



Baarle-Hertog
Baarle-Nassau

BN-15zk00096
19int02091
Versie 31-07-2019

GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN BAARLE

1. INLEIDING

In juli 2019 stelt de Provincie Noord Brabant ook het oostelijk deel van de randweg open. Samen met het noordelijk deel van de randweg, dat sinds medio 2018 in gebruik is, is de omleiding van de provinciale wegen voor het dorp Baarle dan een feit. Met de kern Baarle bedoelen we overigens de bebouwde kommen van de dorpen Baarle-Nassau en Baarle-Hertog. Deze vormen samen de kern Baarle.

Naar de voltooiing van de randweg is bijzonder lang uitgekeken. De randweg zal een oplossing bieden voor de problematiek van het doorgaande (vracht)verkeer. Daardoor zal de leefbaarheid en de verkeersveiligheid aanmerkelijk verbeteren. Bovendien is er een wens om het centrum een nieuw elan te geven en aantrekkelijker te maken voor bewoners, toeristen en bedrijven. Door de leefbaarheid en de verkeersveiligheid te verhogen wordt er een belangrijke economische en toeristische impuls gegeven.

Lang voordat de plannen concreet werden is al onderzocht welke gunstige effecten de aanleg van een randweg zou kunnen hebben op de overige verkeersafwikkeling in het dorp Baarle. Er zijn diverse studies geweest zoals het VCP inclusief een verkeerscirculatieplan van 2010, die door de Grontmij werden geschreven.

Er is voor de gemeente Baarle-Nassau ook nog een rapport geschreven door een student van de NHTV als afstudeeropdracht met aanbevelingen om de kern opnieuw in te richten na de voltooiing van de randweg.

Met de provincie Noord-Brabant is in 2007 de afspraak gemaakt dat de gemeentes maatregelen in de kom nemen zodat de randweg optimaal kan functioneren.

Deze documenten zijn als input gebruikt voor dit Gemeentelijk Mobiliteitsplan Baarle (GMB).

Doel

Het doel van het GMB is om het centrum een nieuw elan te geven en aantrekkelijker te maken voor bewoners, toeristen en bedrijven. Door de leefbaarheid en de verkeersveiligheid te verhogen wordt er een belangrijke economische en toeristische impuls gegeven.



Baarle-Hertog
Baarle-Nassau



De basis van dit GMB wordt gevormd door een akkoord dat er is tussen de colleges van de gemeentes Baarle-Nassau en Baarle-Hertog over een aantal belangrijke onderdelen.

Er is een akkoord over de snelheden, alsook over het verplaatsen van de bebouwde komgrenzen. Verder is er afgesproken dat er een onderzoek wordt gedaan naar eenrichtingsverkeer in een gedeelte van de Molenstraat en een gedeelte van de Kapelstraat in Baarle-Hertog.

Het GMB beschrijft welke mogelijkheden er zijn voor beide dorpen voor wat betreft verkeersafwikkeling en inrichting op verkeerstechnisch gebied om de kern Baarle leefbaarder en aantrekkelijker te maken.

Gelijk met het GMB wordt door de gemeente Baarle-Nassau een Masterplan Centrum voorbereid dat bij werkzaamheden, wijzigingen en planning in het centrum van Baarle-Nassau een leidraad biedt voor de uitvoering ervan. In het Masterplan Centrum zullen keuzes worden gemaakt voor het kwaliteitsniveau, de gewenste sfeer en de uitstraling van de openbare ruimte en de keuze van de hierbij gebruikte materialen.

De gemeente Baarle-Hertog ziet de herinrichting van de centrumstraten meer projectgebonden met concrete projectgrenzen, timing en onderbouwd door een financieel meerjarenplan.



Baarle-Hertog
Baarle-Nassau

Het GMB zal een belangrijke leidraad vormen op verkeerstechnisch gebied voor de uiteindelijke herinrichting van de dorpskern Baarle. We behandelen volgende aspecten :

- gevolgen van de randweg
- Éénrichtingsverkeer
- maximum snelheden
- bebouwde kom
- ANPR – camera's
- Openbaar vervoer
- Parkeren
- Fietsverkeer
- Laden en lossen
- Oversteekplaatsen
- Landbouwverkeer

Het GMB is op dit moment een startvisie. Voor een aantal onderdelen zullen we nu al definitieve besluiten tot uitvoering kunnen nemen. Voor andere onderdelen is het wenselijk om de effecten van de randweg eerst in situ te ervaren alvorens hierover definitief te besluiten.



Baarle-Hertog
Baarle-Nassau

2. DE GEVOLGEN VAN DE RANDWEG OP DE MOBILITEIT.

De aanleg van de randweg heeft grote gevolgen voor de verkeersdruk in het centrum van Baarle. Het doorgaande verkeer, verkeer dat in feite niet in de kern hoeft te zijn, wordt omgeleid.

Ook bijvoorbeeld verkeer van Baarle-Nassau noord (Hoogbraak), dat naar Schaluinen wil, zal de randweg nemen omdat dit een snellere verbinding zal zijn. Dit effect zal worden versterkt als er op een bepaald traject binnen de kom éénrichtingsverkeer wordt ingesteld of snelheidsremmende maatregelen worden aangebracht.

Het overige verkeer, plaatselijk verkeer, fietsverkeer, landbouwverkeer, blijft door de kern rijden.

De verwachting, zoals ook in eerdere studies uitgesproken, is dat het gemotoriseerde verkeer door de kern met 50% zal afnemen.

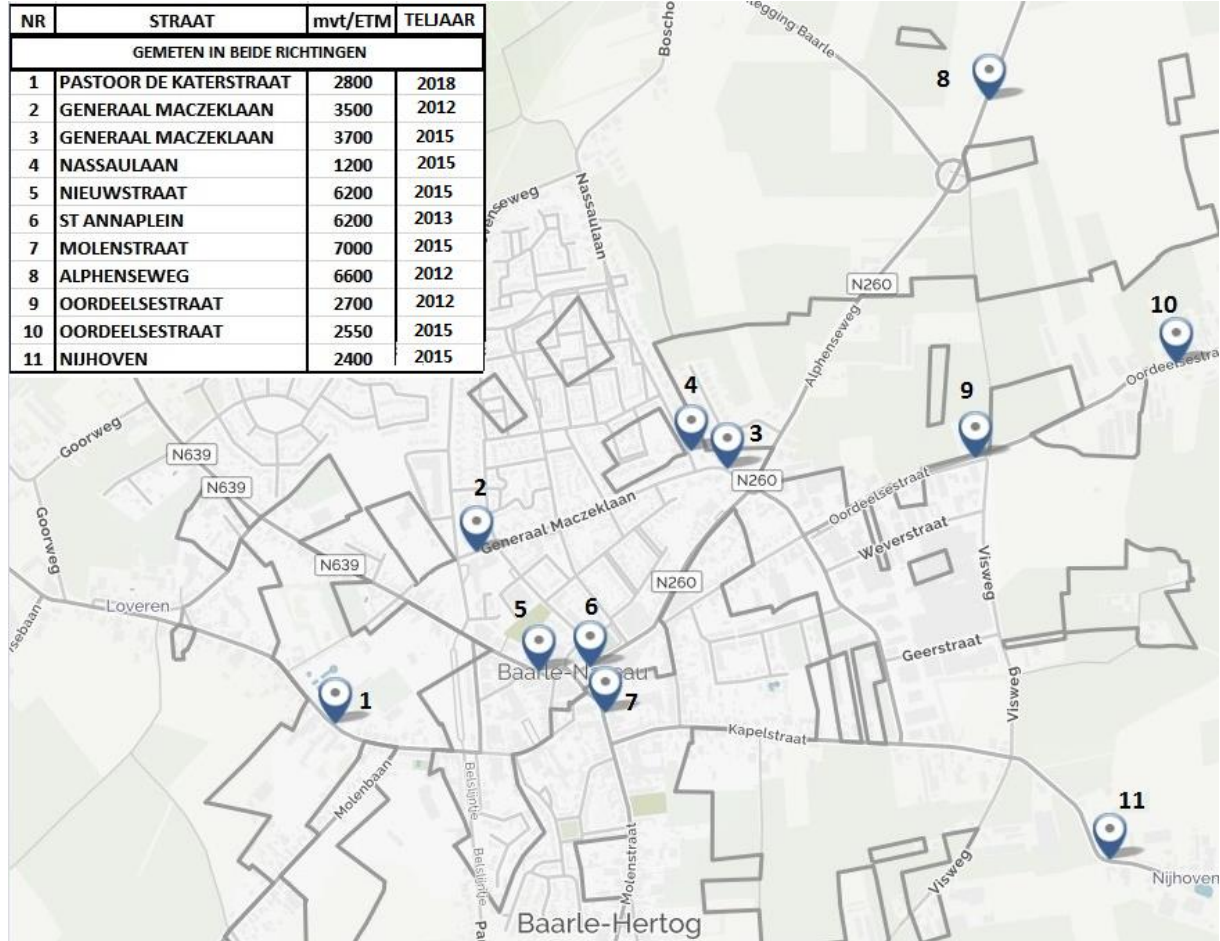
Deze afname van het doorgaand (vracht)verkeer is het belangrijkste effect van de aanleg van de randweg. De afname biedt de oplossing voor de problemen waar Baarle al decennia mee moet handelen, namelijk verkeersopstoppingen, moeilijk laden en lossen, gevaarlijk om te fietsen door het dorp, geen brede stoepen op een aantal plaatsen, Kortom, het zal zorgen voor een leefbaarder en veiliger centrum



Uit tellingen blijkt dat we nu praten over de volgende verkeersintensiteiten (motorvoertuigen/etmaal werkdagintensiteit).



Figuur 2.1



Ook de ANPR camera's van de Politie regio Turnhout vormen een belangrijke input aan verkeersgegevens. Deze vaste camera's staan opgesteld op 3 locaties : Chaamseweg , Turnhoutseweg en Alpheneseweg. Ze bevinden zich allen binnen de randweg. Deze ANPR camera's tellen continu het aantal voertuigen in beide richtingen. Er wordt echter geen onderscheid gemaakt in auto – en vrachtverkeer. Om de 6 weken worden deze telgegevens opgevraagd en verwerkt. Dit zijn de meest recente gegevens.

ANPR CAMERA	
Periode 11 februari 2019 tot en met 17 februari 2019	
GEMETEN IN BEIDE RICHTINGEN	
<u>Chaa</u> mseweg	6650 MVT/ETM
Turnhoutseweg	5600 MVT/ETM
Alpheneseweg	10900 MVT/ETM



Baarle-Hertog
Baarle-Nassau

Na openstelling van de randweg zal ook hieruit blijken wat de afname van de verkeersintensiteit is.

De ANPR camera's kunnen geen onderscheid maken tussen auto- en vrachtverkeer. Daarom hebben we geen telgegevens van het aantal vrachtwagens dat de kern in- en uit rijdt.

De gemeente Baarle-Nassau heeft twee tellers die tellen met slangen over de weg. Bij deze methode kan het onderscheid tussen vracht- en overig verkeer wel worden gemaakt. Wij zullen voor en na de openstelling van de oostelijke randweg ter plaatse van de ANPR camera's tellen met telslangen zodat de afname van het vrachtverkeer kan worden gemonitord.

Conclusie:

Wij verwachten een significante afname van het doorgaande verkeer door het dorp Baarle als de hele randweg in gebruik is genomen. Met name het doorgaande (vracht)verkeer zal de randweg nemen, maar dit geldt bijvoorbeeld ook voor plaatselijk verkeer dat geneigd zal zijn de randweg te nemen.

In dit stadium is het niet mogelijk om een exacte afname in percentages of aantallen MVT/etmaal te noemen. Bovendien zullen de verkeersintensiteiten gedurende het jaar fluctueren.

De ANPR camera's zorgen voor continue telgegevens op de 3 invalswegen. Na openstelling van de rondweg kunnen we het effect ervan op de verkeersintensiteit perfect monitoren en beoordelen.

Actie:

Na openstelling van de randweg zullen in september opnieuw de telgegevens van de ANPR camera's worden verwerkt. Dit zal een eerste indicatie geven van de afname van de verkeersintensiteit.



3. DE KEUZE VOOR ÉÉN- OF TWEE RICHTINGVERKEER IN HET CENTRUM EN OMGEVING

De openstelling van de randweg biedt tal van mogelijkheden voor de herinrichting van het centrum.

Eén van die mogelijkheden is het instellen van éénrichtingsverkeer in één of meerdere straten. Eén en ander is ook beschreven in het VCP van 2010.

Éénrichtingsverkeer kent voordelen :

- Bredere stoepen worden mogelijk, doordat de rijweg kan versmallen
- Meer plaats voor het inrichten van een horeca-terras
- Meer plaats om doorgang voor mindervaliden te verbeteren
- Er komt ruimte om terug groen in het straatbeeld te brengen
- Veiliger fietsverkeer in twee richtingen mogelijk
- Gemakkelijker laad/loszones creëren (deels op de gelijkgrondse stoep , deels op de rijbaan) zonder de doorstroming te belemmeren.
- Het doorgaand vrachtverkeer wordt gestimuleerd om de randweg te gebruiken
- Fietsgebruik wordt bevorderd

Maar éénrichtingsverkeer kent ook nadelen :

- Het verkeer gaat zich mogelijks verplaatsen naar andere straten. Er kan overlast ontstaan voor bewoners van omliggende straten door verhoging van de verkeersintensiteiten omdat men in bepaalde gevallen moet omrijden.
- Kan snelheid verhogend werken
- Openbare vervoersmaatschappijen moeten een alternatieve route volgen , met mogelijks verplaatsen van haltes.
- Er zijn minder passages voor de winkels waardoor er minder impulsaankopen worden gedaan.

Na openstelling van de randweg verwachten we een zeer significante afname van de verkeersintensiteit in de dorpskern. Er is in dat opzicht dan ook geen dwingende noodzaak om grootschalig éénrichtingsverkeer in te voeren. Het invoeren van éénrichtingsverkeer in meerdere invalswegen heeft immers een groter effect op de verkeersintensiteit in de omgeving.

Eenrichtingsverkeer Molenstraat

In de Molenstraat is er een vrij smal openbaar domein (breedte gevel tot gevel is kleiner dan in andere straten). Het invoeren van eenrichtingsverkeer in een gedeelte van de Molenstraat zou een belangrijke stimulans kunnen zijn voor het opwaarderen van deze straat.

Hieronder staan twee opties beschreven (figuur 3.1 plan A en figuur 3.2 plan B).



Baarle-Hertog
Baarle-Nassau

Bij beide opties wordt het verkeer in zuidelijke richting (uit de Nieuwstraat) op de Singel afgebogen naar het Sint Annaplein. Verkeer in noordelijke richting vanaf de Turnhoutseweg kan gebruik blijven maken van de Molenstraat.

Toelichting bij plan A

- Komende van Turnhout kan de Parking A. van Solmstraat en de nieuwe oostelijke parking bereikt worden.
- De oostelijke parking heeft 2 inritten voor auto's (één via Kapelstraat, één via Molenstraat)
- De oostelijke parking heeft 1 uitrit voor auto's namelijk richting de Kapelstraat. Vanaf de Kapelstraat kan dan zowel links richting Molenstraat of rechts richting de rondweg gereden worden.
- Er worden 2 kleine verkeersslussen gecreëerd met als gevolg dat er minimaal moet worden rond gereden in omliggende straten.
- Door de Klokkenstraat éénrichting te maken, denken we dat de verkeersdrukte daar gelijk zal blijven. De Klokkenstraat krijgt enerzijds meer verkeer omdat het onderdeel uitmaakt van de eerste lus , anderzijds komt er geen verkeer meer van de Kapelstraat in de Klokkenstraat.
- De terugkeerroute van De Lijn kan mogelijks via Smederijstraat – Kapelstraat – Molenstraat en bushalte van de Singel is te verplaatsen (te bespreken met De Lijn).
- Mogelijk moet een stukje van de Pastoor Van Herdegomstraat éénrichting gemaakt worden om sluipverkeer tegen te gaan. Een proefperiode met evaluatie zal hierover meer inzicht geven, vandaar het vraagteken op de tekening.
- Nadeel van dit plan : het stuk Molenstraat waar het zeer smal is (t.h.v. Chintz) blijft twee richtingen. Dit zouden we kunnen oplossen door hier een wegversmalling met beurtelings verkeer aan te leggen.



Figuur 3.1 Plan A

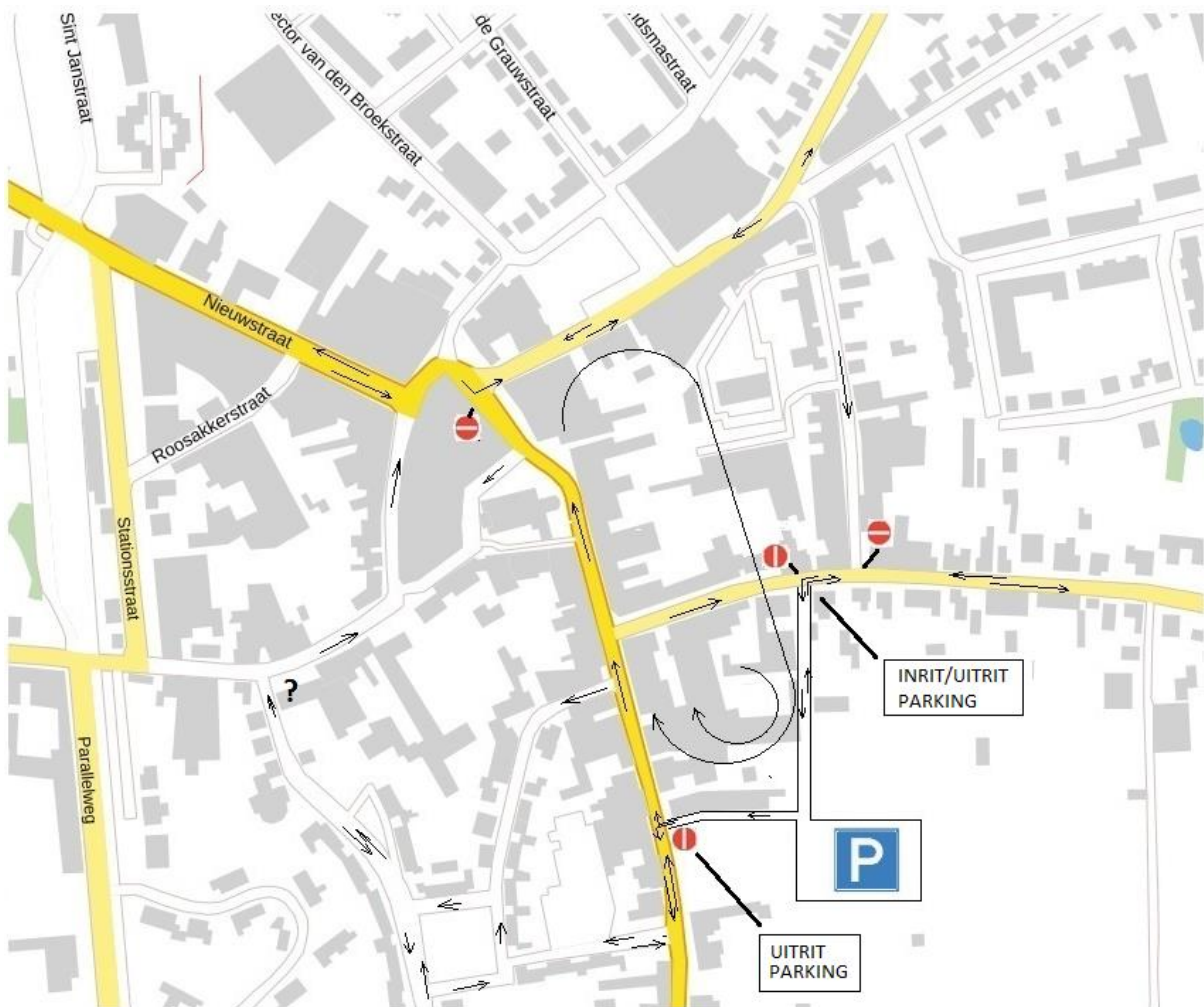
Toelichting bij plan B

- het verschil tussen plan A en B : bij plan B is ook de Molenstraat tussen het kerkhof en de Kapelstraat éénrichting gemaakt.
- Komende van Turnhout kan de parking A. van Solmstraat en de nieuwe oostelijke parking via de Kapelstraat bereikt worden.
- De oostelijke parking heeft maar 1 inrit voor wagens (enkel via de Kapelstraat)
- De oostelijke parking heeft 2 uitritten voor wagens (één via de Kapelstraat richting rondweg en één via de Molenstraat richting Turnhout of centrum).
- We hebben nu 1 kleine verkeerslus en 1 grotere verkeerslus.
- Geen verschil voor de Klokkenstraat (tov plan A)



Baarle-Hertog
Baarle-Nassau

- Mogelijk moet ook hier een stukje van de Pastoor Van Herdegomstraat éénrichting gemaakt worden om sluipverkeer tegen te gaan. Een proefperiode met evaluatie zal hierover meer inzicht geven, vandaar het vraagteken op de tekening.
- De terugkeerroute van de De Lijn kan mogelijk via Smederijstraat – Kapelstraat en dan via de nieuwe parking (te bespreken met De Lijn of dit mogelijk is) . De bushalte van de Singel kan verplaatst worden naar het kerkhof (is verder van het centrum , dan bij plan A) . De Lijn heeft al aangegeven dat dit wel eens een probleem kan geven.
- Met dit plan B is wel de Molenstraat thv Chintz éénrichting



Figuur 3.2 Plan B



Baarle-Hertog
Baarle-Nassau

Vervoersmaatschappij De Lijn heeft plan A en B beoordeeld.

Voor plan A worden weinig problemen verwacht. De aanrijroute blijft ongewijzigd. De terugkeerroute zal via Smederijstraat en Kapelstraat lopen. De doorreistijden en uurschema's moeten niet aangepast worden. Er moet wel een extra op- en afstaphalte bijkomen ter hoogte van het kruispunt Molenstraat – Kapelstraat. De halte aan de Singel kan een afstaphalte blijven, maar geen opstaphalte.

Voor plan B moeten nog meer details uitgewerkt worden. Er dient verder onderzocht te worden of de nodige bochtstralen gerealiseerd kunnen worden, waar de haltes komen te liggen, wat de invloed is op de reistijden etcetera.

Bij de beide plannen is de Kapelstraat tussen de Molenstraat en de in/uitrit naar de nieuwe oostelijke parking éénrichting gemaakt. Dit is wenselijk omdat ook daar de stoepen breder gemaakt kunnen worden. Bovendien hebben we ter hoogte van de Kapelstraat 12-14 een zeer smal openbaar domein. Ook De Lijn heeft de uitdrukkelijke wens geuit om dit stuk van de Kapelstraat éénrichting te maken gezien om geen tegemoetkomend verkeer te hebben wanneer de bocht Kapelstraat – Molenstraat wordt genomen .

We merken verder op dat zowel in plan A als plan B, een éénrichtingsrijweg met voetpad als verbinding tussen de Molenstraat en de oostelijke parking noodzakelijk is.

Conclusie

De beide gemeenten willen in ieder geval ernaar streven om plan A tot uitvoering te brengen. Na evaluatie van deze ingreep zal er worden overlegd of plan B al dan niet mogelijk en/of wenselijk is .

Actie

Het voorstel aangaande plan A en B zal ook overgemaakt worden aan een externe partij. Dat kan mogelijks IOK zijn . Zij zullen een dubbelcheck uitvoeren omtrent onze visie.

Verder willen beide gemeenten de mening van bewoners en ondernemers laten meewegen in het plan voor het instellen van eenrichtingsverkeer.

In een verder stadium zal een proefopstelling van plan A de werkelijke gevolgen van het instellen van de éénrichting inzichtelijk maken. Deze proefperiode kan uiteraard pas na het openstellen van de randweg en zal gebeuren op basis van een tijdelijk verkeersbesluit. De gevolgen van de randweg zullen na een gewenningsfase na openstelling bekend moeten zijn zodat er geen vermenging van effecten ontstaat. Vandaar dat ervoor wordt gekozen om deze proefopstelling in het voorjaar van 2020 in werking te laten gaan.

Deze proefopstelling zal geëvalueerd worden door het uitvoeren van tellingen in de omliggende straten (Klokkenstraat , Pastoor van Herdegomstraat , Parallelweg)



Baarle-Hertog
Baarle-Nassau

Éénrichtingsverkeer Nieuwstraat (zie figuur 3.3)

Eénrichtingsverkeer in de Nieuwstraat is in het verleden onderzocht in het kader van het VCP. Net als voor de Molenstraat zijn ook hier belangen die afgewogen moeten worden. De impact van éénrichtingsverkeer op de omgeving zal hier groot zijn. De Stationsstraat en de Kerkstraat zijn niet geschikt als omrijroute voor verkeer in zuidelijke richting. Een groot deel van het verkeer zal dus moeten worden afgewikkeld op de Generaal Maczeklaan. Aan die kant van het centrum zal veel omrijdverkeer in zuidelijke richting gebruik gaan maken van de Burgemeester de Grauwstraat. Verkeer vanaf de Alphenseweg moet gebruik maken van de Klokkenstraat en Kapelstraat. Er zal sprake zijn van relatief lange omrijtijden. En er zijn grote gevolgen voor diverse omliggende wegen. De bewoners van de Generaal Maczeklaan zullen veel minder profijt hebben van de aanleg van de randweg.

De gemeenten kiezen er nu voor om geen éénrichtingsverkeer in de Nieuwstraat in te stellen. Wetende dat het verkeer door het centrum flink af zal nemen, zijn er ook voor de Nieuwstraat mogelijkheden om deze, net als de rest van het centrum, meer als verblijfsgebied in te richten. De breedte van het profiel maakt het instellen van éénrichtingsverkeer minder van belang dan in de Molenstraat. De S-bocht blijft en is in theorie nog steeds een congestiepunt. In de praktijk zal een opstopping hier niet meer voor komen omdat met name het zware doorgaand vrachtverkeer, vaak verantwoordelijk voor opstoppingen, over de randweg rijdt.

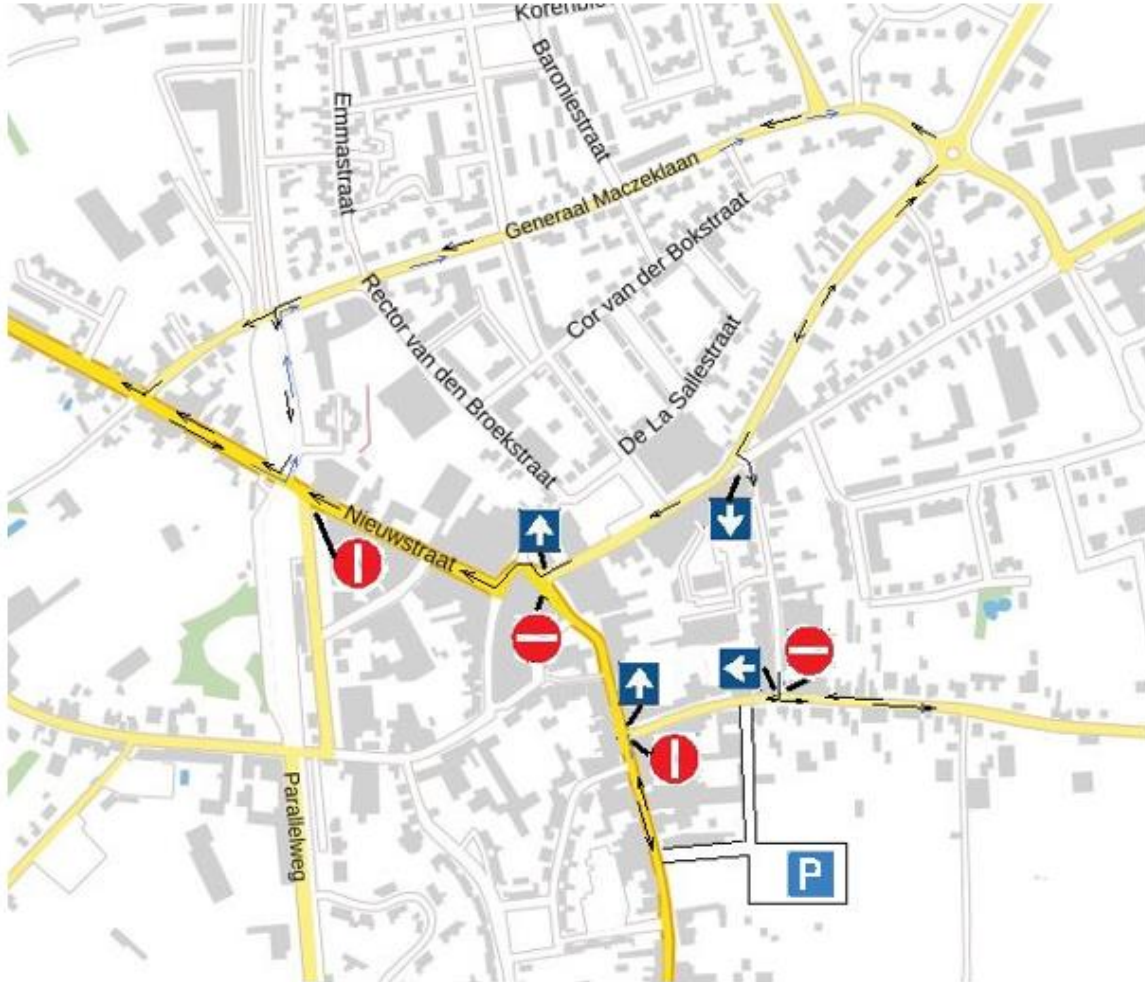
Conclusie

Er zijn grote nadelen te verwachten van éénrichtingsverkeer in de Nieuwstraat. Met name de druk op de Generaal Maczeklaan en andere woonstraten zal toenemen.

De breedte van de weg maakt éénrichtingsverkeer in de Nieuwstraat minder noodzakelijk omdat de weg ook met verkeer in twee richtingen als gebied met een verblijfskarakter kan worden ingericht.



Baarle-Hertog
Baarle-Nassau



Figuur 3.3



4. DE MAXIMUM SNELHEDEN

Het vastleggen van de maximum snelheden in de verschillende straten is van belang omdat de weginrichting onder meer afhankelijk is van deze maximum snelheden.

Voor het bepalen van de snelheidsregimes gelden de volgende algemene principes:

- De drager voor de verkeersstructuur wordt de Rondweg. Daar is 80 km/uur van toepassing.
- Het buitengebied is in 2014 al ingericht als 60 km/uur wegen.
- De invalswegen vanuit omliggende kernen binnen de bebouwde kom blijven 50 km/uur, voor zover de omstandigheden dat toe laten.
- De industrieterreinen blijven 50 km/uur.
- Het centrum, de woonwijken en schoolomgevingen worden 30 km/uur wegen.
- De wegategorisering is gebaseerd op de principes van Duurzaam Veilig. Bij veel erftoegangen (inritten) en gemengd verkeer is er sprake van een erftoegangsweg = 30 km.

In figuur 4.1 worden de maximum snelheden voorgesteld.

Visweg Zuid – Reth – stukje Kapelstraat tot rotonde Nijhoven – Tommel – Turnhoutseweg – stuk Gierlestraat : nu 60 km/h. Voorstel is om de verkeerskundige bebouwde kom te verleggen tot tegen de rotonde Nijhoven , fietstunnel Reth en rotonde Turnhoutseweg

Argumentatie :

- Verschil 60 of 50 km/h is niet merkkelijk groot
- Wegindeling leent zich ertoe
- Meer eenduidigheid in snelheidsregimes (minder wisselen van snelheden)

Molenbaan : geen wijzigingen .

Argumentatie :

- Zone 30 blijft behouden gezien de schoolomgeving
- Er is door middel van de aanplant van hagen een versmallend effect gerealiseerd. De verkeersdrempel bij de overgang 60 naar 50 werkt ook snelheidsremmend. Bovendien wordt er hier een snelheidsindicatiebord geplaatst wat ook zijn werking zal hebben.
- Een geleidelijke afbouw van de snelheid 60 – 50 – 30 lijkt ons hier meer aangewezen .

Kapelstraat : wordt 30 km/h tussen Molenstraat en Smederijstraat

Argumentatie :

- Zeer veel dichte bebouwing en uitritten
- De breedte van het openbaar domein is vrij smal in dit gedeelte van de Kapelstraat met geen afzonderlijke plaats voor de fietsers op de weg. Vergelijkbaar met Oosteinde/Oordeelstraat.

Parallelweg – Donkerstraat : blijft 50 km/h

Argumentatie :

- Worden aanzien als een soort van ontsluitingswegen met een breed wegprofiel.
- Parallelweg : fietsers rijden op Bels Lijntje , gescheiden van de rijweg.
- Bij schoolomgeving blijft wel 30 km
- Donkerstraat : weinig fietsers (gebruiken het Bels Lijntje of Dr Govaertsplantsoen)



Baarle-Hertog
Baarle-Nassau

Gen. Maczeklaan – Leliestraat : volledig 30 km/h

Argumentatie :

- Nu ook al een deel 30 km/h in de Gen. Maczeklaan .
- Zeer veel aansluitende wegen (uitritten) met veel oversteekbewegingen .
- Bussen en landbouwvoertuigen moeten nog steeds hier door kunnen (er is geen alternatief buiten de Singel). Bij een heraanleg wordt de weg hiertoe aangepast .

Pastoor de Katerstraat : 30 km/h tot aan Molenbaan, rest blijft 50 km/h tot einde bebouwde kom

Argumentatie :

- Het stuk 30 km/h sluit aan bij schoolomgeving in de Molenbaan en de zone 30 in Kerkstraat/Stationsstraat . Dus minder wisselen van snelheden.
- Voor de rest hebben we een breed wegprofiel met fietssuggestiestroken waarin 50 km/h toelaatbaar is.

Chaamseweg en Hoogbraak: 30 km/tussen Leliestraat en Nieuwstraat, rest blijft 50 km/h tot einde bebouwde kom.

Argumentatie :

- Het stuk 30 km/h sluit aan bij Nieuwstraat – Leliestraat . Ligt ook tussen 2 parkings met veel verkeersbewegingen.
- Voor de rest hebben we een breed wegprofiel waarin 50 km/h toelaatbaar is.

Molenstraat : zone 30 van Amalia van Solmstraat richting centrum

Argumentatie :

- Het echte winkelcentrum start daar
- Tussen Donkerstraat en Amalia van Solmstraat is een breed wegprofiel waarin 50 km/h toelaatbaar is .

Alphenseweg

- Bebouwde kom verleggen tot aan rotonde randweg, gezien de bijkomende woninguitbreiding langs deze weg.
- Zone 30 start vanaf appartementencomplex ter hoogte van aansluiting met Oosteinde en Klokkenstraat. Hier start het echte winkelcentrum.

Bredaseweg

- Buiten de bebouwde kom wordt deze 60 km/h.

Goorweg

- Blijft 50 km



Baarle-Hertog
Baarle-Nassau

Over deze snelheidsregimes is een consensus op niveau van de portefeuillehouders. De planning voor de uitvoering volgt na het vaststellen van het GMB. Mogelijks dat hiertoe in sommige straten aanpassingen noodzakelijk zijn in de vorm van bijvoorbeeld een uitbuiging, een versmalling of een plateau op een kruisingsvlak. Verder moeten ook de nodige verkeersbesluiten genomen worden.

Het college van Baarle-Nassau verzoekt extra te kijken naar de noodzaak van het instellen van 30 kilometer per uur op deze straten:

Sportlaan

Oranjelaan

Nassaulaan

Vooralsnog wordt er van uitgegaan dat deze wegen een maximum snelheid van 50 kilometer per uur houden behoudens het deel van de Sportlaan ter hoogte van de De la Salle School dat reeds een maximum snelheid van 30 kilometer per uur kent.

De Goorweg kan ingericht worden als 50 km weg met plateaus. Door de tonnagebeperking in Minderhout is er sprake van minder vrachtverkeer. Het is daarom te overwegen om de Goorweg niet te verbreden en op enkele plaatsen een passeerstrook aan te leggen. Als de bestaande breedte gehandhaafd blijft, dan komt er geen trottoir. De uitvoeringskosten zullen dan lager zijn, ook omdat er dan geen werkzaamheden aan kabels en leidingen nodig zijn.

Conclusie:

Het gewenste snelheidsregime is aangegeven op kaart 4.1

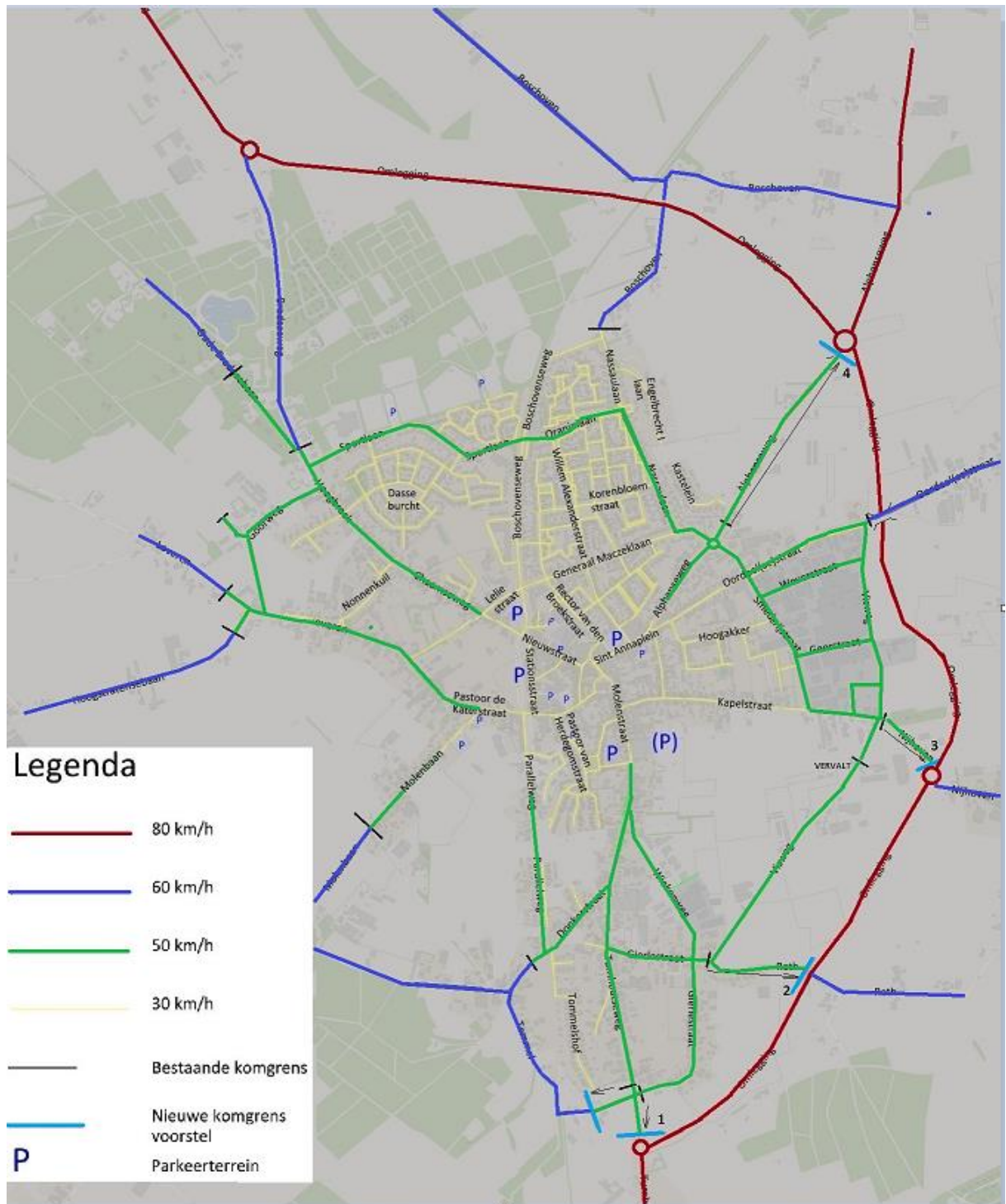
Deze zal worden doorgevoerd per straat of per gebied zo mogelijk in combinatie met een herinrichting.

Actie

De uitvoering al dan niet gefaseerd moet nog worden gepland nadat het GMB is vastgesteld. Voordat er in een straat een nieuwe maximum snelheid wordt ingesteld moet er een verkeersbesluit worden genomen.



Baarle-Hertog
Baarle-Nassau



Figuur 4.1



5. VASTSTELLEN NIEUWE KOMGRENZEN

De aanleg van de randweg heeft er toe geleid dat er door de gemeenten Baarle-Nassau en Baarle-Hertog kritisch gekeken is naar de locatie van de bebouwde komborden. De randweg vormt een nieuwe grens tussen de dorpskern Baarle en het gebied daar buiten. Er resteert nog veel buitengebied binnen de randweg, maar op de toeleidende wegen naar het dorp ontstaan deels nieuwe logische locaties voor een komgrens. We willen daar waar het landschappelijk overeenkomt de bebouwde komgrens van Baarle-Nassau/Baarle-Hertog zoveel mogelijk net binnen de randweg situeren.

Er zijn 4 locaties waar de bebouwde kom verplaatst kan worden. Deze locaties zijn:

1. Schaluinen. Het voornemen is de bebouwde komgrens van de huidige locatie over een 140 meter te verplaatsen richting de zuidelijke rotonde. Hierdoor moet er op de zijstraat die ook Schaluinen heet (richting Tommel) een bebouwde kom worden ingesteld.
2. De huidige bebouwde kom van de Gierlestraat wordt volgens het voornemen verplaatst richting de fietstunnel die aansluit op de Reth. De bebouwde komgrens op de Visweg komt te vervallen.
3. Het bebouwde kombord op Nijhoven bij de Visweg wordt volgens het voornemen verplaatst over een 170 meter richting randweg.
4. Alphenseweg, het bebouwde kombord wordt volgens het voornemen vanaf de huidige locatie verplaatst over een 600 meter verplaatst richting de rotonde van de randweg. Dit heeft tot gevolg dat de huidige en geplande woninguitbreiding van Baarle-Hertog binnen de bebouwde kom valt.

De genoemde bebouwde komgrenzen zijn en blijven gezamenlijk voor Baarle-Nassau en Baarle-Hertog.

Ook voor het verplaatsen van de bebouwde komgrens moet een procedure worden gevoerd die vergelijkbaar is met een procedure om te komen tot een verkeersbesluit. Bovendien moet de Provincie Noord-Brabant hier toestemming voor geven.

In figuur 4.1 (Zie onderdeel “maximum snelheden”) de kaart met de gewijzigde bebouwde komgrenzen.

Conclusie:

Voorgesteld wordt om de bebouwde kom op vier locaties te verplaatsen. Op de overige locaties blijft de bebouwde komgrens op de huidige plaats.

Actie:

Voor de uitvoering op het terrein (al dan niet gefaseerd), dient nog een planning gemaakt worden. Het nemen van verkeersbesluiten in beide gemeenten is noodzakelijk.



Baarle-Hertog
Baarle-Nassau

6. ANPR - Automatische Nummer Plaat Herkenning

Op het grondgebied van Baarle-Hertog staan camera's waarmee kentekens kunnen worden herkend, zogenaamde ANPR camera's (Automatic number plate recognition = Automatische Nummer Plaat herkenning).

Deze vaste camera's, die onder beheer van de Politie regio Tunrhout vallen, staan opgesteld op 3 locaties : Chaamseweg , Turnhoutseweg en Alphenseweg. Ze bevinden zich allen binnen de randweg.

Met deze camera's kunnen volgende doelstelling bereikt worden :

1. Bewakingsmodule : Misdrijven oplossen door continue uitlezing van kentekens
2. Blacklistcontrole : geseinde voertuigen opsporen

Deze 2 opties zijn momenteel in werking in Baarle. Verder worden bij de ANPR camera's ook continu voertuigen geteld .

Er bestaat ook een module "trajectcontrole". Hierbij wordt de gemiddelde snelheid van het afgelegde traject tussen 2 ANPR camera's gemeten en vergeleken met de toegestane snelheid. Het ijken van de camera's voor deze module is zeer duur. Bovendien zullen we in de toekomst verschillende snelheidsregimes hebben tussen de ANPR camera's (bv . 50 km/u en 30 k/u), waardoor de trajectcontrole niet doeltreffend zal zijn . De module "trajectcontrole" is dan ook niet wenselijk voor Baarle.

Verder kan ook de module "controle sluikverkeer – zwaar vervoer" geïnstalleerd worden. Hiermee kan het doorgaand vrachtverkeer gedetecteerd worden en vervolgens beboet . Elke vrachtwagen die een ANPR camera passeert en een tijd later een ander ANPR camera passeert, zal worden geregistreerd. Vervolgens moet deze registratie vergeleken worden met een "Whitelist" . Op deze whitelist staan de kentekens van de vrachtwagen die wel in de dorpskern mogen komen. We denken hierbij aan :

- Vrachtwagenchauffeurs die in de dorpskern wonen
- Bedrijven in Baarle die een vrachtwagen hebben
- (vaste) leveranciers
- Marktkramers (wekelijkse markt)

Indien de geregistreerde vrachtwagen niet op de whitelist staat , krijgt hij een boete . Indien de boete onterecht zou zijn, dient de beboete vrachtwagenchauffeur alsnog te kunnen aantonen dat hij geleverd heeft in de dorpskern Baarle.

Het installeren van de module "controle sluikverkeer – zwaar vervoer " heeft volgende bedenkingen :

1. Een gecontroleerde vrachtwagen rijdt in Baarle altijd door twee landen. Is deze controle dan rechtsgeldig ?
2. Het is geen goed uitgangspunt leveranciers die ten onrechte worden beboet (ze leveren tenslotte in Baarle-Nassau of Baarle-Hertog) toch te beboeten waarna ze geacht worden de boete aan te vechten om zo op de white-list te komen. We vinden dit niet passen bij de gastvrije uitstraling van Baarle
3. Is het nog nodig ? Wat zal het effect zijn van de randweg op het doorgaand vrachtverkeer ? Ook de mogelijke éénrichting in de Molenstraat heeft invloed op het doorgaand vrachtverkeer.



Baarle-Hertog
Baarle-Nassau

Conclusie:

De ANPR heeft vele interessante mogelijkheden. Wij blijven voorlopig gebruik maken van de bewakingsmodule en de black list controle. Ook de verkeerstellingen zijn voor ons erg interessant. De andere modules zoals trajectcontrole en sluipverkeer zijn niet wenselijk op dit moment.

Bovendien is het de vraag of vrachtverkeer op deze manier geweerd moet worden omdat deze intensiteit enorm zal afnemen.



Baarle-Hertog
Baarle-Nassau

7. OPENBAAR VERVOER

Het dorp Baarle wordt bediend door verschillende buslijnen.

Arriva: Lijn 132. Dit is de verbinding van Breda over Baarle naar Tilburg en vice versa. Lijn 132 doet ook een aantal keren per dag (niet in het weekend) Ulicoten aan.

De Lijn: Lijn 457 loopt van Hoogstraten over Baarle naar Turnhout en vice versa.

De Lijn: Lijn 460 loopt van Zondereigen over Baarle richting Turnhout en vice versa.

Een en ander is weergegeven in figuur 8.1.



Het spreekt voor zich dat de busdiensten geen nadeel mogen ondervinden van het mobiliteitsplan.

Reconstructieplannen mogen niet tot gevolg hebben dat busdiensten verdwijnen

Het aantal drempels/plateau's moet worden beperkt, in overleg met de vervoersmaatschappijen. De aansluitingen op spoor- of andere buslijnen moeten zonder aanpassingen mogelijk blijven.

Als de nieuwe weginrichting tot gevolg heeft dat een buslijn hier niet meer overheen kan, dan zal er in overleg altijd een goed alternatief moeten worden gevonden.

Zowel met Arriva als met de Lijn is er structureel overleg.

Uit een eerder onderzoek (VCP 2010) is gebleken dat inwoners van het dorp Baarle tevreden zijn met het aanbod van openbaar vervoer, het aantal haltes en de locatie ervan.

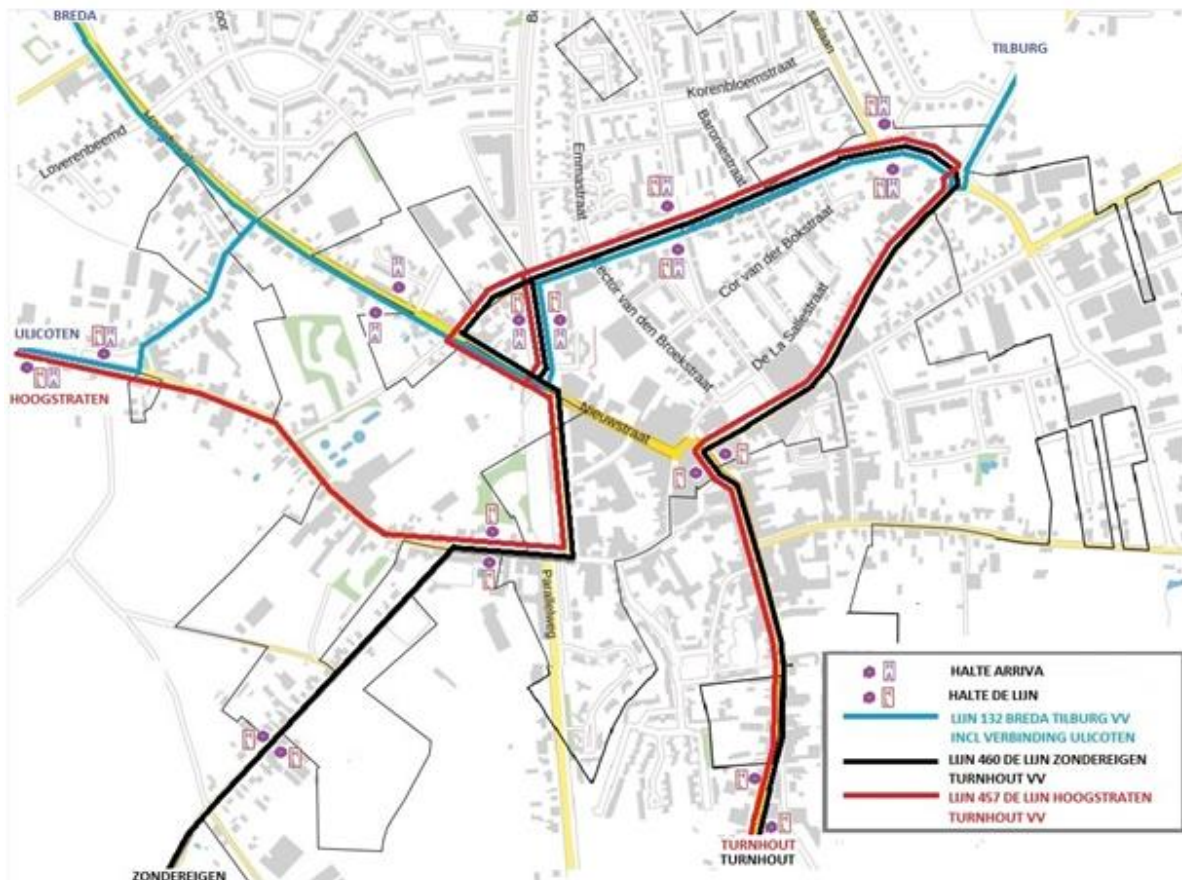


Baarle-Hertog
Baarle-Nassau

Afgelopen tien jaar is er wel steeds meer gekort op de bediening van Ulicoten. Dit heeft te maken met het reizigersaanbod. In Ulicoten stappen op lijn 132 met name scholieren op. De bediening is daar nu op aangepast.

Naar verwachting zal de halte van Arriva op de Chaamseweg in Baarle-Nassau opschuiven richting CA Bodestraat zodat deze gemakkelijker bereikbaar is voor de reizigers uit de wijk de Hoogbraak. Hierover moet nog een concrete afspraak worden gemaakt.

Op de kaart in figuur 7.1 zijn de buslijnen weergegeven.



Figuur 7.1

Zoals vermeld in het hoofdstuk over het éénrichtingsverkeer, zal voor de De Lijn een alternatieve route gelden indien de Molenstraat gedeeltelijk éénrichting wordt. De halte aan de Singel zal dan enkel een afstaphalte worden. In de Molenstraat ter hoogte van de Kapelstraat zou dan een opstaphalte én afstaphalte komen. Dit kan enkel in de opzet waarbij de Molenstraat éénrichting wordt vanaf de Kapelstraat. Wanneer de Molenstraat éénrichting wordt vanaf het kerkhof, is er geen goede alternatieve plaats voor de bushalte in de Singel. De halte zou dan ter hoogte van het kerkhof moeten komen. Dit is al ver weg van de Singel en ook dichtbij de halte aan de witte pomp. Verder overleg met De Lijn is nodig om een deugdelijk alternatief te vinden.

Baarle-Nassau houdt met de herinrichting van de Generaal Maczeklaan rekening met bediening door Arriva en De Lijn.



Baarle-Hertog
Baarle-Nassau

Conclusie:

De aanleg van de randweg betekent een afname van het verkeer door de gezamenlijke kern. Dit geeft mogelijkheden straten anders in te richten. Baarle wordt bediend door busmaatschappij De Lijn en Arriva. Het is van belang dat deze openbaar vervoersbedrijven bij reconstructieplannen worden betrokken en dat er een bruikbaar alternatief wordt geboden als de route moet worden aangepast.

Actie

Het optimaliseren van de haltelocatie's in overleg met de vervoersmaatschappijen.



8. PARKEREN

8.1 PARKEREN OP DE PARKINGS

In het dorp Baarle is de parkeerbehoefte groot. Uit een parkeeronderzoek van studie- en ontwerpbureau Grontmij uit 2009 blijkt ook dat zondag de drukste dag is om te parkeren. Dit spreekt voor zich, van oudsher zijn er dan de meeste bezoekers. Ook dinsdag (weekmarkt) en donderdag zijn drukke dagen.

In september 2016 is er door beide gemeenten initiatief genomen om in eigen beheer parkeertellingen uit te voeren op 4 zondagen. De globale conclusie was dat de parkeerplaatsen Loswal en St- Janstraat op de 4 zondagen rond 15.00 uur een gemiddelde bezetting hadden van resp. 86% en 90%. De parkeerplaats Amalia van Solmstraat kwam uit op 61%. Het Sint-Annaplein en het gebied blauwe zone komen uit op bijna 100%. Er is dus, op basis van de norm van 85% (*), zeker sprake van parkeerdruk

() : indien 85% van de parkeerplaatsen bezet zijn, spreken we van een "volsituatie". De parkeerdruk is dan te hoog. Er zijn slechts enkele parkeerplaatsen vrij en het zoekverkeer neemt toe, hetgeen de leefbaarheid en vlotte mobiliteit negatief beïnvloed)*

De gegevens van 2016 onderbouwen de gegevens van 2009. De onderzoeksresultaten zijn nog steeds valide.

Het parkeeronderzoek van 2009 stelde vast dat de verdeling van de parkeerplaatsen niet goed is. De grote parkeerplaatsen liggen bijna allemaal aan de westzijde van de kern. Vanuit het onderzoek wordt geadviseerd ook een parkeerterrein aan te leggen aan de oostelijke zijde van de kern.

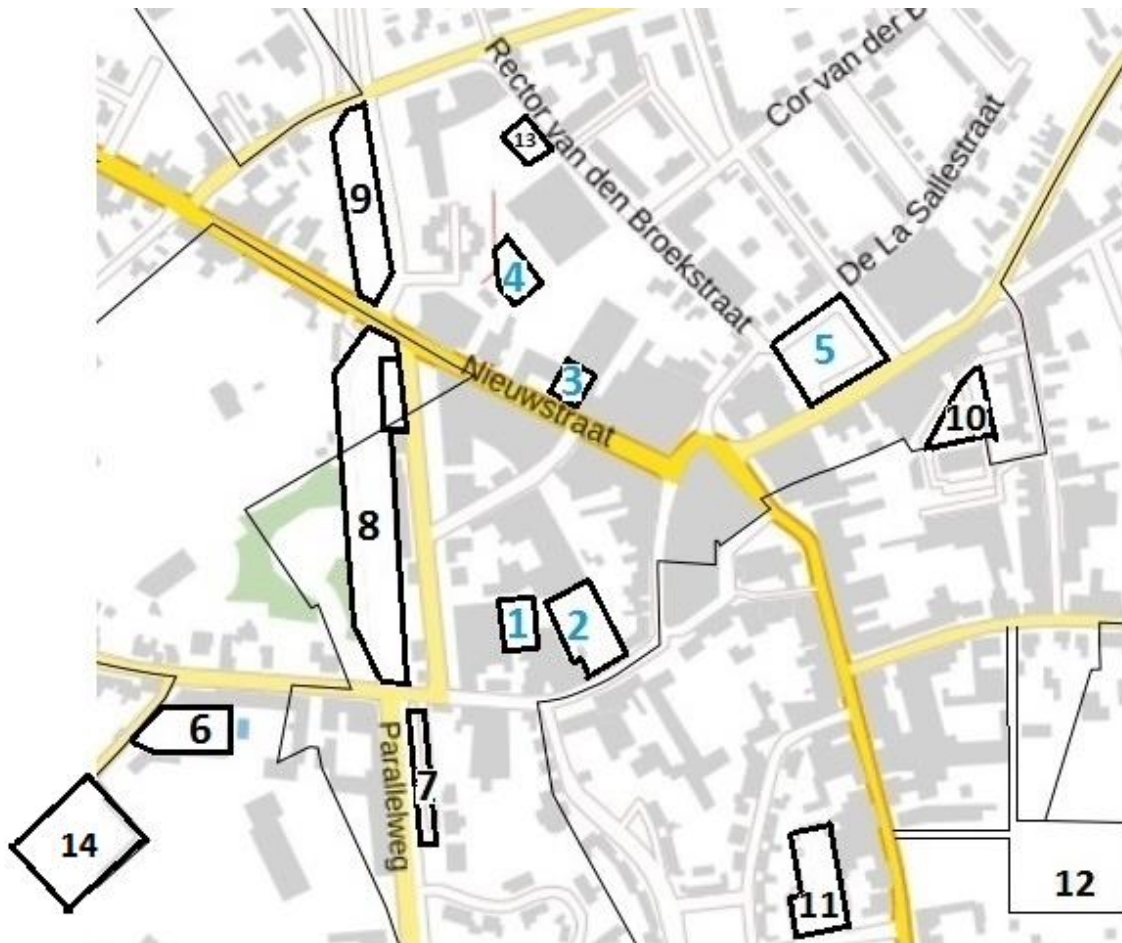
De gemeenten hebben ver gevorderde plannen om een bijkomend parkeerterrein aan de oostzijde van de kern aan te leggen. Dit parkeerterrein, met ongeveer 200 parkeerplaatsen (eventueel gefaseerd aan te leggen) krijgt een rijwegaansluiting op de Kapelstraat en mogelijk een rijwegaansluiting op de Molenstraat. In beide modellen (plan A en plan B cfr hoofdstuk 3 over het onderzoek naar éénrichtingsverkeer) wordt uitgegaan van rijwegaansluiting met trottoir. De Kapelstraat heeft tevens een aansluiting op de randweg waardoor verkeer vanaf deze parkeerplaats in een korte tijd naar de randweg kan rijden waardoor het centrum wordt ontlast van verkeer. Hiermee wordt tegemoet gekomen aan de eerdere constatering dat er ook aan de zuid oost zijde van de kern behoefte is aan een parkeerterrein.

Aanleg van de nieuwe oostelijke parking moet er niet toe leiden dat een van de andere grote parkeerterreinen (o.a. Loswal, Sint Janstraat, Sint Annaplein, Amalia van Solmstraat) kan worden opgeheven of drastisch verkleind. Wel ontstaat door dit extra parkeerterrein ruimte om in centrumstraten (zoals de Molenstraat of Nieuwstraat) enkele parkeervakken te laten vervallen ten gunste van de nieuwe inrichting.

Een overzicht van de parkeerplaatsen is te zien in figuur 9.1 Een deel van de parkeerplaatsen valt binnen de blauwe zone.

Conclusie:

De parkeerdruk (vooral op zondagen) is er nog steeds. Met de aanleg van de oostelijke parkeerplaats aan de Kapelstraat wordt ook een grote parkeermogelijkheid aan de oostzijde van de kern geboden. Deze nieuwe parkeerplaats ligt zeer dicht bij het centrum en is verbonden met de Kapelstraat én de Molenstraat. Tevens vormen de verbindingswegen van en naar de oostelijke parking, een alternatieve route indien de Molenstraat éénrichting wordt gemaakt zodat de doorstroming van noord naar zuid of omgekeerd mogelijk blijft.



	LOCATIE	PARK.PL.	INVALIDE PARK.PL.
1	ALDI	16	1
2	ALBERT HEIJN	72	2
3	NL KERK	17	1
4	GEZONDHEIDSCENTRUM	21	2
5	ST ANNAPLEIN	72	3
6	SOB GEBOUW	59	3
7	PARALLELWEG	45	0
8	LOSVAL	246	5
9	ST JANSTRAAT	45	3
10	ALPHENSEWEG	51	1
11	AMALIA VAN SOLMSTR.	79	2
12	KAPELSTRAAT (nog aan te leggen)	200	N.T.B.
13	RECTOR VAN DEN BROEKSTRAAT	82	0
14	SPORTVELDEN DOSKO	75	3
	TOTAAL	801	24

Figuur 8.1



Baarle-Hertog
Baarle-Nassau

8.2 PARKEREN IN DE BLAUWE ZONE

In de dorpskern is een blauwe zone/parkeerschijfzone ingesteld. Binnen deze zone mag met gebruikmaking van een parkeerkaart voor een duur van maximaal 2 uur worden geparkeerd. De Nederlandse blauwe zone en Belgische parkeerschijfzone lopen in elkaar over.

De blauwe zone/parkeerschijfzone is aangelegd om langparkeerders tegen te gaan zodat mensen die een winkel willen bezoeken of naar de gemeente, de bank, het gezondheidscentrum of naar de kerk willen een betere gelegenheid hebben om te parkeren.

Behoudens een kleine aanpassing in de Bruhezestraat en de La Sallestraat is de gehele blauwe zone/parkeerschijfzone nog in tact en functioneert deze naar tevredenheid. Inwoners kunnen een ontheffing aanvragen. Medewerkers van bedrijven of gemeente moeten, op een paar uitzonderingen na, buiten de blauwe zone parkeren.

Een tekening van deze blauwe zone is bijgevoegd in bijlage 8.2

Bij de herinrichting van de centrumstraten moeten we ons de volgende vragen stellen :

- Moeten de huidige parkeerplaatsen in de straten allemaal gehandhaafd blijven ? Kan de nieuwe oostelijke parking geen mooi alternatief zijn ?
- Is het wenselijk dat bepaalde parkeerplaatsen enkel dienen voor kortparkeren (+/- 10 à 20 min)
- Moet het systeem van bewonerskaarten herzien worden ?

Betaald parkeren. Er wordt niet overwogen om betaald parkeren in te voeren. Het parkeren in Baarle-Nassau en Baarle-Hertog blijft gratis.

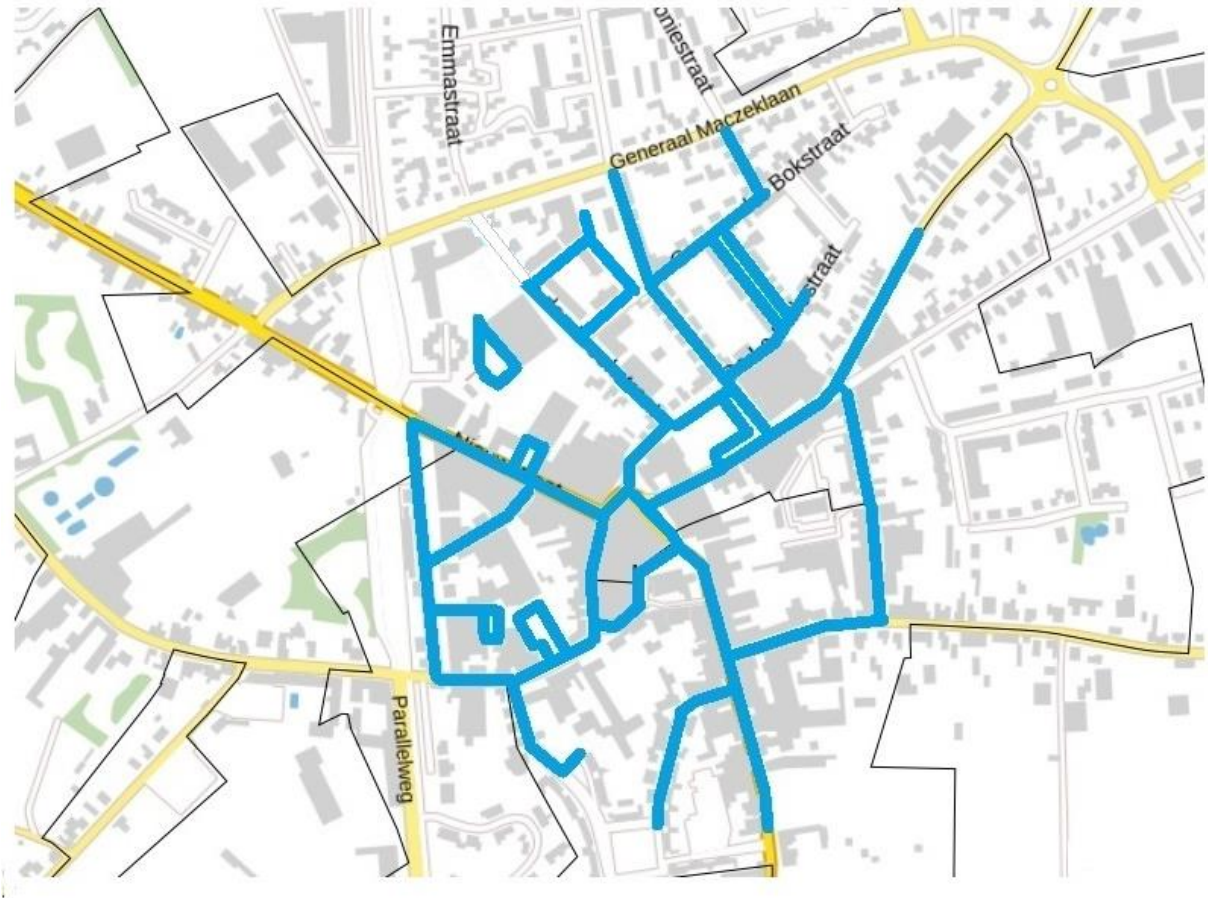
Conclusie:

De blauwe zone voldoet aan de verwachting. Voor langparkeerders zijn er, zeker als de parkeerplaats aan de Kapelstraat is aangelegd, voldoende andere parkeermogelijkheden.

We handhaven de blauwe zone bij toekomstige reconstructies, en bekijken of een systeem van kortparkeren in de toekomst wenselijk is .



Baarle-Hertog
Baarle-Nassau



Figuur 8.2
Blauwe zone in Baarle.



Baarle-Hertog
Baarle-Nassau

9. PLAATS VAN DE FIETS OP DE WEG

De plaats van de fiets op de rijweg is vaak een onderwerp van discussie. Uit veiligheidsoverweging wil een fietser het samengaan met gemotoriseerd verkeer het liefst zoveel mogelijk vermijden. Dit is wat betreft ruimte helaas lang niet altijd mogelijk.

Een fietspad van bijvoorbeeld 1,20 aan beide zijden van de weg kan in verband met bebouwing in de bebouwde kom bijna nergens worden aangelegd.

SWOV (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) adviseert een eenzijdig bereden fietspad van 2.00 meter voor wegen die zijn ingericht als verblijfsgebied. Ook dit in verband met de ruimte kan nergens worden uitgevoerd.

In een straat die als verblijfsgebied is ingericht met een maximum snelheid van 30 kilometer per uur is het mengen van fietsverkeer met het overige verkeer voor fietsers al een stuk minder onprettig.

Zoals gesteld, door de aanleg van de randweg zal de verkeersintensiteit fors afnemen. Dit is uiteraard gunstig voor de fietser.

Veel wegen binnen het dorp Baarle zijn of worden aangeduid als 30 kilometer per uur gebied.

Bij een herinrichting zal rekening gehouden worden met fietsers met name bij snelheidsremmende maatregelen. Een gevolg van een weginrichting volgens de 30 kilometer per uur normen is dat de kruisingen bij voorkeur gelijkwaardig zijn. Dit betekent ook dat fietsers hier voorrang hebben als zij van rechts komen.

Fietsers die van Ulicoten, Chaam, Turnhout of Alphen komen hebben tot aan de bebouwde komgrens of daar voorbij een fietspad. Daar waar geen fietspaden zijn kennen de wegen in het buitengebied een maximum snelheid van 60 kilometer per uur. Dwars door de gemeente loopt het fietspad Bels Lijntje. Er loopt een onderzoek om van fietspad Bels Lijntje een snelfietsroute te maken.

(cfr startvisie Bels Lijntje)

Conclusie:

In grote delen van de kern moet het fietsverkeer over de rijweg omdat het fysiek scheiden van het fietsverkeer ten opzichte van het gemotoriseerde verkeer niet mogelijk is. Het gegeven dat de intensiteit en de snelheid van het verkeer in grote mate zal afnemen is gunstig voor het fietsverkeer.

Actie:

Bij een nieuwe weginrichting moeten we wat betreft fietsers rekening houden met snelheidsremmende maatregelen en het gegeven dat fietsers van rechts bij een gelijkwaardige kruising voorrang hebben.



Baarle-Hertog
Baarle-Nassau

10. LADEN EN LOSSEN

We gaan er vanuit dat na opening van de randweg het doorgaande verkeer significant af zal nemen. Op basis van die nieuwe situatie moeten we bepalen hoe storend het nog is als er dan op straat wordt geladen of gelost of dat er op sommige veelgebruikte locaties nog aparte laad- en losplaatsen moeten worden aangelegd. Want wellicht is het laden en lossen aan straat dan geen probleem meer.



Los hiervan moet alsnog met de ondernemersvereniging worden gesproken over het instellen van laad- en lostijden/venstertijden zodat overlast toch zoveel mogelijk wordt beperkt.

Als er problemen blijven dan moeten deze onder de aandacht van het Stob worden gebracht. Er bestaat de mogelijkheid om in de Nieuwstraat en het gedeelte St Anneplein tussen Singel en Jumbo twee nieuwe laad en losplaatsen te maken.

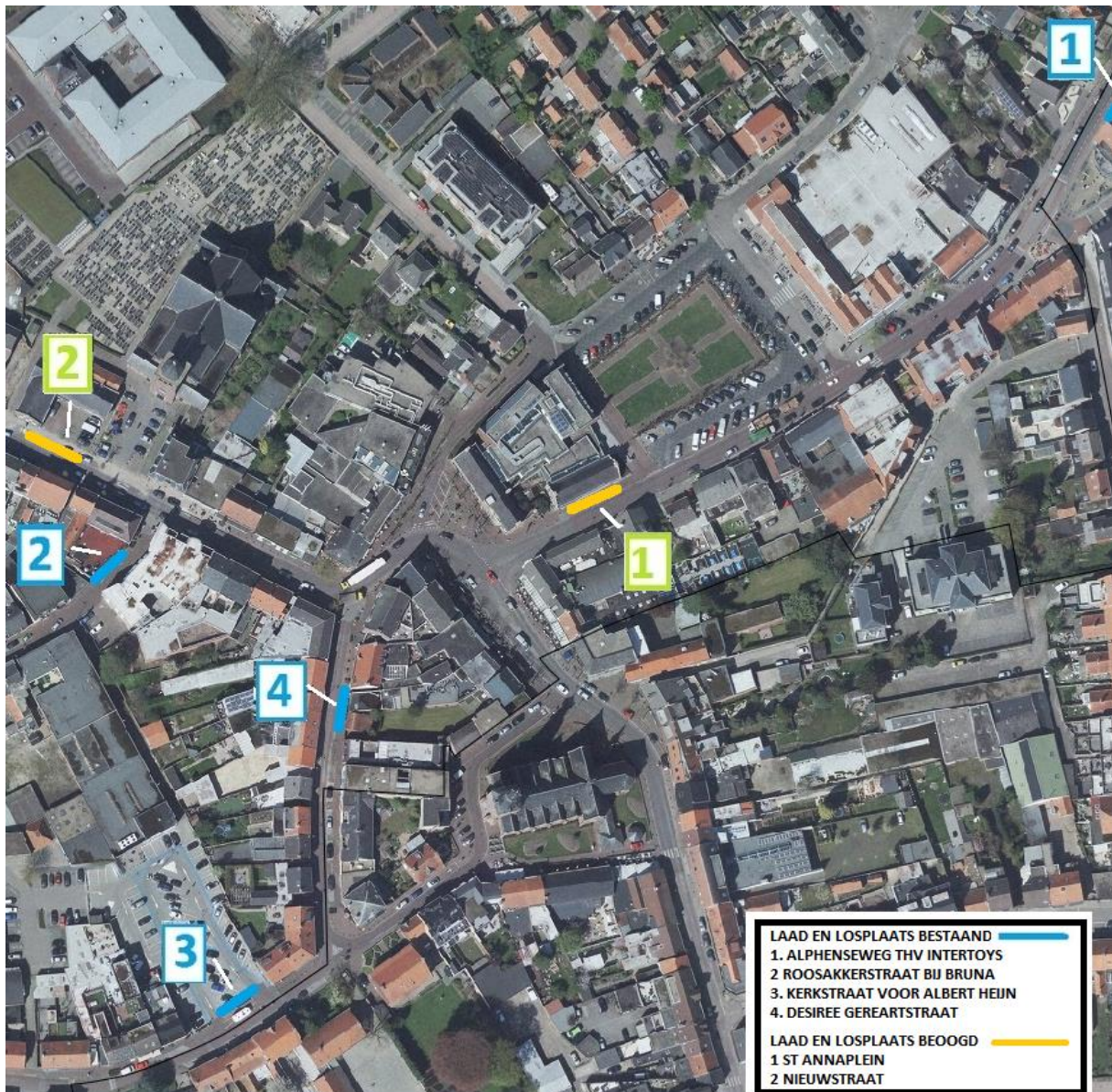
Verder is op te merken dat bij een eenrichtingsstraat de mogelijkheid bestaat om het laden en lossen deels op de stoep en deels op de rijbaan te laten plaats vinden, zoals weergegeven op de volgende foto.



Baarle-Hertog
Baarle-Nassau



In figuur 10.1 wordt aangegeven waar de bestaande – en beoogde laad- en losplaatsen zich bevinden.



FIGUUR 10.2

Conclusie.

De overlast door het laden en lossen moet na de opening van de randweg worden gemonitord. In een nieuw ontwerp met name binnen het centrum moet rekening gehouden worden met het laden en lossen.



Baarle-Hertog
Baarle-Nassau

11. OVERSTEEKPLAATSEN

Er is een verschil tussen een oversteekplaats door middel van kanalisatiestrepen en een zebrapad. Een zebrapad heeft een juridische status. Verkeer op de rijweg moet stoppen voor een voetganger die op een zebrapad oversteekt. Kanalisatiestrepen geven slechts aan waar men het beste kan oversteken. Een juridische verplichting om te stoppen is er niet.

Vanuit verkeerskundig oogpunt wordt geadviseerd terughoudend om te gaan met het aanbrengen van zebrapaden. Onderzoek heeft uitgewezen dat zebrapaden het beste werken als deze frequent worden gebruikt door voetgangers. Zebrapaden die onregelmatig of erg weinig worden gebruikt worden door de weggebruikers met auto of motorfiets op den duur over het hoofd gezien.

De voetganger heeft door de juridische status een veilig gevoel bij een zebrapad. Bij een weinig gebruikt zebrapad is dit gevoel, ook al heb je de wet aan je zijde als je wordt aangereden, niet terecht.

Op basis van de uitgangspunten voor Duurzaam Veilig (Nederland) is het uitgangspunt dat gemeenten in 30 kilometer per uur gebieden geen zebrapaden aanleggen.

Kijken we naar de huidige situatie in Baarle, zie figuur 12.1, dan zien we 10 zebrapaden.

Het grootste deel van deze zebrapaden ligt straks in 30 kilometer per uur gebieden. De vraag is dus of het nog past bij de nieuwe inrichting, en afgenomen drukte, om hier zebrapaden te behouden.

Conclusie:

Een herinrichting van de straten zal met zich mee brengen dat er kritisch gekeken moet worden naar het aantal zebrapaden en de locatie hiervan. Met de verwachte afname van het verkeer en een duidelijker snelheidsregime zou het zo kunnen zijn dat sommige zebrapaden in het centrum kunnen vervallen. Er moet ook worden gekeken of er extra zebrapaden in 50 kilometer per uur gebieden moeten worden aangelegd. Een oversteekplaats moet in de inrichting passen.



Baarle-Hertog
Baarle-Nassau



Figuur 12.1



Baarle-Hertog
Baarle-Nassau

12. LANDBOUWVERKEER

De aanleg van de randweg zal weinig tot geen effect hebben op het landbouwverkeer door het dorp. De provincie staat geen landbouwverkeer op de randweg toe. Zij hebben hiervoor een beleid dat zo consequent mogelijk op alle randwegen in hun beheer (onder andere de N260 in Alphen-Chaam) wordt toegepast. In hun beleid stelt de provincie dat de snelheidsverschillen op de randweg te hoog zijn. De randweg is aangelegd voor een snellere verkeersafwikkeling. In de visie van de provincie past daar geen landbouwverkeer op de randweg in.

Gesteld moet worden dat het landbouwverkeer vooral in de richting oost west en omgekeerd rijdt.

De provincie heeft in combinatie met de aanleg van de randweg in overleg met beide gemeenten twee landbouwsluizen aangebracht. Het betreft een landbouwsluis op Boschoven (viaduct Bels Lijntje) en een landbouwsluis in de Visweg. Een landbouwsluis kan normaal gesproken in fysieke zin alleen worden gepasseerd door landbouwverkeer. Beide maatregelen zijn ondersteund door bebording en een verkeersbesluit. Ten behoeve van de landbouwsluis is de Visweg door de provincie verhard. Door de aanleg van de landbouwsluizen en het verharderen van de Visweg zijn nu landbouwroutes te bepalen waardoor het centrum van Baarle toch kan worden ontlast. Met name op de Singel moet landbouwverkeer worden voorkomen.



Landbouwsluis Boschoven



Baarle-Hertog
Baarle-Nassau

Wij verwachten dat de verkeersdruk in het dorp Baarle significant zal afnemen nadat de randweg in gebruik is genomen. Het is niet duidelijk in hoeverre landbouwverkeer dan nog overlast geeft. Met name omdat er veel minder overlast van vrachtverkeer zal zijn, wat ook vaak tot conflictsituaties leidde met landbouwverkeer.

De landbouwroutes zijn wellicht niet bij alle mogelijke gebruikers bekend. Als er overlast blijft bestaan, dan is het raadzaam om met stakeholders zoals landbouwbedrijven, de ZLTO, loonbedrijven en dergelijke in overleg te gaan om de te berijden routes af te spreken. Een verbod op landbouwverkeer door het dorp is vooralsnog niet aan de orde.

Conclusie:

Vooralsnog verwachten wij niet dat de provincie nu landbouwverkeer toelaat op de randweg. Overlast van landbouwverkeer in de dorpskern zullen wij moeten monitoren en op basis daarvan kunnen we een vervolgactie vaststellen.

Er zijn twee mogelijke landbouwroutes die de kom kunnen ontlasten. Het advies is om bij geconstateerde overlast in een straat of wijk contact op te nemen met stakeholders (inclusief de provincie) om ook hun belangen af te wegen en zo mogelijk een te rijden landbouwroute af te spreken.



13. ALGEMENE CONCLUSIE , COMMUNICATIE EN PLANNING

Algemene conclusie

Zoals in de inleiding vermeld, vormt dit Gemeentelijk Mobiliteitsplan Baarle (GMB) een startvisie met betrekking tot de verkeersafwikkeling en zijn randaspecten. Het is immers moeilijk in te schatten op dit moment wat de precieze effecten zijn op de verkeersintensiteit na de openstelling van de randweg.

Met betrekking tot een aantal onderdelen van het GMB kunnen op korte termijn besluiten genomen worden en uitvoeringsafspraken gemaakt worden. Het betreft:

- de maximum snelheden
- de nieuwe bebouwde komgrenzen
- instellen eenrichtingverkeer in gedeelte van de Kapelstraat
- proefopstelling voor het éénrichtingsverkeer in de Molenstraat en zijn gevolgen voor de omgeving, met evaluatie
- reconstructie Generaal Maczeklaan/Leliestraat , Goorweg en Kapelstraat
- reconstructie St-Annaplein (gedeelte tussen de Singel en Jumbo)

Andere onderdelen van het GMB vergen nog meer onderzoek en/of zijn afhankelijk van de werkelijke situatie na de in gebruik name van de randweg. Het monitoren van deze nieuwe toestand is dan in eerste instantie van belang. Het betreft:

- Gebruik van ANPR camera's om sluikverkeer van vrachtwagen te vermijden.
- Nieuwe locaties van haltes van De Lijn
- Parkeren in het centrum
- Plaats van de fietser op de weg
- Laden en lossen
- Oversteekplaatsen
- Landbouwverkeer

Communicatie

De communicatie en inspraak van met name inwoners, ondernemers en belanghebbenden is een bijzonder belangrijk onderdeel binnen het proces voor beide gemeenten om te komen tot een nieuwe inrichting van straten of gebieden.

De ervaring leert dat er belangen kunnen zijn waar in eerste instantie geen rekening mee is gehouden. Te denken valt aan omrijroutes, maatvoering bussen, bevoorrading van winkels of horeca.

In een vroegtijdig stadium moeten inwoners en belanghebbenden dus bij de plannen worden betrokken.



Baarle-Hertog
Baarle-Nassau

Planning

1. Goedkeuring colleges : juli 2019
2. Goedkeuring GOB-beperkt 9 september 2019
3. Infoavond voor de commissie 10 september 2019 (Baarle-Nassau)
4. Behandeling in gezamenlijke GOB-commissie : september 2019
5. Publicatie van de hoofdlijnen in Ons Weekblad + websites gemeenten (inclusief uitnodiging voor inloopavond) : na GOB-commissie
6. Inloopavond einde september 2019 met :
 - a. presentatie van de plannen met infoborden
 - b. mogelijkheid tot vragen stellen zowel individueel als via invulformulier
 - c. ook nadien mogelijkheid tot vragen stellen via invulformulier (website)
 - d. indien bepaalde doelgroepen (StOB, bepaalde straten , ..) aansturen op bijkomende verduidelijking, kan hiervoor een aparte avond georganiseerd worden
7. Input van GOB-commissie en inloopavond(en) verwerken in definitief voorstel : oktober 2019
8. Goedkeuring GOB beperkt 4 november 2019
9. GMB definitief vaststellen in (extra) GOB-plenair : november of december 2019
10. Start studieopdracht Gen. Maczeklaan/Leliestraat , Goorweg, Kapelstraat : begin 2020
11. Proefopstelling éénrichting Molenstraat (plan A) : voorjaar 2020
12. Instellen nieuwe maximum snelheden : voorjaar 2020
13. Instellen nieuwe bebouwde komgrenzen : voorjaar 2020