de bijlage behorende bij het Besluit Milieu-effectrapportage 1994). Ten behoeve van de aanleg van de omlegging Alphen is derhalve een m.e.r.-procedure doorlopen om een verantwoorde keuze over het tracé van de omlegging te kunnen maken.

In het milieueffectrapport (MER) zijn verschillende mogelijkheden voor het tracé en de inrichting onderzocht en beoordeeld op hun milieu-aspecten. Daar is een voorkeursalternatief uit naar voren gekomen, op basis waarvan de definitieve inrichtingstekeningen zijn gemaakt.

1.2 Ligging van het plangebied

Het tracé van de omlegging ligt in een wijde oostelijke boog om de kern Alphen heen. De lintbebouwing langs de Sint Janstraat ligt ten westen van de beoogde weg. Het plangebied omvat, behalve de weg zelf en de aanliggende bermen en afwateringsloten, ook de gronden waar aanpassingen plaatsvinden aan de bestaande infrastructuur en de gronden waar inrichtingsmaatregelen worden getroffen voor de landschapsecologische inpassing van de weg.

1.3 Leeswijzer

De toelichting van dit bestemmingsplan bestaat uit twee delen:

Deel A - Planopzet

Dit plandeel bevat in hoofdstuk 2 een beschrijving van de toekomstige situatie: het profiel, de aansluitingen en de te treffen landschapsecologische inrichtingsmaatregelen. In hoofdstuk 3 wordt de juridische planopzet toegelicht.

Om een indruk te krijgen wat er met het plan wordt beoogd en hoe de plankaart en de voorschriften hierbij worden gehanteerd, is het lezen van dit plandeel voldoende.

Deel B - Verantwoording

Plandeel B geeft de achtergronden, toelichting en motivering op de gemaakte keuzen die hebben geleid tot het uiteindelijke tracé en de inrichting van de weg. In dit plandeel worden onder meer het beleidskader, de bestaande situatie en de verschillende alternatieven en hun verwachte milieu-effecten uiteengezet.

Voor wie een meer diepgaande indruk van de planontwikkeling wil verkrijgen, is het lezen van deze hoofdstukken aan te raden.

DEEL A - PLANOPZET

2. DE PLANOPZET

2.1 Inleiding

Het doel van de omlegging is 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.

Met een "duurzame oplossing" wordt in dit kader bedoeld dat zoveel mogelijk invulling wordt gegeven aan het duurzaam veilig-principe, dat de gesignaleerde knelpunten daadwerkelijk worden opgelost en niet simpelweg worden verplaatst en dat het een oplossing moet bieden voor de lange termijn (grote toekomstwaarde).

Duurzaam veilige wegen zijn wegen waarvan de uitvoering in overeenstemming is met de functie en het gebruik ervan. Hierdoor bevindt zich geen verkeer op wegen die daar niet voor bestemd zijn, bijvoorbeeld geen fietsers op stroomwegen en geen doorgaand autoverkeer op wegen met een erf- en verblijfsfunctie.

In hoofdstuk 6 van deze toelichting is beschreven hoe de keuze van het tracé en de inrichting van de weg (het voorkeursalternatief in het MER) is gemaakt.

2.2 De inrichting van de weg

Het tracé

Het tracé van de beoogde omlegging loopt in een wijde oostelijke boog om Alphen heen. De weg loopt ook oostelijk van de buurtschap aan de Sint Janstraat. De totale lengte van de omlegging bedraagt circa 2500 meter.

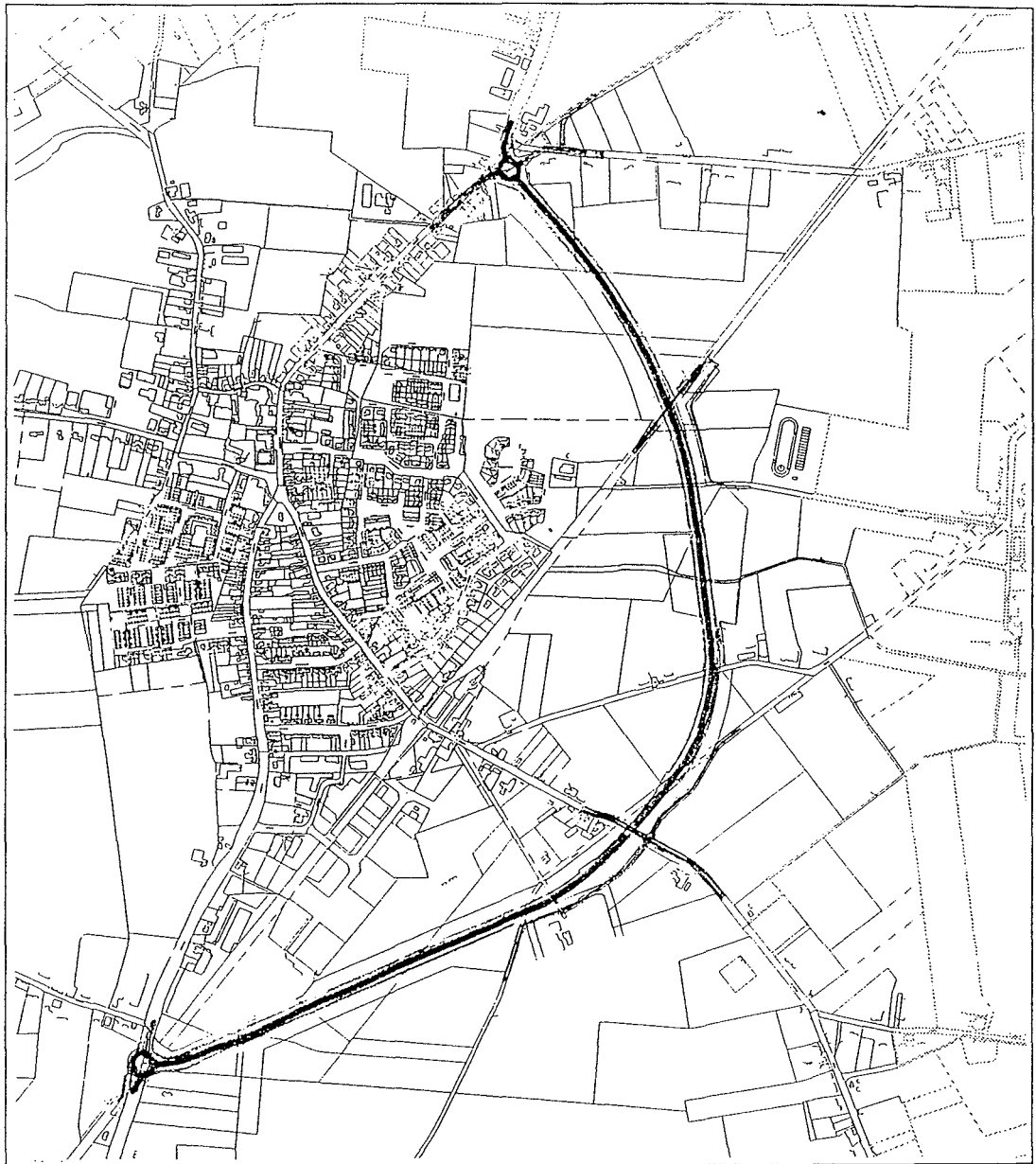
Het profiel

De weg zal worden aangelegd in de vorm een tweebaansweg met gescheiden rijbanen. Het profiel van de weg zelf bestaat 8 meter: twee rijbanen van elk 3.55 m breed en een tussenberm van 0.90 m. Daarnaast wordt aan weerszijden ruimte gereserveerd voor de wegberm (7 m) en de bermsloot (5 m).

Aansluitpunten





De omlegging wordt op twee punten op het bestaande wegennet aangesloten:

- een aansluitpunt ten noorden van Alphen ter hoogte van de Schellestraat;
- een aansluitpunt ten zuiden van Alphen, ter hoogte van het Bels Lijntje.



Voorkeursalternatief

figuur 1

-  planweg
-  (landbouw)weg
-  fietspad
-  bestaande waterloop

Om de bereikbaarheid voor het (landbouw-)verkeer te kunnen handhaven, wordt de Molenbaan aangesloten op de Sint Janstraat en de Oude Tilburgsebaan op de Schellestraat.

De Sint Janstraat wordt ongelijkvloers gekruist; de omlegging kruist onder de Sint Janstraat door. Het belangrijkste voordeel van een ongelijkvloerse kruising op deze plek is dat de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid nauwelijks verslechteren ten opzichte van de huidige situatie. Bovendien neemt het aandeel sluipverkeer op de Sint Janstraat aanzienlijk af.

Ook het Bels Lijntje wordt ongelijkvloers gekruist, hier met een (fiets)brug. Deze is alleen toegankelijk voor fietsers, wandelaars en ruiters. Er wordt tevens een verbinding aangelegd tussen de Nieuwveldweg en het Bels Lijntje, zodat het langzaam verkeer vanaf de Nieuwveldweg richting Alphen (en omgekeerd) ongehinderd de omlegging kan kruisen.

Vorm van de aansluitpunten

De aansluitpunten zullen worden uitgevoerd als rotondes met vrijliggende fietspaden. Dergelijke rotondes komen meer tegemoet aan de eisen die worden gesteld aan een duurzaam veilig wegennet dan T-splitsingen. Doordat fietsers fysiek worden gescheiden van het autoverkeer worden conflicten tussen deze twee voorkomen. Bovendien is sprake van een overzichtelijke situatie en wordt de snelheid van het autoverkeer aanzienlijk gereduceerd, waardoor de kans op letselongevallen klein is.

Hoogteligging van het tracé

De weg wordt aangelegd op maaiveldhoogte. Alleen ter hoogte van de ongelijkvloerse kruisingen bij de Sint Janstraat en het Bels Lijntje gaat de weg de diepte in. Bij de Sint Janstraat ligt de weg circa 4.30 meter onder maaiveld, bij het Bels lijntje is dat circa 2 meter.

Overig

De belangrijkste functie van de weg is het uit de kom trekken van het doorgaande snelverkeer (personenauto's en vrachtverkeer). Derhalve zullen ook binnen de kom aanvullende maatregelen worden getroffen, zodat het voor het snelverkeer aantrekkelijker wordt om gebruik te maken van de omlegging. De komtraverse zal worden ingericht als 30 km-zone, met uitzondering van het zuidelijke deel van de Baarleseweg tot aan de toegangsweg naar het bedrijventerrein. Dit om de bereikbaarheid van het bedrijventerrein te waarborgen.

De maatregelen in de kom vallen echter buiten het bereik van dit bestemmingsplan.

2.3 Gevolgen van de aanleg

Sanering van een woning

Als gevolg van de aanleg van de weg zal één woning gesaneerd moeten worden. Het betreft de woning Boslust 3, waar het tracé overheen geprojecteerd is. Dit was onvermijdelijk, gezien de bestaande bebouwing aan de Boslust en de noodzakelijke kromming van de weg. Met de eigenaar van de woning wordt onderhandeld over de aankoop.

Geluidhinder

Als gevolg van de aanleg van de weg en de reconstructie van de aansluitpunten krijgt een aantal woningen te maken met een hogere geluidsbelasting dan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A). Voor de betreffende woningen zal een hogere grenswaarde worden aangevraagd.

Er zullen geen bron- of geluidoverdrachtbeperkende maatregelen worden getroffen. Het toepassen van geluidarm wegdek (ZOAB) stuit op bezwaren van verkeerskundige en financiële aard. Geluidsschermen of -wallen zijn vanuit stedenbouwkundig en landschappelijk oogpunt niet gewenst. De waardevolle zichtlijnen vanuit de kern Alphen zouden dan worden geblokkeerd. Binnen de bebouwde kom zijn dergelijke voorzieningen ook niet gewenst.

Voor meer over het aspect geluid: zie ook hoofdstuk 7: Resultaten akoestisch onderzoek.

2.4 Landschapsecologische inrichtingsmaatregelen

Het doel is de weg zo optimaal mogelijk te integreren in het landschap. Ondanks de zorgvuldige planontwikkeling voor de omlegging, brengt de aanleg van de weg een grote verandering teweeg in het bestaande landschap, zowel binnen als buiten de bebouwing van Alphen. Daarbij komt dat het tracé op twee plaatsen een ecologische verbindingzone kruist, namelijk ter plaatse van het Bels Lijntje en de Dorpswaterloop. Het is daarom van belang de weg zowel ecologisch als landschappelijk zo goed mogelijk in te passen¹. Op de pagina hiernaast is de visie op hoofdlijnen weergegeven.

¹ Hiervoor is opgesteld het "Landschaps-ecologisch structuurplan rondweg Alphen" door Arcadis Heidemij Advies (concept, november 1999).

2.4.1 Landschappelijke inpassing van de weg

Er wordt veel waarde gehecht aan het behoud van de ruimtelijke relatie tussen de kern en het buitengebied. Voor de landschappelijke inpassing van de weg betekent dit dat wordt gestreefd naar een zo onopvallend mogelijk karakter. Zichtrelaties over de weg heen (of er onderdoor) dienen zoveel mogelijk behouden te blijven. Alleen op die plaatsen waar in de toekomst de bebouwing van Alphen wordt afgerond is een opgaande beplanting langs de weg denkbaar, echter alleen aan de zijde van de bebouwing.

Stedenbouwkundige afronding van Alphen

Aan de noordoost- en zuidwestzijde van Alphen wordt de weg aangegrepen als een logische afronding van de bebouwing. De weg gaat hierdoor een nieuwe rand vormen van het dorp. Het karakter van de landschappelijke afronding zal in beide gebieden van elkaar verschillen.

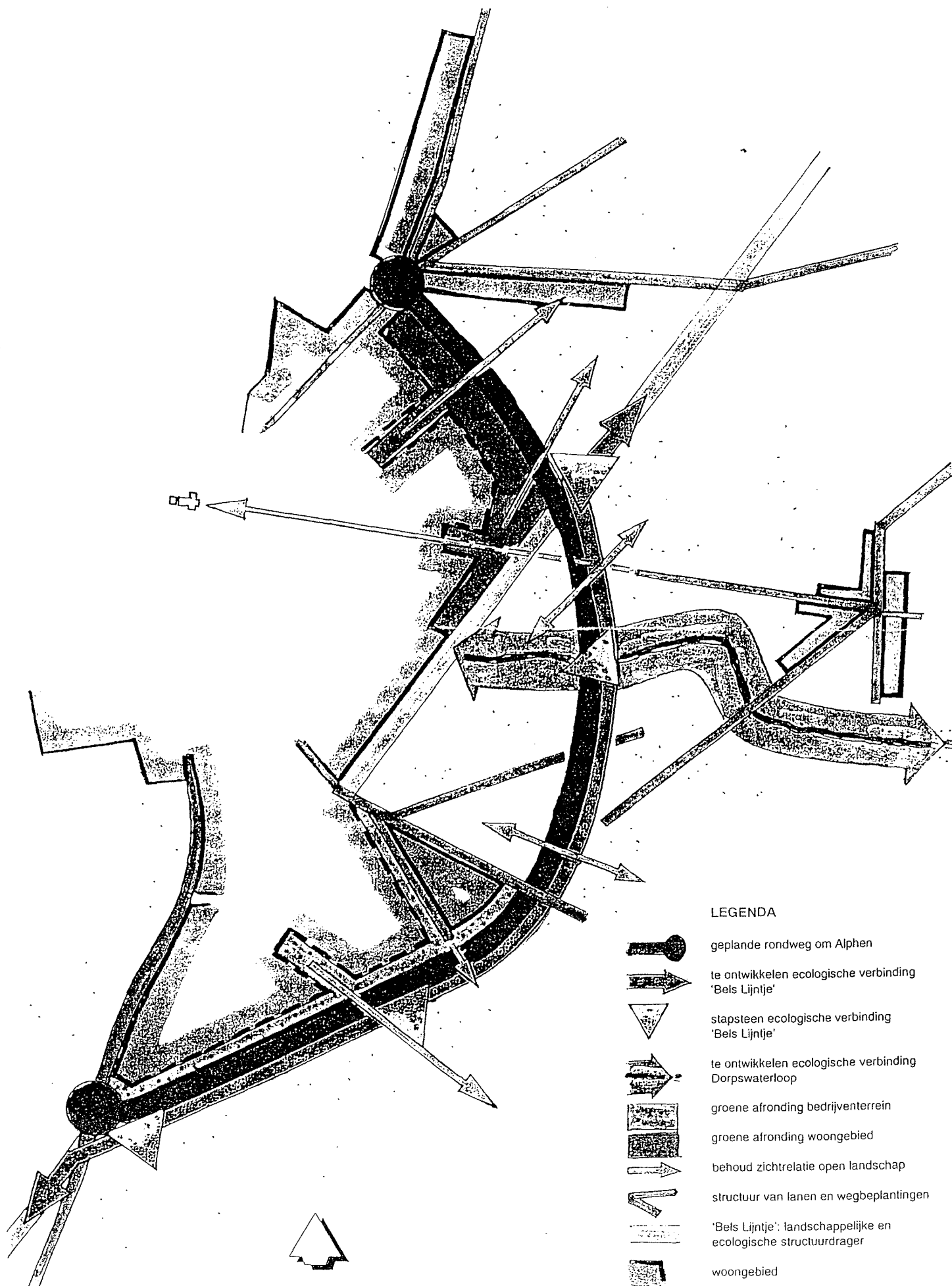
Ter plaatse van de nieuwe woonbuurt De Ligt II is een parkachtige zone voorzien tussen de bebouwing en de rondweg. Het behoud van zichtlijnen van uit deze zone naar het agrarisch gebied aan de overzijde van de weg vormt een belangrijk uitgangspunt voor de inpassing van de weg. Anderzijds is het wenselijk dat gezien vanuit het buitengebied niet de weg, maar de boombeplantingen in de groenzone, met op de achtergrond de woonbebouwing, de rand van het dorp gaan vormen.

De landschappelijke inpassing van het bedrijventerrein aan de zuidoostzijde is meer gericht op het wegnemen van het zicht op de grote bedrijfsgebouwen. Ook vanaf de rand van het bedrijventerrein is het behoud van zichtlijnen naar het agrarisch gebied van belang. Ook de zichtlijn door de Prinsenhoeftaan op de boerderij (die in de nieuwe situatie aan de overzijde van de weg zal staan) dient behouden te blijven.

Relatie met het buitengebied

In het gebied tussen het tracé van het Bels Lijntje en de Sint Janstraat wordt een ander doel nagestreefd: het open landschap tot in het centrum van Alphen waarbaar houden. De bestaande eenheid van het landschap aan weerszijden van de nieuwe rondweg wordt hiertoe zoveel mogelijk behouden. Het bestaande landschap blijft de drager van de ruimtelijke structuur. Hiertoe dienen bestaande sterke lijnen in het landschap, zoals het Bels Lijntje en de Sint Janstraat, te worden versterkt. De ecologische ontwikkeling van de Dorpswaterloop draagt verder bij aan het versterken van de structuur. De zichtlijn over de Nieuwveldweg naar de kerk van Alphen dient behouden te blijven. Accentuering van de rondweg door middel van beplanting is ongewenst. Vanuit een ruimtelijk perspectief wordt gestreefd naar een zo open mogelijk beeld.

Visie landschaps-ecologische structuur



LEGENDA

-  geplande rondweg om Alphen
-  te ontwikkelen ecologische verbinding 'Bels Lijntje'
-  stapsteen ecologische verbinding 'Bels Lijntje'
-  te ontwikkelen ecologische verbinding Dorpswaterloop
-  groene afronding bedrijventerrein
-  groene afronding woongebied
-  behoud zichtrelatie open landschap
-  structuur van lanen en wegbeplantingen
-  'Bels Lijntje': landschappelijke en ecologische structuurdrager
-  woongebied

2.4.2 Realisatie ecologische verbindingzones

In het gebied komen geen belangrijke natuurwaarden voor. Wel worden door de omlegging twee verbindingen uit de provinciale ecologische hoofdstructuur doorsneden: het Bels Lijntje en de Dorpswaterloop.

Bels Lijntje

Het Bels Lijntje is een ecologisch waardevol lijnvormig element. Op dit moment functioneert het als ecologische verbinding en leefgebied voor verschillende soorten bos- en struweelvogels, kleine zoogdieren, dagvlinders en de levendbarende hagedis. De zone wordt echter onderbroken ter plaatse van het bedrijventerrein. Het is gewenst om de zone te herstellen door het inrichten van een nieuwe zone langs de omlegging. Om barrièrewerking te voorkomen ligt deze zone aan de oostzijde van de weg. De zone heeft in principe een breedte van 25 meter met op vier locaties langs het traject stapstenen van enkele hectares. Daarnaast wordt ook zoveel mogelijk gebruikt gemaakt van de berm van de weg. Door het aanleggen van een bermsloot met flauwe taluds en natuurvriendelijk beheer van de berm kan soortenrijk grasland worden ontwikkeld.

Dorpswaterloop

Aan de inrichting van dit gebied worden zeer specifieke eisen gesteld, doordat twee verbindingzones elkaar kruisen. In de inrichting wordt dit als een belangrijke stapsteen beschouwd, waarin gebruik gemaakt wordt van de aanwezige ingrediënten. Het waterschap de Dongestroom heeft een voorstel gedaan voor de inrichting van de Dorpswaterloop. De inrichting van de zone is gericht op een verbinding/leefgebied voor landgebonden- en waterafhankelijke soorten, zoals kleine zoogdieren en amfibieën. Om dit te bereiken wordt de ontwikkeling van een structuur van poelen, struweel, ruigtes en hooilanden in combinatie met natuurvriendelijke oevers voorgesteld.

Om migratie dwars op de weg mogelijk te maken wordt een brug danwel een eco-duiker aangelegd. Voor soorten (met name reptielen) waarvoor de beek een barrière vormt blijft passage langs de weg mogelijk via een doorlopende berm.

3. JURIDISCHE PLANOPZET

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de wijze waarop de gewenste ontwikkeling in het plangebied juridisch is vertaald. De planopzet is zoveel mogelijk afgestemd op en sluit aan op het bestemmingsplan Buitengebied van de gemeente.

De juridische betekenis van de drie onderdelen van een bestemmingsplan (voorschriften, plankaart en toelichting) wordt kort uiteengezet:

- **toelichting:** in juridisch opzicht heeft een toelichting geen bindende werking. Het maakt in juridische zin bovendien geen onderdeel uit van een bestemmingsplan. Desondanks heeft de toelichting een bijzonder waardevolle betekenis bij de interpretatie van de planvoorschriften en de onderbouwing van het plan;
- **voorschriften:** de voorschriften vormen een deel van het juridisch kader van het bestemmingsplan. Het kent bepalingen over de toegelaten bebouwing, regelingen omtrent het gebruik van aanwezige en/of op te richten bouwwerken en gebruik van de grond;
- de **plankaart** tenslotte vormt als reeds gezegd tezamen met de voorschriften het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan. De rol van de plankaart is tweeledig. Ten eerste dient het ter ondersteuning of als verlengstuk van de voorschriften, ten tweede visualiseert het de bestemmingen.

3.2 Systematiek

De indeling van de voorschriften in onderhavig plan is als volgt:

Hoofdstuk I: 'Inleidende voorschriften'

Dit hoofdstuk omvat een artikel betreffende een aantal noodzakelijke begripsomschrijvingen en een artikel dat bepaalt op welke wijze gemeten wordt.

Hoofdstuk II: 'Bestemmingsvoorschriften'

Per hoofdstuk en per artikel is het volgende stramien als uitgangspunt genomen:

- een omschrijving van de doeleinden van de bestemming;
- de inrichting: de toegelaten werken en bouwwerken;
- de bouwvoorschriften: regels omtrent de toegelaten bouwwerken;
- een vrijstellingsbevoegdheid voor Burgemeester en Wethouders met betrekking tot de bouwvoorschriften;
- een aanvullende regeling omtrent het ander gebruik van gronden en bouwwerken dan bouwen.

Hoofdstuk III: 'Algemene voorschriften'

- *overgangsrecht*: bouwwerken die op het moment van tervisielegging van het plan bestaan (of waarvoor een bouwvergunning is verleend dan wel melding is gedaan) mogen blijven bestaan, ook al is er strijd met de bebouwingsregel. Het gebruik van de gronden en opstallen, dat afwijkt van de voorschriften op het moment waarop het plan rechtskracht verkrijgt, mag gehandhaafd blijven;
- *algemene bepalingen met betrekking tot het gebruik van gronden en bouwwerken, niet zijnde gebouwen*: het vormt het sluitstuk van de bestemmingsystematiek in die zin dat deze bepaling alle gebruik van gronden en opstallen dat strijdig is met de aan de grond gegeven bestemming verbiedt;
- *algemene vrijstellingsbevoegdheid*: de mogelijkheid is geschapen om af te kunnen wijken van de in de voorschriften gegeven maten en normen met betrekking tot het bouwen;
- *strafrechtelijke bepaling*: bepaalde voorschriften zijn als verbod opgesteld. Overtreding van de betreffende voorschriften wordt als een strafbaar feit aangemerkt, in de zin van artikel 59 WRO;
- *anti-dubbeltelbepaling*: het artikel dient zorg te dragen ter voorkoming van situaties die niet in overeenstemming zijn met de bedoeling van het plan. Grond die reeds eerder moest worden meegeteld bij de beoordeling van een bouwplan mag niet nog eens worden meegeteld bij een bouwaanvraag.

De afsluiting van het hoofdstuk is de slotbepaling, 'titel' genaamd.

3.3 Beschrijving bestemming

In het plangebied komen de bestemmingen 'Verkeersdoeleinden', 'Landschapselement' en 'Water' voor. Hieronder worden deze bestemmingen kort toegelicht.

'Verkeersdoeleinden'

Binnen deze bestemming wordt een onderscheid gemaakt tussen 'regionale verharde wegen', 'lokale verharde wegen' en 'fietspaden'. De omlegging is bestemd tot regionaal verharde weg, hierbinnen vallen ook de onderdoorgangen en taluds, etc. De wegen die aan- of omgelegd worden in verband met de aansluiting op de nieuwe weg zijn bestemd tot lokale wegen. Het fietspad dat over de weg loopt is bestemd tot fietspad.

'Landschapselement'

Deze bestemming omvat de bosjes, houtwallen en -singels, die worden aangelegd in verband met de landschapsecologische inpassing van de weg. De voorschriften zijn gericht op de instandhouding en het herstel van de natuurlijke en landschappelijke waarden. Op deze gronden mag niet worden gebouwd.

'Water'

Deze bestemming omvat de watergang in het plangebied, die van belang is voor de waterhuishouding. Op de gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde welke noodzakelijk zijn voor het onderhoud en beheer van de watergang rechtstreeks worden gebouwd.

Ter informatie wordt erop gewezen dat in 4 m¹ brede stroken ter weerszijden van de watergangen ook de regelgeving geldt vanuit de keur en de Verordening waterhuishouding van het Waterschap Dongestroom.

DEEL B - VERANTWOORDING

4. PLANOLOGISCH KADER

Zowel op rijks-, provinciaal als gemeentelijk niveau zijn diverse beleidsnota's verschenen, die kaderstellend zijn voor het verkeers- en vervoerbeleid. Onderstaande tabel bevat een overzicht van relevante plannen. Enkele daarvan, die het kader vormen voor de omlegging van de provinciale weg om Alphen, worden vervolgens nog eens kort aangehaald.

Tabel 4.1: Planologisch kader

<i>Rijksbeleid</i>	Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV II) Samen werken aan Bereikbaarheid (SWAB) Meerjarenprogramma Verkeersveiligheid Duurzaam Veilig Natuurbeleidsplan / Structuurschema Groene Ruimte
<i>Provinciaal beleid</i>	Provinciaal verkeers- en vervoerplan Structuurvisie ABC-gemeenten Streekplan Noord-Brabant Provinciaal Natuurbeleidsplan
<i>Gemeentelijk beleid</i>	Bestemmingsplan buitengebied Ruimtelijke studie Alphen-Oost

Duurzaam veilig verkeer

In de visie 'Duurzaam Veilig' wordt nadrukkelijker dan voorheen gestreefd naar het wegnemen van de oorzaken van de verkeersonveiligheid. In deze visie wordt een integrale benadering voorgestaan waarbij functie, vorm en gebruik van de weg op elkaar zijn afgestemd. Voor de weggebruiker zal duidelijk moeten zijn tot welke categorie een weg behoort. Er worden drie wegcategorieën onderscheiden: stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. Per wegcategorie is een aantal operationele eisen opgenomen voor wegvakken en kruispunten binnen en buiten de bebouwde kom.

Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan

Het verkeers- en vervoerbeleid op provinciaal niveau is in 1998 geactualiseerd in het Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan (PVVP). In het PVVP wordt - evenals in de landelijke beleidsplannen - gewezen op de ernstige congestie bij ongewijzigd beleid ("verkeersinfarct"). De beleidsaccenten uit het rijksbeleid (verwoord in het Structuurschema Verkeer en Vervoer II en de nota 'Samen werken aan Bereikbaarheid') zijn vertaald en nader uitgewerkt op provinciaal niveau.

In het PVVP is voor Brabant de nieuwe functietoekenning op basis van het 'duurzaam veilige principe' vastgelegd. Hierin is de PW422 door Alphen aangewezen als gebiedsontsluitingsweg en de PW202 tussen Breda en Baarle Nassau/-Hertog als erf-toegangsweg. Dit betekent een sterke opwaardering van de PW422 ten koste van de PW202 in vergelijking met de huidige situatie. Alle overige wegen in en rond Alphen zijn erf-toegangswegen.

Specifiek voor Alphen en directe omgeving is in het PVVP het volgende opgenomen:

- in 2010 ligt op de provinciale weg door Alphen de verwachte verhouding tussen intensiteit en capaciteit zodanig dat - zowel bij voortzetting van het huidige beleid als bij realisering van de PVVP-doelen - er geen congestieproblemen te verwachten zijn;
- de provinciale weg door Alphen is in het basisnet collectief openbaar vervoer opgenomen als verbindende en ontsluitende lijn. De kern Alphen is een knooppunt met centrale haltevoorziening;
- de omlegging van de provinciale weg om Alphen is als pijplijnplan nieuwe weginfrastructuur opgenomen;
- zowel de provinciale weg als het Bels Lijntje zijn opgenomen in het fietspadennet van de provincie.

Structuurvisie ABC-gemeenten

Vanaf 1992 hebben de toenmalige zogeheten ABC-gemeenten (Alphen en Riel, Baarle-Nassau, Baarle-Hertog en Chaam) de handen ineengeslagen en de verkeersproblematiek in een regionale context aan de orde gesteld. Door de gemeenten werd er naar gestreefd om in samenwerking met de provincie tot een integrale oplossing van de verkeersproblematiek in de regio te komen. Dit resulteerde in 1996 in de 'Structuurvisie ABC-gemeenten'. In deze visie zijn de relevante regionale en lokale ontwikkelingen en de verkeerssituatie beschreven. Op basis hiervan zijn knelpunten gesignaleerd en oplossingen aangedragen.

Ruimtelijke studie Alphen-Oost

In de 'Ruimtelijke studie Alphen-Oost' (1997) is de gemeentelijke visie weergegeven op de ontwikkeling van Alphen-Oost. De omlegging volgens het meest oostelijke tracé is hierin meegenomen. In de visie gaat het met name om de beoogde uitbreiding van het bedrijventerrein en de realisatie van de nieuwe woonwijk 'De Ligt II'.

5. DE BESTAANDE SITUATIE

5.1 Bodem en water

Het gebied in en rond Alphen ligt op een dekzandplateau. Nabij de Dorpswaterloop, net ten oosten van Alphen, is sprake van een licht glooiend beekdal. De bodemopbouw van het gebied is op de bodemkaart gekenmerkt als een hoge zwarte enkeerdgrond en voor een deel vorstvaaggronden.

De grondwaterstand ligt hier diep. Volgens de bodemkaart komt hier grondwatertrap VII voor (de hoogste klasse). Uit grondwatermetingen op korte afstand van het plangebied (nabij de aansluiting van de Nieuwstraat op de Stationstraat) blijkt dat het grondwaterpeil op deze locatie de afgelopen drie jaar ruim vijf meter beneden maaiveld lag (bron: MER²).

Alphen ligt relatief hoog ten opzichte van de omgeving en bevindt zich op een waterscheiding. Het gehele gebied is een inzigtgebied; er is geen sprake van kwel. De stromingsrichting van het grondwater is westelijk. Ter plaatse van de Dorpswaterloop zal het grondwater echter in oostelijke richting stromen, in de richting van de Leij. Nabij Alphen staat de Dorpswaterloop vaak droog.

5.2 Landschap, natuur en cultuurhistorie

Landschap

Als gevolg van de ruilverkaveling 'Alphen en Riel' is de oorspronkelijke kleinschaligheid van oude akkercomplexen grotendeels verdwenen. Het landschap ten oosten van Alphen is nu vrij eenvormig en wordt in zijn geheel als weinig waardevol beoordeeld. Wel is er nog een aantal landschappelijk waardevolle elementen en structuren aanwezig:

- het Bels Lijntje (de voormalige spoorlijn Tilburg - Turnhout) met een tweezijdige houtwal vormt een continu groen lint door het landschap. Alleen ter plaatse van het bedrijventerrein van Alphen wordt dit lint onderbroken;
- het ten oosten van Alphen gelegen beekdal is nog goed in het landschap herkenbaar. In dit beekdal is sprake van een samenhang tussen de waterloop, de percelen, de hoogteverschillen, de locale wegen en de beplanting;

² "Omliegging Provinciale Weg Alphen, Projectnota/MER" door Arcadis Heidemij Advies (eindconcept, november 1998).

- de laanbeplanting langs de Stationstraat, de Sint Janstraat en de Prinsehoeflaan. Met name dit laatste onverharde pad beschikt over zeer fraaie en oude laanbeplanting;
- de ruitersportvereniging en het volkstuintencomplex aan de Walkvat en de Nieuwveldweg en de overstort van het bedrijventerrein nabij de Prinsehoeflaan vormen opvallende groenelementen;
- het kapelletje op de kruising van de Schellestraat en de Goedentijd.

Natuur

Alphen ligt in een regio met relatief weinig natuurwaarden. Het gebied ten oosten van de kern Alphen wordt wel doorsneden door twee ecologische verbindingzones uit de provinciale Ecologische Hoofdstructuur:

- een droge ecologische verbindingzone langs het Bels Lijntje. Langs deze voormalige spoorlijn (nu fietspad) ligt aan weerszijden een houtwal. Deze verbindingzone wordt echter onderbroken ter hoogte van het bedrijventerrein van Alphen en ten zuiden van Alphen doorsneden door de provinciale weg;
- een natte ecologische verbindingzone langs de Dorpswaterloop. In de huidige situatie is deze verbindingzone echter nauwelijks ontwikkeld.

Cultuurhistorie

De ontstaansgeschiedenis is door de groei van de kern Alphen en het verdwijnen van herkenbare en karakteristieke elementen nauwelijks nog afleesbaar. Aan de zuidzijde van Alphen liggen nog oude akkercomplexen met cultuurhistorische waarden. Dit gebied is ook als zodanig opgenomen in het nieuwe bestemmingsplan Buitengebied.

Archeologie

Archeologisch gezien is de omgeving van Alphen een interessant gebied. Overgangen in het landschap van nat naar droog waren van oudsher zeer in trek als woongebied. Mede vanwege de bodemgesteldheid heeft het gebied een hoge archeologische verwachtingswaarde. Derhalve is in opdracht van de gemeente Alphen-Chaam door het archeologisch adviesbureau RAAP een Aanvullende Archeologische Inventarisatie (AAI) uitgevoerd ter plaatse van de beoogde omlegging. Bij deze inventarisatie zijn aan de oostzijde van Alphen in totaal acht vindplaatsen beschreven. De vindplaatsen zijn niet wettelijk beschermd.

5.3 Verkeer

Wegenstructuur

In de huidige situatie wordt de kern Alphen doorsneden door de provinciale noord-zuid verbinding PW422. Dit is een belangrijke regionale verbindingsweg, lopend vanaf Gilze via Alphen naar Baarle Nassau en Baarle Hertog. Daarnaast zijn er nog twee oost - west verbindingswegen: de weg Alphen - Chaam (Chaamseweg) en de weg Alphen - Poppel (Sint Janstraat). In het hart van Alphen komen deze vier wegen samen.

Intensiteiten

In figuur 3 zijn de verkeersintensiteiten op de betreffende wegen aangegeven. De intensiteiten hebben betrekking op het totaal aantal motorvoertuigen op een werkdag (eind 1997).

Op de provinciale weg zijn de verkeersintensiteiten vooral hoog in het noordelijk deel van Alphen: 9500 motorvoertuigen per etmaal. Ongeveer een zesde deel hiervan (1540) is vrachtverkeer.

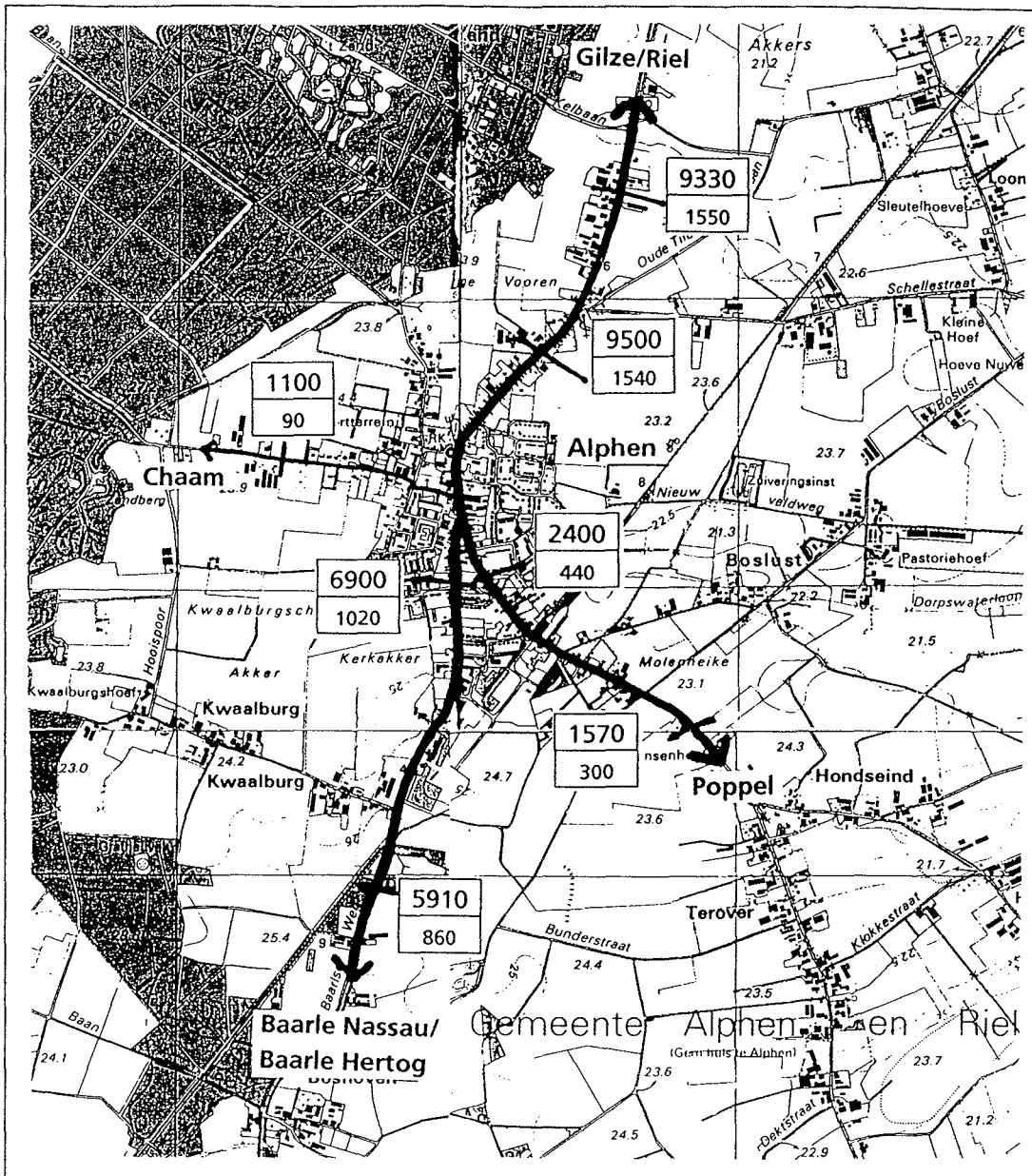
Uit tellingen bleek dat op werkdagen - over een heel etmaal bezien - het aandeel doorgaand verkeer ongeveer even groot is als het aandeel herkomst- en bestemmingsverkeer. Op een zondag is het aandeel doorgaand verkeer echter ongeveer een factor twee hoger door de grote hoeveelheid recreatief verkeer, onder meer van en naar België. Als gevolg hiervan zijn de etmaalintensiteiten op de provinciale weg op een zondag ongeveer een factor 1,5 hoger dan op een werkdag.

Uit prognoses (tot 2010) blijkt dat de verkeersbelasting op de provinciale weg sterk zal toenemen in de komende jaren (zie ook tabel 5.1 en 5.2). De intensiteit van het vrachtverkeer gaat daarin een nog groter aandeel vormen. De groei wordt met name veroorzaakt door de autonome (landelijke) groei van het autoverkeer en de stedelijke ontwikkelingen in de regio.

Tabel 5.1: Totaal aantal motorvoertuigen per etmaal op de belangrijkste wegen

Wegvak	1997	2010	index 1997 = 100
Alphen - 't Zand	9.330	12.670	136
Goedentijd	9.500	12.970	137
Chaamseweg	1.110	1.080	97
Baarleseweg	6.900	10.420	151
Alphen - Baarle Nassau	5.910	9.150	155
Stationstraat	2.400	2.340	98
Sint Janstraat	1.570	1.780	113

(bron : MER)



Huidige verkeersintensiteiten (1997)

figuur 3

9330	Aantal motorvoertuigen per etmaal
1550	Aantal vrachtwagens per etmaal

Tabel 5.2: Totaal aantal vrachtwagens per etmaal op de belangrijkste wegen

Wegvak	1997	2010	index 1997 = 100
Alphen - 't Zand	1.550	2.360	152
Goedentijd	1.540	2.360	153
Chaamseweg	90	110	122
Baarleseweg	1.020	1.780	175
Alphen – Baarle Nassau	860	1.520	177
Stationstraat	440	440	100
Sint Janstraat	300	310	103

(bron: MER)

Gelet op de intensiteit/capaciteit verhoudingen blijkt dat zowel in de huidige situatie als in de berekende situatie in 2010 alle wegvakken voldoen. Dat betekent dat er geen doorstromingsproblemen zijn te verwachten.

De intensiteit op het belangrijkste kruispunt in Alphen is wel hoog, maar doorgaans niet problematisch. Alleen op zondagen kan, als gevolg van het grote aanbod recreatief verkeer, in 2010 wel sprake zijn van congestie.

Langzaam verkeer

De belangrijkste fietsverbindingen zijn:

	intensiteit op werkdagen	intensiteit op zondag
• bestaande provinciale weg Alphen – Gilze/Riel	130	.
• bestaande provinciale weg Alphen – Baarle-Nassau	80	290
• Sint Janstraat (Alphen - Ter Over)	160	.
• Bels Lijntje (Alphen - Riel)	310	590
• Bels Lijntje (Alphen - Baarle-Nassau)	210	720

(bron: MER)

5.4 Overige functies

Wonen en werken

De uitbreiding van woonwijk 'De Ligt I' is bijna voltooid. Daarna wordt verder gegaan met de ontwikkeling van 'De Ligt II'. Om tot 2010 in de behoefte te kunnen voorzien is een netto oppervlakte van circa 9 ha benodigd (circa 200 woningen).

Aan de oostkant van de kern is een aantal bebouwingslinten aanwezig, zoals Terover, Hondseind, Het Sas en Boslust. Daarnaast komt er enige verspreide bebouwing voor.

De gemeente is voornemens om het bedrijventerrein ook in oostelijke richting uit te breiden. Om tot 2010 in de behoefte te kunnen voorzien is maximaal 5 ha benodigd.

Landbouw

Het ruimtegebruik in de directe omgeving van Alphen is voornamelijk agrarisch. De gronden aan de oostzijde van Alphen zijn ongeveer in gelijke mate in gebruik als bouwland en grasland. De kavelstructuur is als gevolg van de recent uitgevoerde ruilverkaveling goed (o.a. aaneengesloten percelen).

Van belang is ook een drietal loonbedrijven aan de noordoostzijde van de kern.

Recreatie

Er zijn enkele elementen aanwezig die van belang zijn voor de dagrecreatie:

- de (recreatieve) fietsverbinding via het Bels Lijntje;
- de aanwezige zandwegen en oude bebouwingslinten;
- de ruitersportvereniging en het volkstuintencomplex.

6. CONCLUSIES UIT HET MER

In het Milieu Effect Rapport (MER) zijn verschillende mogelijkheden voor de weg en de inrichting daarvan onderzocht. De werkwijze daarbij was als volgt:

- Eerst is een aantal nader te onderzoeken *varianten* nader uitgewerkt. Achtereenvolgens is aandacht besteed aan de mogelijke tracés, de vorm, het aantal en de ligging van de aansluitpunten, de hoogteligging van het tracé en de benodigde maatregelen in de kom van Alphen.
- De effecten van deze varianten zijn globaal onderzocht. Dit resulteerde in een beperkte selectie van kansrijke mogelijkheden. De overige varianten vielen af.
- Vervolgens is een drietal *integrale alternatieven* samengesteld op basis van de kansrijke varianten. Naast het nulalternatief (de huidige situatie) zijn dat planalternatief I en II en het MMA.
- De effecten van de integrale alternatieven zijn beschreven en met elkaar vergeleken.
- Ten slotte moest ten aanzien van een aantal uitvoeringsvariabelen nog een keuze worden gemaakt. Dit heeft uiteindelijk geresulteerd in het *voorkeursalternatief*, waarop de verdere planvorming is gebaseerd.

6.1 Selectie van de varianten

Het tracé

In de startnotitie zijn voor de omlegging twee kansrijke tracés geselecteerd: een krappe oostelijke boog zo dicht mogelijk langs de bestaande kom van Alphen (tracé Oost 1) en een wijde oostelijke boog op grotere afstand (tracé Oost 2). De tijdens de verkenningsfase onderzochte westelijke tracés zijn in de startnotitie reeds afgeval- len. Deze bleken ernstiger effecten op onder meer natuur, landschap en cultuurhis- torie en het woon- en leefmilieu op te leveren, terwijl er geen duidelijke meerwaar- de tegenover stond.

Tracé Oost 1 bleek strijdig met de doelstelling. De gesignaleerde problemen in de kom van Alphen worden deels verplaatst. Door de korte afstand tot de kom en de aansluiting op het hoofdwegennet van Alphen treedt wederom een vermenging op van doorgaand en bestemmingsverkeer, wat negatief wordt beoordeeld uit oogpunt van doorstroming en verkeersveiligheid. De woonwijk 'De Ligt I' bevindt zich op korte afstand van de omlegging, waardoor zonder aanvullende maatregelen mogelijk sprake is van geluidhinder. Het aan Alphen vergroeide deel van het bebouwingslint aan de Sint Janstraat wordt doorsneden met sociale barrièrewerking tot gevolg. Bovendien sluit tracé Oost 1 niet aan op de uitbreidingsplannen van de gemeente, waardoor de toekomstwaarde van deze omlegging beperkt is. Uitbreiding van het

bedrijventerrein is alleen nog maar mogelijk ten oosten van de omlegging, waardoor de omlegging niet langer de gewenste harde begrenzing van de kom vormt. *Tracé Oost 2* beantwoordt naar verwachting wel aan de doelstelling. De gesignaleerde problemen in de kom worden sterk verminderd en nauwelijks verplaatst naar de oostzijde van Alphen. Deze omlegging sluit goed aan op de door de gemeente gewenste ontwikkeling van Alphen-Oost.

Vorm van de aansluitpunten

Voor wat betreft de vorm van alle aansluitpunten is uitgegaan van rotondes met vrijliggende fietspaden. Dergelijke rotondes komen meer tegemoet aan de eisen die worden gesteld aan een duurzaam veilig wegennet dan T-splitsingen. De effecten en kosten van een ongelijkvloerse aansluiting staan niet in verhouding tot de aard en de schaal van de problematiek in Alphen.

Aantal aansluitpunten

Voor het aantal aansluitpunten zijn drie opties onderscheiden:

- drie aansluitpunten: ten noorden en ten zuiden van Alphen op de bestaande provinciale weg en aan de oostzijde op de Sint Janstraat;
- twee aansluitpunten: de aansluitpunten ten zuiden en oosten van Alphen worden 'samengevoegd' tot één aansluiting ten zuidoosten van Alphen, ter hoogte van het bedrijventerrein.
- twee aansluitpunten: ten noorden en ten zuiden van Alphen op de bestaande provinciale weg en aan de oostzijde een ongelijkvloerse kruising met de Sint Janstraat.

Op grond van de globale effectbeschrijving is de optie met een aansluitpunt ter hoogte van het bedrijventerrein afgevalen. Bij deze oplossing worden zowel de huidige komtraverse (Baarleseweg) als de Sint Janstraat onderbroken. Dit resulteert in een aantal nadelen ten opzichte van de huidige situatie: grotere rij-afstanden, hogere verkeersintensiteiten op het bedrijventerrein, het verdwijnen van een belangrijke route voor het landbouwverkeer, sterkere barrièrewerking en aantasting van de bestaande stedenbouwkundige structuur. Deze nadelen wegen niet op tegen de voordelen (minder doorgaand verkeer in de kom, minder sluipverkeer en betere bereikbaarheid van het bedrijventerrein).

Ligging van de aansluitpunten

De noordelijke aansluiting is in de verkennende fase gesitueerd ter plaatse van de aansluiting van de Schellestraat op de Goedentijd. In totaal komen hier vijf verkeers-takken samen. Bovendien is op korte afstand van de rotonde bebouwing aanwezig. Met het oog op het duurzaam veilige principe is in de Projectnota/MER tevens een meer noordelijke aantakking van de provinciale weg onderzocht (circa 300 meter noordelijker). Bij deze oplossing zijn in eerste instantie twee opties onderscheiden: een rotonde ter hoogte van de Schellestraat en een rotonde ter plaatse van de aan-

takking op de bestaande provinciale weg. Bij de globale effectbeschrijving bleek echter dat een noordelijke ligging van de rotonde (ter plaatse van de aantakking) in grotere rij-afstanden en extra barrièrewerking resulteert voor het (langzaam) verkeer op de Schellestraat en in extra geluidshinder bij de Goedentijd. Derhalve zijn uiteindelijk twee opties nader onderzocht: een noordelijke en een zuidelijke aantakking, beide met een rotonde ter hoogte van de Schellestraat.

Hoogteligging van het tracé

In de startnotitie zijn voor het gehele tracé ligging op maaiveld en een half verdiepte ligging als kansrijk geselecteerd. Een geheel verdiepte ligging en een verhoogde ligging worden in de startnotitie, gezien de schaal en aard van de problematiek in Alphen, als niet reëel beschouwd. Bij een half verdiepte ligging is uitgegaan van ligging twee meter beneden maaiveld.

Uit de globale effectbeschrijving blijkt dat de voordelen van een half verdiepte ligging (minder landschappelijke aantasting en hinder bij omwonenden) niet opwegen tegen de nadelen (vergraving van de bodem ter plaatse van archeologische vindplaatsen, meer ruimtebeslag en beperktere mogelijkheden voor de ontwikkeling van de ecologische verbindingzone langs de Dorpswaterloop). Een half verdiepte ligging over het gehele traject is derhalve niet nader onderzocht. Een (half) verdiepte ligging over korte afstand ter plaatse van kruisende infrastructuur blijft wel mogelijk (ongelijkvloerse kruising van de Sint Janstraat en het Bels Lijntje).

Maatregelen in de kom

De belangrijkste functie van de omlegging is het uit de kom trekken van het snelverkeer (personenauto's en vrachtverkeer). Derhalve wordt uitgegaan van verkeersremmende maatregelen in de kom zodat een aanzienlijk deel van het snelverkeer inderdaad gebruik gaat maken van de omlegging.

6.2 Ontwikkeling van alternatieven

Op basis van de als 'kansrijk' geselecteerde varianten is - naast het nulalternatief - een drietal integrale planalternatieven samengesteld.

Nulalternatief

Voor het nulalternatief vormt de huidige situatie en de autonome ontwikkeling het uitgangspunt. Met dit alternatief wordt de verkeersproblematiek in de kom van Alphen niet opgelost. Het nulalternatief is derhalve niet reëel en dient uitsluitend als referentiekader.

Planalternatief I

Dit alternatief gaat uit van een ruimte oostelijke boog (tracé Oost 2), maaiveldligging over de gehele lengte en drie aansluitpunten in de vorm van rotondes met vrijliggende fietspaden. De omlegging takt aan de noordzijde van Alphen ter hoogte van de Schellestraat aan op de huidige provinciale weg. Om de bereikbaarheid voor het (landbouw-)verkeer te kunnen handhaven wordt de Molenbaan aangesloten op de Sint Janstraat en de Oude Tilburgsebaan op de Schellestraat. Ten behoeve van de ontwikkeling van een natte ecologische verbindingszone wordt daar waar de omlegging de Dorpswaterloop kruist uitgegaan van een ecoduiker. Het fietsverkeer op het Bels Lijntje zal worden omgeleid via de Schellestraat, de bestaande provinciale weg en het centrum van Alphen. De omlegging wordt gecombineerd met verkeersremmende maatregelen in de kom van Alphen. Om inzicht te krijgen in de effectiviteit van dergelijke maatregelen zijn twee opties onderzocht: de gehele komtraverse of alleen het centrumgedeelte inrichten als 30 km-zone.

Planalternatief II

Dit alternatief gaat uit van een ruime oostelijke boog (tracé Oost 2), twee aansluitpunten in de vorm van rotondes met vrijliggende fietspaden aan de noord- en zuidzijde van Alphen en een ongelijkvloerse kruising bij de Sint Janstraat (de omlegging kruist onder de Sint Janstraat door). De omlegging takt aan de noordzijde van Alphen 300 meter ten noorden van de Schellestraat aan op de huidige provinciale weg. Het westelijke en oostelijke deel van de Schellestraat worden direct aangesloten op de geprojecteerde rotonde. Dit betekent dat het noordelijk deel van Alphen wordt ontsloten via het westelijk deel van de Schellestraat. Dit deel van de Schellestraat zal daartoe worden opgewaardeerd. De bestaande provinciale weg verliest ten noorden van de Schellestraat zijn functie voor het doorgaande verkeer en zal direct ten zuiden van de aantakking van de omlegging worden onderbroken. Om de veiligheid voor het fietsverkeer te kunnen waarborgen zal tussen de noordelijke rotonde en de aansluiting op de bestaande provinciale weg een weerszijden van de omlegging een fietspad worden gerealiseerd. Deze fietspaden sluiten aan op de fietspaden die in de huidige situatie langs de Goedentijd zijn gesitueerd.

Evenals bij planalternatief I wordt uitgegaan van een aansluiting van de Molenbaan op de Sint Janstraat en van de Oude Tilburgsebaan op de Schellestraat, een ecoduiker ter plaatse van de Dorpswaterloop, een omleiding van het fietsverkeer op het Bels Lijntje via de Schellestraat en de bestaande provinciale weg en van verkeersremmende maatregelen in de kom van Alphen (twee opties: de gehele komtraverse of alleen het centrumgedeelte inrichten als 30 km-zone).

Meest milieuvriendelijk alternatief

Het meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) is zoveel mogelijk onafhankelijk van de beide planalternatieven ontwikkeld op basis van de kansen en wensen ten aanzien van de diverse milieu-aspecten:

- langzaam verkeer: de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid handhaven en indien mogelijk verbeteren door het realiseren van kwalitatief hoogwaardige verbindingen voor landbouwverkeer, fietsers, voetgangers en ruiters;
- natuur: herstellen van de droge ecologische verbindingszone langs het Bels Lijntje en ontwikkelen van de natte ecologische verbindingszone langs de Dorpswaterloop;
- landschap: handhaven of versterken van de huidige landschappelijke kwaliteit;
- huidig woon- en leefmilieu: leefbaarheid in de kom maximaal verbeteren en aantasting van de leefbaarheid ten oosten van Alphen voorkomen;
- toekomstig woon- en leefmilieu: de ontwikkeling van een kwalitatief hoogwaardige nieuwe woonwijk 'De Ligt II' niet belemmeren.

Dit resulteerde in een MMA dat grotendeels overeen komt met planalternatief II, waarbij wordt uitgegaan van:

- inrichting van de gehele komtraverse als 30 km-zone;
- een extra ongelijkvloerse overgang voor fietsers, wandelaars en ruiters ter plaatse van het Bels Lijntje;
- herstel van de droge ecologische verbindingszone langs het Bels Lijntje.

6.3 De gevolgen voor het milieu

In de Projectnota/MER zijn de effecten van de alternatieven gedetailleerd beschreven. In het volgende overzicht is een totaaloverzicht gepresenteerd:

Tabel 6.1: Totaaloverzicht beschreven effecten

Aspect	Nulalt.	Planalternatief I		Planalternatief II		MMA
		deel kom	hele kom	deel kom	hele kom	
Verkeer- en vervoersaspecten						
Totale automobilititeit	0	0 / -	0 / -	0 / -	0 / -	0 / -
Kruispuntbelasting kom	0	++	++	++	++	++
Sluipverkeer	0	-	-	++	++	++
Bereikbaarheid bedrijventerrein	0	0 / +	0 / +	0	0 / -	0 / -
Bereikbaarheid buitengebied	0	0 / +	0 / +	0 / -	0 / -	0 / -
Duurzaam veilig	0	+	+	++	++	++
Barrièrewerking komtraverse	0	++	++	++	++	++
Langzaam verkeer						
- landbouwverkeer	0	-	-	0 / -	0 / -	0 / -
- fietsverkeer	0	- / - -	- / - -	-	-	0 / -
- ruiters	0	-	-	-	-	0 / -

Aspect	Nulalt.	Planalternatief I		Planalternatief II		MMA
		deel kom	hele kom	deel kom	hele kom	
Milieu-aspecten						
Bodem en water	0	0	0	0	0	0
Natuur	0	0/-	0/-	0/-	0/-	+
Landschap	0	-	-	-	-	-
Cultuurhistorie	0	0/-	0/-	0/-	0/-	0/-
Archeologie	0	-	-	-/--	-/--	-/--
Geluid						
- geluidbelast oppervlak (ha)	226	185	175	208	202	202
- geluidgehinderden (index)	17.724	4.634	3.738	5.586	3.822	3.822
- schermen/maatregelen	0	-/--	-/--	-	-	-
Trillingen	0	+	+	+	+	+
Lucht						
- concentratie	0	++	++	++	++	++
- emissie (kg/jaar NO _x)	12,8	15,5	15,2	15,1	14,5	14,5
Ruimtelijke en planologische aspecten						
Stedenbouw	0	+	+	0/+	0/+	0/+
Landbouw	0	-	-	-/--	-/--	-/--
Recreatie	0	0	0	0	0	0
Realisatiekosten						
Kosten	n.v.t.	+		-		-/--

Beoordeling ten opzichte van de huidige situatie waarbij

- ++ sterke verbetering
- + verbetering
- 0 geen verandering
- verslechtering
- sterke verslechtering

Algemeen kan worden gesteld dat alle omleggingalternatieven voldoen aan de hoofddoelstelling van het project: het bieden van een oplossing voor de leefbaarheidsproblemen in de kom van Alphen. In alle alternatieven wordt het grootste deel van het snelverkeer uit de kom getrokken, waardoor de verkeersafwikkeling en de luchtkwaliteit verbeteren en de verkeersonveiligheid, de barrièrewerking, de geluidshinder en de trillingshinder afnemen. De verschillen tussen de omleggingalternatieven hebben met name betrekking op de mate waarin bestaande waarden en functies aan de oostzijde van Alphen worden ontzien.

6.4 Keuze voorkeursalternatief

Ten slotte moest ten aanzien van een viertal uitvoeringsvariabelen nog een keuze gemaakt, omdat hieraan zowel voor- als nadelen waren verbonden. Gekozen moest worden welke criteria zwaarder wegen.

Kruising Sint Janstraat: rotonde of ongelijkvloers?

Door de aanleg van een rotonde wordt wat meer snelverkeer uit de kom getrokken met een enigszins geringer aantal geluidgehinderden tot gevolg. Bovendien is door het extra aansluitpunt de bereikbaarheid van het bedrijventerrein en het buitengebied voor snelverkeer vanaf de provinciale weg enigszins beter dan bij een ongelijkvloers aansluitpunt. De aanlegkosten zijn geringer.

Het belangrijkste voordeel van een ongelijkvloerse kruising van de Sint Janstraat is dat de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid door het langzaam verkeer nauwelijks verslechteren ten opzichte van de huidige situatie. Bovendien neemt het aandeel sluipverkeer op de Sint Janstraat aanzienlijk af.

In het voorkeursalternatief wordt uitgegaan van een ongelijkvloerse kruising. Uitgaande van een ongelijkvloerse kruising kan voor zowel het langzaam als het snelverkeer een goede bereikbaarheid en een hoge verkeersveiligheid worden gegarandeerd.

Extra maatregelen Bels Lijntje: fietsersbrug en herstel verbindingzone?

Een extra ongelijkvloerse overgang voor fietsers, wandelaars en ruiters ter plaatse van het Bels Lijntje en het herstel van de droge ecologische verbindingzone conform het MMA betekenen een belangrijke meerwaarde ten opzichte van de beide planalternatieven. De extra maatregelen zijn derhalve opgenomen in het voorkeursalternatief.

Aantakking aan de noordzijde van Alphen: noordelijk of zuidelijk?

Vanuit de optiek van duurzaam veilig heeft een meer noordelijke aantakking op de bestaande provinciale weg aan de noordzijde van Alphen de voorkeur. Een vijftal woonhuizen langs de Goedentijd wordt niet meer rechtstreeks ontsloten via de doorgaande provinciale weg. Hierdoor ontstaat een overzichtelijkere verkeerskundige situatie. Dit is in overeenstemming met het landelijke en provinciale beleid met betrekking tot verkeersveiligheid (het duurzaam veilige principe: scheiding verkeers- en verblijfsfunctie). Bijkomend voordeel van een meer noordelijke aantakking is dat de omlegging een rechtere noord-zuid verbinding vormt, waarbij de route door de kom minder voor de hand ligt. Bovendien wordt de landschappelijk fraaie locatie ter plaatse van het kapelletje bij de aansluiting van de Schellestraat op de Goedentijd niet aangetast. Tot slot zijn, uitgaande van de huidige plannen, bij een noordelijke aantakking geen geluidwerende voorzieningen nodig bij een woningbouwlocatie 'De Ligt II'.

Bij een noordelijke aantakking wordt echter de bestaande ruimtelijke structuur sterker aangetast aangezien de Schellestraat en de Oude Tilburgsebaan worden doorsneden. Een noordelijke aantakking resulteert lokaal in een groter ruimtebeslag en een sterkere doorsnijding van het open landschap en de huidige verkavelingsstructuur (onder andere negatieve beoordeling ten aanzien van archeologie en landbouw). Uit een eerste inventarisatie van de grondeigenaren in het kader van grondverwerving blijkt dat de kosten bij een noordelijke aantakking aanzienlijk hoger zullen uitvallen dan bij een zuidelijke aantakking.

Ondanks de voordelen van een noordelijke aantakking voor het gebied Goedentijd (met name uit oogpunt van duurzaam veilig), wordt in het voorkeursalternatief toch een wat groter belang toegekend aan het handhaven van de ruimtelijke structuur en het beperken van de schade voor de landbouw in het gebied rond de Schellestraat. Derhalve is in het voorkeursalternatief uitgegaan van een zuidelijke aantakking aan de noordzijde van Alphen.

Inrichting van de kom: geheel of gedeeltelijk als 30 km-zone?

Uitgaande van de hoofddoelstelling voor het project (verbetering van de leefbaarheid in de kom van Alphen) is het gunstig om een zo groot mogelijk deel van de komtraverse in te richten als 30 km-zone. Nadeel hiervan is echter een verslechterde bereikbaarheid van het bedrijventerrein. Aangezien niet is gekozen voor een aansluitpunt bij de Sint Janstraat wordt het bedrijventerrein immers – evenals in de huidige situatie – ontsloten via een deel van de bestaande komtraverse. Derhalve is in het voorkeursalternatief gekozen voor een compromis: de gehele komtraverse zal in principe worden ingericht als 30 km-zone, met uitzondering van het zuidelijke deel van de Baarleseweg. De ontsluiting van het bedrijventerrein verloopt dus via het zuidelijke aansluitpunt. Door een goede bewegwijzering kan worden bewerkstelligd dat vrachtverkeer uit noordelijke richting inderdaad niet meer via het centrum van Alphen rijdt.

Conclusie

Het voorkeursalternatief komt grotendeels overeen met het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA). De aantakking aan de noordzijde is echter conform planalternatief I. De bestaande komtraverse wordt ingericht als 30 km-zone met uitzondering van het zuidelijkste deel ter hoogte van het bedrijventerrein.

7. RESULTATEN AKOESTISCH ONDERZOEK

Door aanleg van de omlegging en de reconstructie van de bestaande wegen (i.c. de aansluitingen op de omlegging) zullen er veranderingen optreden in de geluidssituatie. Om te toetsen of wordt voldaan aan de Wet geluidhinder en welke voorzieningen eventueel getroffen moeten worden, is een akoestisch onderzoek uitgevoerd³.

Uit dit akoestisch onderzoek is gebleken dat in de toekomstige situatie bij een aantal woningen de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) zal worden overschreden. Dit kan zijn doordat de nieuwe weg is aangelegd (de omlegging Alphen) of doordat sprake is van een wettelijke reconstructie van een bestaande weg (om de bestaande wegen en de omlegging goed op elkaar te laten aansluiten).

In de volgende tabel zijn de woningen aangegeven waarvoor hogere grenswaarden moeten worden aangevraagd.

Tabel 7.1 Aan te vragen hogere grenswaarden

<i>Adres</i>	<i>Aan te vragen hogere grenswaarde</i>	<i>Maatgevende weg</i>
	<i>Reconstructie</i>	
Goedentijd 39	65 dB(A)	Goedentijd
Goedentijd 41	64 dB(A)	Goedentijd
Schellestraat 1	58 dB(A)	Goedentijd
Schellestraat 2	52 dB(A)	Goedentijd
Baarleseweg 2	61 dB(A)	Baarleseweg
Boshoven 1	56 dB(A)	Baarleseweg
Waalburg 3	55 dB(A)	Baarleseweg
Waalburg 5	53 dB(A)	Baarleseweg
Baarleseweg 3	59 dB(A)	Baarleseweg
	<i>Nieuwe weg</i>	
Boshoven 1	54 dB(A)	Omlegging Alphen
Goedentijd 37	52 dB(A)	Omlegging Alphen
Schellestraat 2	53 dB(A)	Omlegging Alphen
St. Janstraat 22	51 dB(A)	Omlegging Alphen
St. Janstraat 24-26	56 dB(A)	Omlegging Alphen
1 woning in De Ligt II	51 dB(A)	Omlegging Alphen

³ Arcadis Heidemij Advies, Omleiding Provinciale Weg Alphen, akoestisch onderzoek wegverkeerslawai (januari 2000).

Bron- en/of overdrachtsmaatregelen zijn in de situatie van de omlegging Alphen niet of onvoldoende mogelijk, om de volgende redenen.

Nieuwe weg

Op de omlegging zal geen ZOAB worden toegepast om redenen van verkeerskundige en financiële aard:

- De snelheid op de weg is onvoldoende om het ZOAB schoon te houden. Onderhoud is duur. Bij vervuiling van de deklaag kan een gevaarlijke situatie ontstaan voor de weggebruikers.
- De levensduur van ZOAB is korter dan die van andere wegdektypen, terwijl de kosten ervan hoger zijn.

Toepassing van geluidschermen of –wallen stuit op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige en landschappelijke aard. De waardevolle zichtlijnen vanuit de kern Alphen en ook vanuit de nieuw aan te leggen woonwijk De Ligt II naar het buitengebied zouden door schermen of hoge wallen worden geblokkeerd.

Reconstructie

Voor woningen die een verhoogde geluidbelasting ondervinden door de reconstructie van een bestaande weg geldt dat bron- en overdrachtsmaatregelen overwegende bezwaren ondervinden van stedenbouwkundige en verkeerskundige aard:

- Geluidreducerende wegdektypen zijn over het algemeen minder slijtvast en worden om die reden bij rotondes of kruisingen niet toegepast. Bovendien zijn dergelijke bronmaatregelen bij lage snelheden weinig effectief.
- Stedenbouwkundig zijn geluidschermen of –wallen in de bebouwde kom ongewenst.

8. FINANCIËEL-ECONOMISCHE ONDERBOUWING

Tussen provincie en gemeente zijn afspraken gemaakt over de verdeling van de kosten van de omlegging en de herinrichting van de komtraverse.

Deze "Uitgangspunten voor een uitvoerings- en financieringsovereenkomst Omlegging provinciale weg 422 te Alphen" zijn goedgekeurd in de provinciale commissie voor Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting van 14 januari 1999 en ook de gemeenteraad van Alphen-Chaam heeft op 17 december 1998 met deze uitgangspunten ingestemd.

In grote lijnen wordt van het volgende uitgegaan:

- De gemeente zal de totale herinrichting van de komtraverse voor haar rekening uitwerken en uitvoeren inclusief de eventuele grondaankopen binnen de komtraverse (valt buiten dit bestemmingsplan).
- De provincie zal voor haar rekening zorgdragen voor de voorbereiding en uitvoering van de omlegging inclusief de noodzakelijke grondaankopen.

De integrale kosten van de aansluitingen/kruisingen van gemeentelijke wegen op de omlegging zullen worden verdeeld volgens de 'Wegvakkentheorie'. Dit houdt in dat de kosten gelijkelijk worden verdeeld over het aantal aangesloten wegvakken van provinciale resp. gemeentelijke wegen.

Voorschriften

Inhoudsopgave

pagina

1. INLEIDENDE VOORSCHRIFTEN	3
Artikel 1 - Begripsomschrijvingen	3
Artikel 2 - Wijze van meten	5
2. BESTEMMINGSVOORSCHRIFTEN	7
Artikel 3 - Verkeersdoeleinden	7
Artikel 4 - Landschapselement	9
Artikel 5 - Water	10
3. ALGEMENE VOORSCHRIFTEN	11
Artikel 6 - Algemene bepalingen met betrekking tot het gebruik van gronden en bouwwerken, anders dan bouwen	11
Artikel 7 - Overgangsbepalingen	12
Artikel 8 - Algemene vrijstellingsbevoegdheid	13
Artikel 9 - Strafbepaling	14
Artikel 10 - Anti-dubbeltelbepaling	15
Artikel 11 - Slotbepaling	16

Plankaart nr. 4001.600.080

1. INLEIDENDE VOORSCHRIFTEN

Artikel 1 - Begripsomschrijvingen¹

In deze voorschriften wordt verstaan onder:

1. bebouwing: één of meer gebouwen en/of bouwwerken, geen gebouwen zijnde;
2. bestaand: aanwezig op het tijdstip van toepassing van deze voorschriften, tenzij anders bepaald;
3. bouwen: het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk;
4. bouwvlak: een op de plankaart aangegeven vlak dat door bouwgrenzen omsloten is en waarop gebouwen zijn toegelaten;
5. bouwwerk: elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, welke hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond;
6. gebouw: elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt;
7. landschappelijke waarde: de aan een gebied toegekende waarde, die wordt bepaald door de aanwezigheid van de onderlinge samenhang en beïnvloeding van de niet-levende en levende natuur (met inbegrip van de mens);
8. landschapselement: houtwal, houtsingel of steilrandbeplanting;
9. lokale hoofdweg: een weg die dient ter ontsluiting van landelijk gebied, wijken en buurten, dan wel de verbinding vormt tussen deze wijk- en buurtontsluitingswegen en het regionale of landelijk wegennet;
10. natuurlijke waarde: de aan een gebied toegekende waarde, die bepaald wordt door het voorkomen van planten en dieren die zichzelf onder invloed van klimaat, geomorfologie, bodemkundige en waterhuishoudkundige gesteldheid en al dan niet beïnvloed door de menselijke aanwezigheid, instandhouden;
11. plan: het bestemmingsplan 'Omlegging Alphen' (nr.X.4001.600.2382) van de gemeente Alphen - Chaam;
12. plankaart: de tekening (nr.4001.600.080) van het bestem-

¹ In alfabetisch-lexicografische volgorde.

13. regionale weg: mingsplan 'Omlegging Alphen'; een doorgaande verkeersweg, welke een verbinding vormt tussen verschillende plaatsen in de regio;
14. waterhuishoudkundige waarden: waarden met betrekking tot de aanwezigheid van (natuurlijke) bronnen, kwel of natuurlijke stroming;
15. weg: alle voor het openbaar rij- of ander verkeer openstaande wegen of paden daaronder begrepen de daarin gelegen bruggen en duikers, de tot de wegen of paden behorende bermen en zijkanten, alsmede de aan de wegen liggende en als zodanig aangeduide parkeerterreinen.

Artikel 2 - Wijze van meten

Bij de toepassing van deze voorschriften wordt als volgt gemeten:

1. (bouw)hoogte/
nokhoogte van een
bouwwerk: vanaf peil tot het hoogste punt van een bouwwerk;
wat gebouwen betreft worden antennes, schoor-
stenen en andere ondergeschikte dakopbouwen
niet meegerekend;
2. lengte, breedte en diepte
bouwwerk: tussen (de lijnen getrokken door) de buitenzijde
van de gevels (en/of hart van scheidsmuren).

2. BESTEMMINGSVOORSCHRIFTEN

Artikel 3 - Verkeersdoeleinden

Doeleinden	<p>Lid 1. De gronden op de plankaart aangewezen voor 'Verkeersdoeleinden' zijn bestemd voor:</p> <ol style="list-style-type: none">a. de aanleg en instandhouding van:<ol style="list-style-type: none">(1) regionale verharde wegen;(2) lokale verharde wegen;(3) fietspaden;(4) ongelijkvloerse kruisingen;overeenkomstig de aanduidingen op de plankaart;b. onderdoorgangen, zoals wildpassages en fietsverbindingen;c. de aanleg en instandhouding van watergangen ten behoeve van detail- en hoofdontwatering;d. de aanleg en instandhouding van geluidswerende voorzieningen, zulks ter voldoening aan de eisen van Wet geluidhinder en bij de vormgeving en plaatsing waarvan aandacht zal worden besteed aan de landschappelijke inpassing;e. de aanleg en instandhouding van niet eerder genoemde voorzieningen van openbaar nut, zoals trafo's en schuilgelegenheden.
Inrichting	<p>Lid 2. Op de gronden zijn in verband met de bestemming toegelaten:</p> <ol style="list-style-type: none">a. verhardingen;b. groenvoorzieningen;c. met deze wegen verband houdende voorzieningen (daaronder begrepen bouwwerken, geen gebouwen zijnde), zoals op- en afritten, kruisingen/aansluitingen, bruggen, viaducten, duikers, bermsloten, taluds, verlichting, verkeersregelinstallaties, bewegwijzering, abri's en telefooncellen, evenwel met uitzondering van verkooppunten voor motorbrandstoffen;d. gebouwen, met name ten behoeve van de doeleinden van openbaar nut;e. watergangen;f. onderdoorgangen en wildpassages.

Bouwvoor- schriften	Lid 3. Voor de bouw van de in lid 2 bedoelde bouwwerken geldt dat de hoogte van de bouwwerken ten hoogste 3 m ¹ en de oppervlakte maximaal 6 m ² mag bedragen, behoudens verlichtingsarmaturen en bewegwijzering, waarvan de hoogte maximaal 9 m ¹ mag bedragen.
Ruimtelijke indeling	Lid 4. Ten aanzien van de ruimtelijke indeling geldt het profiel op de kaart.
Vrijstelling	Lid 5. Het College van Burgemeester en Wethouders is bevoegd vrijstelling te verlenen van het bepaalde in lid 4, onder voorwaarden dat: de ligging van de as van de weg niet gewijzigd mag worden.
Procedure	Lid 6. Op de voorbereiding van een besluit tot vrijstelling als bedoeld in lid 5 is de afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht geregelde procedure van toepassing.

Artikel 4 - Landschapselement

Doeleinden
algemeen

Lid 1. De gronden aangewezen voor 'Landschapselement' zijn bestemd voor de instandhouding van de natuurlijke en landschappelijke waarden.

Bouwvoor-
schriften

Lid 2. Op de gronden mag niet worden gebouwd, behoudens terreinafscheidingen met een maximale hoogte van 2 m¹.

Artikel 5 - Water

- Doeleinden Lid 1. De gronden aangewezen voor 'Water' zijn bestemd voor waterhuishoudkundige doeleinden en watergangen.
- Bouwvoor- Lid 2. Op de gronden mag niet worden gebouwd behoudens
schriften bouwwerken, geen gebouwen zijnde, welke noodzakelijk zijn voor het beheer en onderhoud van de watergang. De minimale afstand van nieuw te bouwen bouwwerken tot aan de as van een weg waaraan wordt gebouwd bedraagt:
- 30 m' indien het een weg betreft die op de plankaart is aangeduid als 'regionale verharde weg';
 - 15 m' indien het een weg betreft die op de plankaart is aangeduid als '(lokale) verharde wegen'.

3. ALGEMENE VOORSCHRIFTEN

Artikel 6 - Algemene bepalingen met betrekking tot het gebruik van gronden en bouwwerken, anders dan bouwen

- | | |
|----------------------|--|
| Verbod ander gebruik | Lid 1. Het is verboden de in de artikelen 3 tot en met 5 bedoelde gronden en bouwwerken te gebruiken op een wijze of tot een doel strijdig met de aan de grond gegeven bestemming, zoals die nader is aangeduid in de doeleinden. |
| Vrijstelling | Lid 2. Burgemeester en Wethouders verlenen vrijstelling van het bepaalde in lid 1, indien strikte toepassing zou leiden tot een beperking van het meest doelmatige gebruik, die niet door dringende redenen wordt gerechtvaardigd. |
| Procedure | Lid 3. Op de voorbereiding van een besluit tot vrijstelling als bedoeld in lid 2 is de afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht geregelde procedure van toepassing. |

Artikel 7 - Overgangsbepalingen

- Bouwwerken Lid 1. Bouwwerken, die bestaan op het tijdstip van de tervisielegging van het ontwerp van het plan, dan wel nadien nog kunnen worden opgericht krachtens:
- (1) een voor dat tijdstip aangevraagde bouwvergunning als bedoeld in artikel 40, lid 1 van de Woningwet; dan wel,
 - (2) een afgegeven of nog af te geven mededeling als bedoeld in artikel 42, lid 1, sub b van de Woningwet; en die afwijken van het plan, mogen op voorwaarde dat de bestaande afwijking van het plan naar aard niet wordt vergroot en behoudens onteigening eenmalig worden uitgebreid met een maximum van 10% van de op het tijdstip van de tervisielegging van het ontwerp van het plan bestaande inhoud.
- Gebruik Lid 2. Het gebruik van gronden anders dan voor bebouwing alsmede het gebruik van zich op die gronden bevindende bouwwerken, dat in strijd is met het in artikel 6, lid 1 bepaalde en dat reeds plaatsvond vóór de datum, waarop het plan onherroepelijk rechtskracht heeft verkregen, mag worden voortgezet.
- Lid 3. Het bepaalde in lid 3 is niet van toepassing op gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen, tot die datum geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan en waartegen wordt of alsnog kan worden opgetreden.
- Verbod strijdig gebruik Lid 4. Het is verboden het met het plan strijdige gebruik van de gronden en opstellen te wijzigen, tenzij door wijziging van het gebruik de afwijking van het plan niet wordt vergroot.

Artikel 8 - Algemene vrijstellingsbevoegdheid

Vrijstelling

- Lid 1. Indien niet op grond van een andere bepaling van deze voorschriften vrijstelling kan worden verleend, zijn Burgemeester en Wethouders bevoegd vrijstelling te verlenen van de voorschriften van het plan ten behoeve van:
- a. het afwijken van de in de voorschriften voorgeschreven maatvoering met ten hoogste 10%;
 - b. geringe wijzigingen in de plaats, richting en/of afmetingen van de nadere aanduidingen op de kaart, mits het wijzigingen betreft ten behoeve van de praktische uitvoering van het plan dan wel ter correctie van afwijkingen of onnauwkeurigheden in de kaart.
- Lid 2. De in lid 1 genoemde vrijstellingen mogen slechts worden verleend, indien hierdoor geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden en bouwwerken.

Artikel 9 - Strafbepaling

Overtreding van het bepaalde in:

- artikel 6, lid 1;

- artikel 7, lid 4;

wordt aangemerkt als een strafbaar feit als bedoeld in artikel 59 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

Artikel 10 - Anti-dubbeltelbepaling

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij de verlening van een bouwvergunning of het toestaan van een meldingsplichtig bouwwerk, waaraan uitvoering is of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Artikel 11 - Slotbepaling

Deze voorschriften kunnen worden aangehaald als:
'Voorschriften bestemmingsplan 'Omlegging Alphen'.

Behoort bij het besluit van de raad der gemeente
Alphen - Chaam d.d.
tot vaststelling van het bestemmingsplan 'Omlegging
Alphen'.

Mij bekend,

de secretaris.

april 2000

BRO
Taalstraat 36
Postbus 68
5260 AB Vught