



Baarle-Hertog
Baarle-Nassau

GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN BAARLE 2021





Inhoud

1. INLEIDING	3
2. HET WEREN VAN VRACHTVERKEER DOOR DE DORPSKERN	5
3. DE GEVOLGEN VAN DE RANDWEG OP DE MOBILITEIT	9
3.1 Tellingen voor de aanleg van de randweg.....	10
3.2 Tellingen van ANPR – camera’s	10
3.3 Tellingen vrachtverkeer	12
3.4 Beknopte analyse randweg Baarle door de provincie Noord-Brabant	12
4. DE KEUZE VOOR ÉÉN- OF TWEERICHTINGSVERKEER IN HET CENTRUM EN OMGEVING.....	15
5. DE MAXIMUMSNELHEDEN	19
6. VASTSTELLEN NIEUWE KOMGRENZEN	23
7. OPENBAAR VERVOER	24
8. PARKEREN.....	27
8.1 Parkeren op de parkeerterreinen.....	27
8.2 Parkeren in de blauwe zone	30
9. HET FIETSVRACHTVERKEER.....	33
9.1 De plaats van de fietser op de weg	33
9.2 De fietsstraat	33
10. LADEN EN LOSSEN	37
11. OVERSTEEKPLAATSEN.....	39
12. LANDBOUWVERKEER.....	41
12.1 Landbouwverkeer op de randweg	41
12.2 Landbouwverkeer door de bebouwde kom	41
13. REACTIES, VRAGEN EN OPMERKINGEN.....	43
14. ALGEMENE CONCLUSIE, COMMUNICATIE EN PLANNING.....	44



Baarle-Hertog
Baarle-Nassau

1. INLEIDING

Doel van het Gemeentelijk Mobiliteitsplan Baarle

Het Gemeentelijk Mobiliteitsplan Baarle, afgekort GMB, vormt een belangrijke leidraad op verkeerstechnisch gebied binnen de kern Baarle. Met Baarle bedoelen we de bebouwde kommen van de dorpen Baarle-Nassau en Baarle-Hertog. Deze vormen samen de kern Baarle.

Nu de randweg gerealiseerd is, willen we het centrum een nieuw elan geven en aantrekkelijker maken voor bewoners, toeristen, horeca, winkels en andere bedrijven. Door de leefbaarheid en de verkeersveiligheid te verhogen wordt er een belangrijke economische en toeristische impuls gegeven. Verkeer dat niet in het centrum hoeft te zijn, weren we. Dit verkeer moet zo veel mogelijk gebruik maken van de randweg.

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

De randweg Baarle

In juli 2019 heeft de provincie Noord-Brabant het oostelijk deel van de randweg opengesteld. Samen met het noordelijk deel van de randweg, dat sinds medio 2018 in gebruik is, is de omleiding van de provinciale wegen voor Baarle sinds 2019 een feit.

Naar de voltooiing van de randweg is bijzonder lang uitgekeken. De randweg biedt een oplossing voor de problematiek van het doorgaand (vracht)verkeer door de kern van Baarle. De leefbaarheid en de verkeersveiligheid is daardoor aanmerkelijk verbeterd.

Door de lange doorlooptijd van het GMB zijn de effecten van de randweg nu goed in beeld.

Bestuursakkoord

Dit GMB is een onderdeel van het bestuursakkoord tussen de colleges van de gemeenten Baarle-Nassau en Baarle-Hertog. Dit bestuursakkoord werd op 10 december 2020 goedgekeurd in het GOB-plenair.

Masterplan

Gelijktijdig met het GMB is voor de gemeenten Baarle-Nassau en Baarle-Hertog door het Bureau Wissing een Masterplan Centrum voorbereid ten behoeve van de toekomstige herinrichting van het centrum. In het Masterplan Centrum worden inrichtingsvoorstellen gedaan met betrekking tot het kwaliteitsniveau, de gewenste sfeer en de uitstraling van de openbare ruimte. Ook worden voorstellen gedaan van het mogelijk materiaalgebruik bij de inrichting.



Baarle-Hertog
Baarle-Nassau

Eerdere onderzoeken en verkeersplannen

Lang voordat de plannen voor de nieuwe randweg 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 uitgevoerd zoals het VCP inclusief een verkeerscirculatieplan van 2010, dat door het studie bureau Grontmij werd opgemaakt. Dit VCP werd echter nooit vastgesteld.

Met de provincie Noord-Brabant is in 2007 overeengekomen dat de gemeenten maatregelen zullen nemen in de kom, zodat de randweg optimaal kan functioneren en zo de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de dorpskern kan verbeteren.

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

Belangrijkste maatregelen in het GMB

- Er wordt voor de kern van Baarle een inrijverbod voor vrachtwagens ingesteld, uitgezonderd het vrachtverkeer dat in de kern een bestemming heeft.
- In de kern zal (doorgaand) gemotoriseerd verkeer worden teruggedrongen om de leefomgeving op te waarderen. Dit zorgt voor een betere doorstroming en leefbaarheid voor onze inwoners en bezoekers van het centrum.
- In de openbare ruimte van het centrum maken we meer ruimte voor wandelen, fietsen, verblijven en winkelen. Een aantal straten en weggedeelten worden omgevormd tot fietsstraten.
- Er wordt bepaald welke de maximumsnelheden zijn en waar de nieuwe komgrenzen komen te liggen
- Er worden geen beslissingen genomen die een toekomstige ontwikkeling van éénrichtingsverkeer in (een deel van) de Molenstraat hypothekeren.

Uitwerking / uitvoering van het GMB

Een aantal maatregelen uit het GMB kunnen onmiddellijk uitgevoerd worden. Beide gemeenten hebben hiervoor de nodige budgetten voorzien in hun begroting.

Voor de uitvoering van sommige andere maatregelen zijn financiële middelen nodig, die we voor een groot deel kunnen koppelen aan:

- de uitvoering van het Masterplan
- geplande reconstructie van wegen
- de uitvoering van het vGRP (Verbreed Gemeentelijk Rioleringsplan)
- externe ontwikkelingen.



Baarle-Hertog
Baarle-Nassau

2. HET WEREN VAN VRACHTVERKEER DOOR DE DORPSKERN

Een effect van de randweg rondom Baarle is dat het vrachtverkeer is afgenomen. Dit is niet alleen op straat merkbaar, ook tellingen wijzen dit uit. Helaas zijn er toch nog vrachtwagens die door het dorp rijden terwijl hun bestemming buiten Baarle ligt. Het betreft hier veel buitenlandse chauffeurs die wellicht hun satelliet-navigatie niet op orde hebben, volharden in oude gewoontes of niet bekend zijn met het gegeven van een randweg.

In het najaar van 2019 werden de weggebruikers op regelmatige basis geïnformeerd door middel van tekstkarren van de politiezone. In december 2019 werden ter hoogte van de 4 rotondes adviesborden geplaatst.



Op de 3 invalswegen werd vóór de opening van de randweg een nulmeting uitgevoerd. Intussen werd een aantal keer opnieuw geteld. De meest recente tellingen (najaar 2020) resulteren in volgende daling van vrachtwagenverkeer op de 3 invalswegen, in beide richtingen samen:

- Chaamseweg : 26 % minder vrachtwagens
- Turnhoutseweg : 65 % minder vrachtwagens
- Alphenseweg : 51 % minder vrachtwagens

Opmerking : De nulmetingen voor bovenvermelde percentages zijn gebeurd nadat de noordelijke tangent (tussen Bredaseweg en Alphenseweg) van de randweg in oktober 2018 reeds was opengesteld. Vandaar de mindere afname van de verkeersintensiteit op de Chaamseweg.

Er is dus ondertussen een significante daling van het vrachtverkeer, hetgeen positief wordt ervaren. Echter wordt nog steeds doorgaand vrachtverkeer waargenomen in onze dorpskern. Ook plaatselijk vrachtwagenverkeer, dat via het centrum naar de industriezone in Baarle-Nassau of de ambachtelijke zone in Wiekenweg rijdt, wordt waargenomen.



Baarle-Hertog
Baarle-Nassau

Deze bevindingen hebben de beide colleges ertoe aangezet om meer dwingende maatregelen te treffen. In maart en april 2021 wordt de invoering van een vrachtwagenverbod in onze dorpskern voorgelegd aan de beide gemeenteraden.

Er is bewust gekozen om de invoering van dit vrachtwagenverbod los te trekken van het GMB, en dus eerder op de agenda te zetten. Gezien de reacties op het concept GMB, de waarnemingen en de tellingen van het vrachtverkeer, is er geen reden om de invoering van een vrachtwagenverbod nog langer uit te stellen. Bovendien neemt de procedure ter goedkeuring van het verkeersbesluit aan Nederlandse zijde ettelijke maanden in beslag, waarna de daadwerkelijke uitvoering kan starten.

De invoering van het vrachtwagenverbod zal resulteren in een verdere afname van het vrachtverkeer. Indien nodig en wenselijk zal handhavend worden opgetreden.

Het gebruik van de bestaande ANPR-sites als handhavinginstrument om het vrachtverkeer te weren, wordt vooralsnog niet overwogen en ook niet geadviseerd door de politieregio Turnhout.

Het inrijverbod voor vrachtwagens (zie ook figuur 2.1) wordt op deze manier vorm gegeven. De bebording van Nederland en België verschilt in deze van elkaar.



Links het Nederlandse bord (RVV C07), rechts het Belgische (C23).

Er wordt een uitzondering gemaakt voor plaatselijk vrachtverkeer. In Nederland heet dat uitgezonderd vrachtverkeer met een aantoonbare bestemming (voorheen uitgezonderd bestemmingsverkeer). In België wordt het bord uitgezonderd plaatselijke bediening en landbouwvoertuigen gebruikt.

Dit betekent dat er, net als bij de bebouwde kom, dubbele borden moeten worden geplaatst.

De borden worden geplaatst op alle wegen die aansluiten op Baarle. Waar nodig (met name voor de wegen die direct aansluiten op de randweg) wordt een voorwaarschuwing geplaatst zodat een vrachtwagenchauffeur op tijd weet dat hij niet verder het dorp in mag.

Het plan sluit aan op het voornemen van Baarle-Hertog om in Zondereigen het doorgaand vrachtverkeer te weren. Vrachtverkeer van en naar Ulicoten of van en naar Castelre kan er voor kiezen om over de Nonnenkuil of de Goorweg te rijden, en daarna over de Hoogbraak richting de randweg. Dit vrachtverkeer kan er ook voor kiezen om via de Dektstraat, Eikelenbosch, Zondereigensebaan en Zevenhuizenbaan de weg te vervolgen.



Baarle-Hertog
Baarle-Nassau

Verkeer dat vanuit de Oordeelsestraat Baarle binnenrijdt, kan via het industrieterrein (Smederijstraat, Kapelstraat of Visweg) naar de randweg.

Op deze manier wordt de kom van Baarle maximaal ontlast van (doorgaand) vrachtverkeer. Dit geeft ons de gelegenheid om ook de inrichting van de wegen in de kern hierop aan te passen.

Zowel de Nederlandse als de Belgische politie zijn over de plannen geïnformeerd en hebben positief advies gegeven.

In Nederland moet voor een dergelijke maatregel een verkeersbesluit worden genomen. Dit verkeersbesluit zal voor Baarle-Nassau worden opgesteld zodat het inrijverbod voor vrachtverkeer zo snel mogelijk kan worden gerealiseerd.

Een verkeersbesluit in Nederland kent een doorlooptijd van drie maanden. Het besluit wordt ter inzage gelegd. Belanghebbenden zijn in de gelegenheid om een bezwaar in te dienen. De bezwaren worden behandeld door een onafhankelijke commissie bezwaarschriften, die een advies uitbrengt aan het college van burgemeester en wethouders. Als bezwaarmakers in Nederland door de commissie in het ongelijk worden gesteld dan kunnen zij een rechtszaak aanspannen.

Om het vrachtwagenverbod te kunnen invoeren wordt in Baarle-Hertog het aanvullend verkeersreglement gewijzigd. Deze wijziging wordt ter goedkeuring aan de gemeenteraad voorgelegd. In Baarle-Nassau besluit het college van burgemeester en wethouders over het vrachtwagenverbod.



Baarle-Hertog
Baarle-Nassau



Figuur 2.1 Inrijverbod vrachtverkeer uitgezonderd vrachtverkeer met een aantoonbare bestemming of uitgezonderd plaatselijke bediening.



Baarle-Hertog
Baarle-Nassau

3. DE GEVOLGEN VAN DE RANDWEG OP DE MOBILITEIT

De aanleg van de randweg heeft grote gevolgen gehad voor de verkeersdruk in het centrum van Baarle. Het doorgaand 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, kan de randweg nemen omdat dit een snellere verbinding is. Dit effect wordt versterkt als er op een bepaald traject binnen de kom snelheidsremmende maatregelen worden aangebracht.

Het overige verkeer, plaatselijk verkeer, fietsverkeer, landbouwverkeer, kan nog steeds door de kern blijven rijden.

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

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

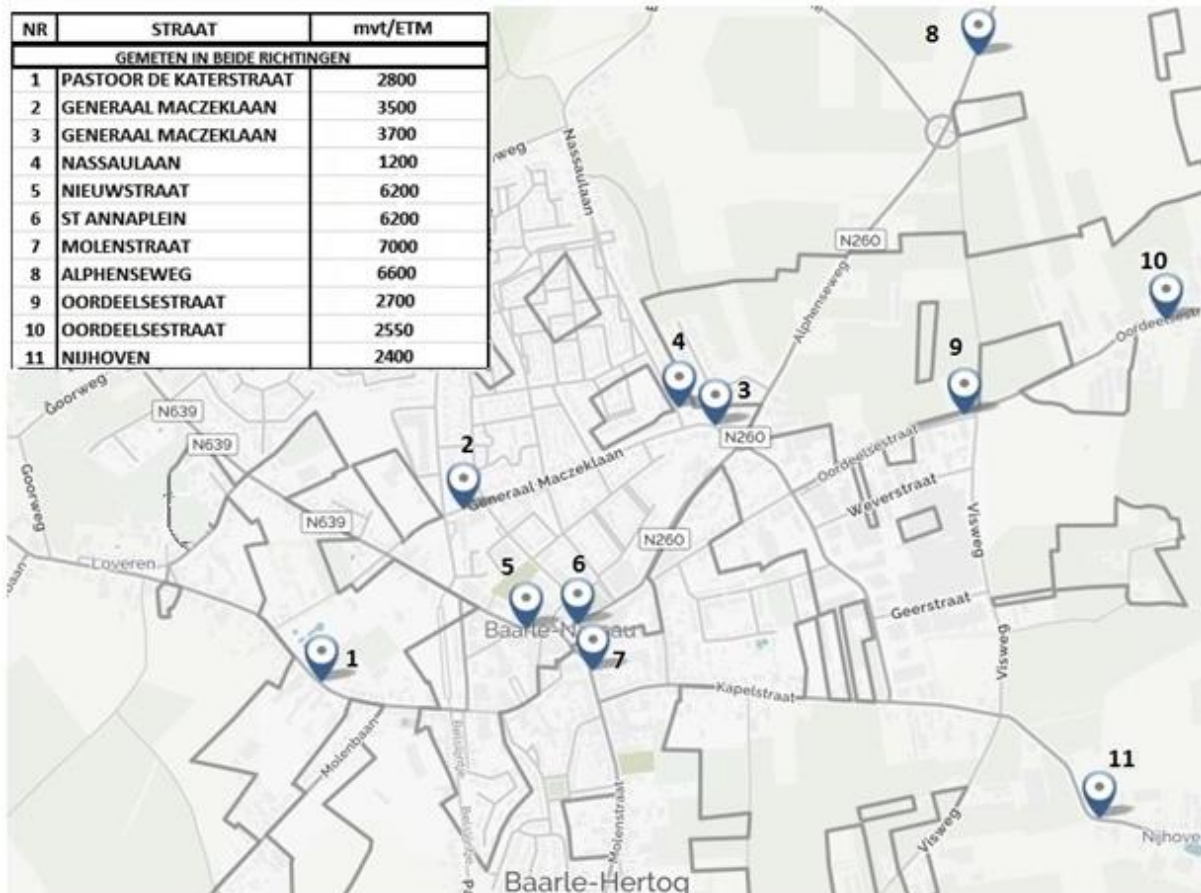




Baarle-Hertog
Baarle-Nassau

3.1 Tellingen voor de aanleg van de randweg

In de tellingen van voor de aanleg van de randweg zien we de volgende verkeersintensiteiten (motorvoertuigen/etmaal werkdagintensiteit).



Figuur 3.1 Tellingen van voor de aanleg van de randweg.

3.2 Tellingen van ANPR – camera's

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 Alphenseweg. 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 autoverkeer en vrachtverkeer. Om de 6 weken worden deze telgegevens opgevraagd en verwerkt.

In figuur 3.2 zijn de meest recente gegevens weergegeven.



Baarle-Hertog
Baarle-Nassau

GEMIDDELD MVT/ETM. PERIODE RIJRICHTING	gemiddeld aantal voertuigen 11 tem 17 februari 2019	gemiddeld aantal voertuigen 6 tem 12 mei 2019	gemiddeld aantal voertuigen 27 mei tem 2 juni 2019	gemiddeld aantal voertuigen 24 tem 30 juni 2019	gemiddeld aantal voertuigen 18 tem 14 juli 2019	gemiddeld aantal voertuigen 9 tem 15 september 2019	gemiddeld aantal voertuigen 14 tem 27 oktober 2019	gemiddeld aantal voertuigen 4 tem 10 november 2019	gemiddeld aantal voertuigen 25 nov tem 15 dec 2019	adviesborden aan rotondes geplaatst		gemiddeld aantal voertuigen 13 jan tem 26 jan 2020	gemiddeld aantal voertuigen 3 feb tem 16 feb 2020	gemiddeld aantal voertuigen 7 sep tem 20 sep 2020	TOTAAL	procentuele daling
										procentuele daling	procentuele daling					
Chaarlem => Baarle	3204	defect	defect	defect	2899	defect	defect	3356	3315	9%	defect	defect	3118	2%		
Turnhout => Baarle	2955	defect	3330	3420	3296	2407	defect	defect	defect	-26%	2374	defect	2228	-32%		
Alphen => Baarle	defect	4121	3884	4099	defect	3017	3229	3171	3125	-23%	3011	3005	2947	-27%		
Baarlem => Chaarlem	3452	defect	defect	defect	3471	defect	defect	3622	3524	2%	defect	defect	3387	-2%		
Baarlem => Turnhout	2804	defect	3242	3143	3167	2379	defect	defect	defect	-24%	2385	defect	2302	-27%		
Baarlem => Alphen	6261	7184	6728	7008	defect	2889	3034	3043	2903	-57%	2740	2685	2639	-61%		

Figuur 3.2 Tellingen van ANPR-camera's



3.3 Tellingen vrachtverkeer

Tellingen van de gemeenten geven de volgende resultaten (weekdaggemiddelde in beide richting samengeteld) :

Alphenseweg	jun-19	nov-19	okt-20
Licht verkeer (<i>personenauto's</i>)	6840	5476	
Middelzwaar verkeer (<i>licht vrachtverkeer-landbouwverkeer</i>)	711	507	
Zwaar vrachtverkeer (<i>vrachtwagens-verlengde bussen-zwaar landbouwverkeer</i>)	671	326	
Turnhoutseweg			
Licht verkeer (<i>personenauto's</i>)	6294	4601	3933
Middelzwaar verkeer (<i>licht vrachtverkeer-landbouwverkeer</i>)	737	454	570
Zwaar vrachtverkeer (<i>vrachtwagens-verlengde bussen-zwaar landbouwverkeer</i>)	806	355	283
Chaamseweg			
Licht verkeer (<i>personenauto's</i>)	5625	5776	5426
Middelzwaar verkeer (<i>licht vrachtverkeer-landbouwverkeer</i>)	580	565	501
Zwaar vrachtverkeer (<i>vrachtwagens-verlengde bussen-zwaar landbouwverkeer</i>)	593	559	441

Figuur 3.3 Tellingen uitgevoerd door de gemeenten

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat er zeker sprake is van een forse afname van de verkeersintensiteit. Toch blijkt uit tellingen en uit observatie dat er nog veel vrachtverkeer door Baarle rijdt. Daarom is door beide gemeenten de procedure opgestart om een inrijverbod voor vrachtwagens in te stellen. Wij verwijzen hiervoor naar het vorige hoofdstuk 2.

3.4 Beknopte analyse randweg Baarle door de provincie Noord-Brabant

In het najaar van 2019, heeft de provincie Noord-Brabant tellingen uitgevoerd op de randweg. Deze tellingen zijn uitgevoerd nadat ook de oostelijke randweg in gebruik was genomen.

Naast de permanente telpunten op de N260 (260ALPH en 260SCHA) en de N639 (639CHAA) zijn er in oktober en november zowel op de nieuwe omlegging Baarle als in de omgeving van Baarle periodieke tellingen uitgevoerd. De omlegging bestaat uit drie delen (telvakken). Er is niet geteld in de kom.

Conclusie

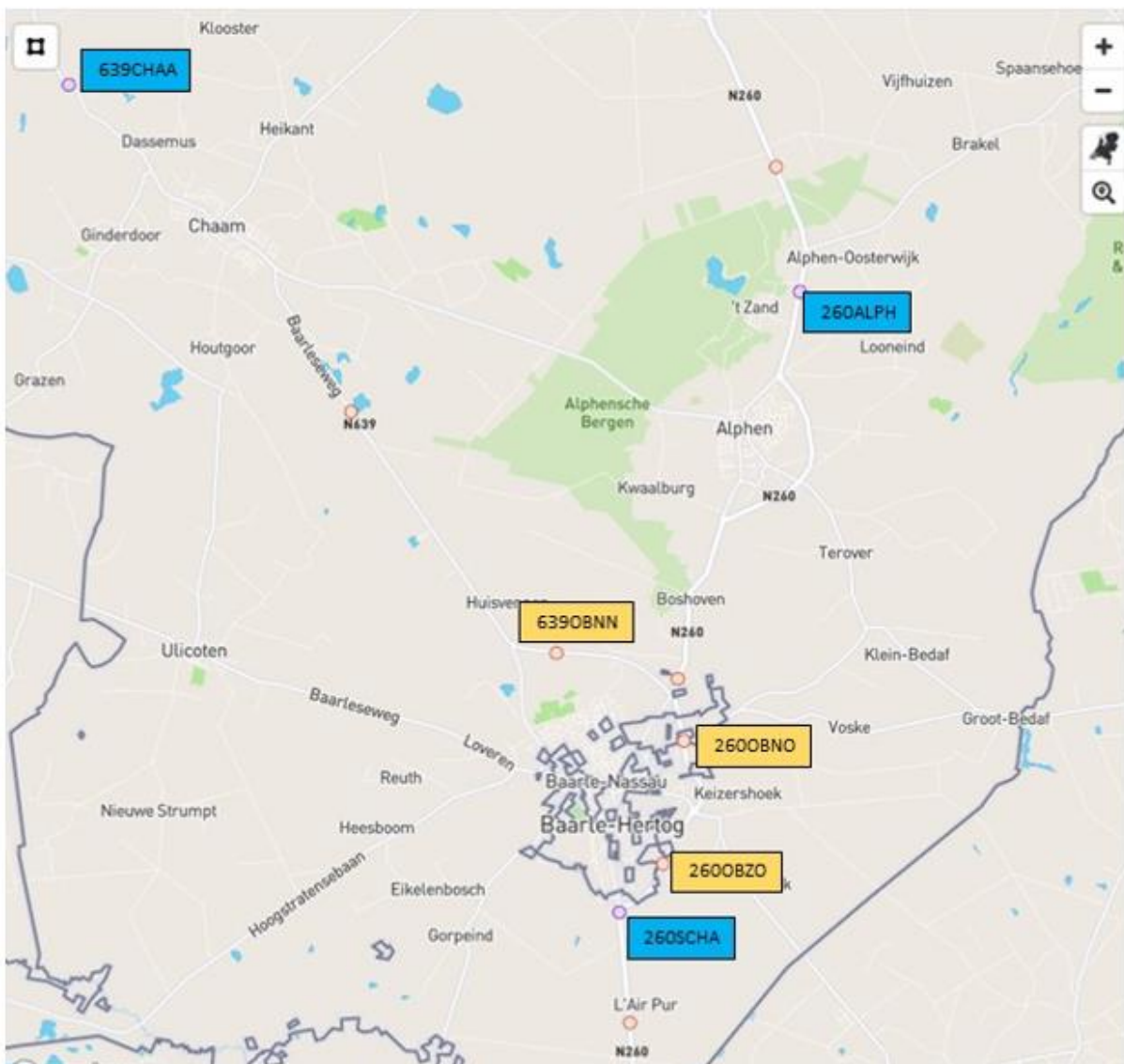
De provincie Noord-Brabant concludeerde dat met de omlegging er een beperkte hoeveelheid extra vrachtverkeer op de route N260 is gekomen. Doordat dit op beide permanente telpunten is geconstateerd, lijkt dit doorgaand vrachtverkeer te zijn. Het overige vrachtverkeer op de omlegging



Baarle-Hertog
Baarle-Nassau

Baarle mag dus gezien worden als bestaand vrachtverkeer dat voorheen door de kom reed en nu rond de kom rijdt. Het gaat om 250 à 300 vrachtauto's per richting per etmaal.

Telpuntcode	Telvakomschrijving	Van	Tot
260OBZO	Omlegging Baarle Zuidoost	zaterdag 12 oktober 2019	maandag 11 november 2019
260OBNO	Omlegging Baarle Noordoost	zaterdag 12 oktober 2019	maandag 11 november 2019
639OBNN	Omlegging Baarle-Nassau Noord	woensdag 23 oktober 2019	donderdag 21 november 2019



Figuur 3.4 Telpunten provincie



Tellingen op randweg ter hoogte van viaduct Oordeel(se)straat

		Richting 1 (vanaf België)			Richting 2 (naar België)			Beide richtingen samen		
		Alle verkeer	Vracht	% vracht	Alle verkeer	Vracht	% vracht	Alle verkeer	Vracht	% vracht
260OBNO	gemiddelde weekdag	1904	322	16,9%	1607	239	14,9%	3511	561	16,0%
260OBNO	gemiddelde werkdag	2040	390	19,1%	1700	299	17,6%	3739	688	18,4%
260OBNO	gemiddelde zaterdag	1574	191	12,1%	1408	130	9,2%	2983	321	10,8%
260OBNO	gemiddelde zondag	1667	170	10,2%	1413	96	6,8%	3080	267	8,7%

Tellingen op randweg ter hoogte van fietstunnel Reth

260OBZO	gemiddelde weekdag	1581	232	14,7%	1390	213	15,4%	2971	446	15,0%
260OBZO	gemiddelde werkdag	1655	294	17,7%	1473	276	18,7%	3128	569	18,2%
260OBZO	gemiddelde zaterdag	1379	125	9,0%	1193	104	8,7%	2571	228	8,9%
260OBZO	gemiddelde zondag	1471	84	5,7%	1237	63	5,1%	2709	146	5,4%

Tellingen op de randweg tussen rotonde Bredaseweg en rotonde Alphenseweg

639OBNN	gemiddelde weekdag	1237	177	14,3%	1306	229	17,5%	2543	405	15,9%
639OBNN	gemiddelde werkdag	1338	214	16,0%	1398	272	19,5%	2736	486	17,8%
639OBNN	gemiddelde zaterdag	1003	91	9,0%	1095	136	12,4%	2098	227	10,8%
639OBNN	gemiddelde zondag	914	59	6,5%	1011	83	8,2%	1925	142	7,4%



4. DE KEUZE VOOR ÉÉN- OF TWEERICHTINGSVERKEER IN HET CENTRUM EN OMGEVING

De openstelling van de randweg biedt tal van mogelijkheden met betrekking tot de inrichting en mobiliteit in het centrum en omgeving.

Eén van die mogelijkheden is het instellen van éénrichtingsverkeer in één of meerdere straten.

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. Het fietsgebruik wordt bevorderd;
- Gemakkelijker laad/loszones creëren (deels op de stoep, deels op de rijbaan) zonder de doorstroming te belemmeren;
- Het vrachtverkeer wordt gestimuleerd om de randweg te gebruiken;
- Kortom: éénrichtingsverkeer biedt de kans om een aangenaam openbaar terrein in te richten waarin het fijn is om te verblijven en te recreëren. Bijgevolg zullen mensen hier ook consumeren en impulsaankopen doen.

Maar éénrichtingsverkeer kent ook nadelen :

- Het verkeer gaat zich mogelijks verplaatsen naar andere straten. Daardoor kan er overlast ontstaan voor bewoners van deze omliggende straten door verhoging van de verkeersintensiteiten;
- Zonder bijkomende snelheidsremmende maatregelen kan éénrichtingsverkeer snelheidsverhogend werken;
- Openbare vervoersmaatschappijen moeten een alternatieve route volgen, met mogelijks verplaatsen van haltes tot gevolg;
- Er zijn, met de auto, minder passages voor de winkels, waardoor er minder impulsaankopen worden gedaan door automobilisten.



Baarle-Hertog
Baarle-Nassau

De openstelling van de volledige randweg op 19 juli 2019 heeft gezorgd voor een significante afname van de verkeersintensiteit in de dorpskern. De telgegevens van de ANPR-sites op de 3 invalswegen resulteren in volgende daling in verkeersintensiteiten voor de beide richting samen: zie ook de tabel op pagina 10.

- Chaamseweg : 25 % minder voertuigen
- Turnhoutseweg : 45 % minder voertuigen
- Alphenseweg : 45 % minder voertuigen

Opmerking : De nulmetingen voor bovenvermelde percentages zijn gebeurd nadat de noordoostelijke tangent (tussen Bredaseweg en Alphenseweg) van de randweg in oktober 2018 reeds was opengesteld. Vandaar de mindere afname van de verkeersintensiteit op de Chaamseweg.

Drie invalswegen

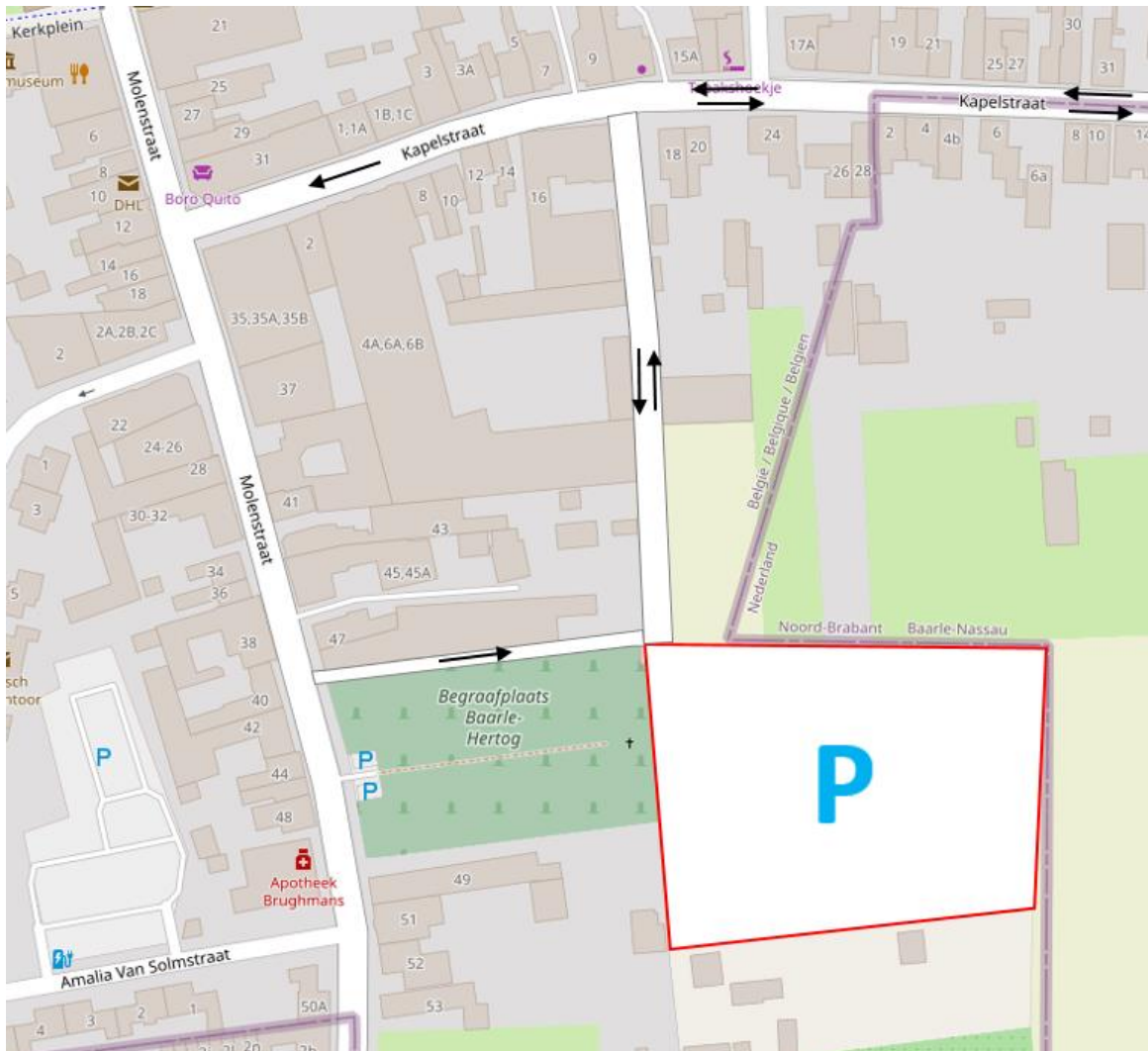
Gezien de afname van de verkeersintensiteit in de dorpskern, is er, in dat opzicht, dan ook geen dwingende noodzaak om grootschalig éénrichtingsverkeer in te voeren. Het invoeren van éénrichtingsverkeer in meerdere invalswegen, zoals bijvoorbeeld Molenstraat én Nieuwstraat, heeft immers een zeer groot effect op de verkeersintensiteit in de omliggende straten.

Molenstraat

Conform het bestuursakkoord tussen de gemeenten Baarle-Hertog en Baarle-Nassau, goedgekeurd in het GOB-plenair van 10 december 2020, worden er geen beslissingen genomen die een toekomstige ontwikkeling van éénrichtingsverkeer in (een deel van) de Molenstraat hypothekeren, noch in het kader van het GMB noch in het kader van het gezamenlijk Centrumplan.

Kapelstraat – nieuwe oostelijke parking

In 2022 wordt gestart met de herinrichting van de Kapelstraat. Daarna wordt de nieuwe oostelijke parking met zijn ontsluitingswegen aangelegd. Na de aanleg van deze oostelijke parking zullen we het gedeelte van de Kapelstraat tussen de Molenstraat en de in/uitrit naar de nieuwe oostelijke parking inrichten als een éénrichtingsstraat. De nieuwe wegen van en naar de oostelijke parking zorgen voor een bijkomende ontsluiting van de omgeving. Hierdoor wordt de afstand die omgereden moet worden tot een minimum beperkt.



Figuur 4.1 Toekomstige verkeersstromen in de Kapelstraat in combinatie met de nieuwe oostelijke parkeerplaats.

Nieuwstraat

Eénrichtingsverkeer in de Nieuwstraat is in het verleden onderzocht in het kader van het VCP. Er zijn verschillende belangen die afgewogen zijn. De impact van éénrichtingsverkeer op de omgeving zou 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 omrijverkeer in zuidelijke richting via de Burgemeester de Grauwstraat gaan.

Bij invoering van éénrichtingsverkeer in de Nieuwstraat zou er sprake zijn van relatief lange omrijtijden. Bovendien zou het verkeer zich verplaatsen naar omliggende straten ten nadele van de leefbaarheid en verkeersveiligheid in deze straten.



Baarle-Hertog
Baarle-Nassau

De gemeenten kiezen er voor om geen éénrichtingsverkeer in de Nieuwstraat in te stellen.

Wetende dat het verkeer door het centrum flink zal afnemen, zijn er ook voor de Nieuwstraat mogelijkheden om deze, net als de rest van het centrum, meer als verblijfsgebied in te richten, waardoor het aangenamer en veiliger wordt voor voetgangers en fietsers.

De huidige breedte van het profiel maakt het instellen van éénrichtingsverkeer minder van belang. De S-bocht in de Singel is en blijft in theorie nog steeds een congestiepunt. In de praktijk komt hier nog zelden een opstopping voor omdat met name het zware doorgaand vrachtverkeer, vaak verantwoordelijk voor opstoppingen, over de randweg rijdt.

Conclusie

Vooralsnog wordt er geen grootschalig éénrichtingsverkeer ingevoerd in de dorpskern.

Er worden geen beslissingen genomen die een toekomstige ontwikkeling van éénrichtingsverkeer in (een deel van) de Molenstraat hypothekeren, noch in het kader van het GMB noch in het kader van het gezamenlijk Centrumplan.

Na de aanleg van de oostelijke parking zullen we het gedeelte van de Kapelstraat tussen de Molenstraat en de in/uitrit naar de nieuwe oostelijke parking inrichten als een éénrichtingsstraat.

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.



5. DE MAXIMUMSNELHEDEN

Het vastleggen van de maximumsnelheden in de verschillende straten is van belang omdat de toekomstige weginrichting onder meer afhankelijk is van deze maximumsnelheden. We verwijzen naar figuur 5.1.

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

- De drager voor het doorgaand verkeer is de randweg, waar 80 km/uur van toepassing is;
- 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 wegen op de industrieterreinen in Baarle-Nassau en de ambachtelijke zone Wiekenweg blijven 50 km/uur;
- Het centrum, de woonwijken en schoolomgevingen worden 30 km/uur wegen;
- Woonerven zijn 20 km/uur;
- De wegcategory is gebaseerd op de principes van Duurzaam Veilig.
Bij veel erftoegangen (inritten) en gemengd verkeer is er sprake van een erftoegangsweg.
Deze is 30 km/uur.

In Nederland wordt een wetgeving voorbereid waarbij in principe op alle wegen binnen de bebouwde kom een maximumsnelheid wordt ingesteld van 30 kilometer per uur. Hoe deze wetgeving er uit zal zien en welke uitzonderingen er mogelijk zijn, is op dit moment niet bekend. We anticiperen reeds in grote mate op deze nieuwe zienswijze, en indien nodig zullen we het concept aanpassen.

Er zijn een aantal wegen binnen de bebouwde kom waarvoor geen 30 kilometer per uur als maximumsnelheid wordt ingesteld. De argumentatie hiertoe is als volgt:

Molenbaan

Argumentatie:

- Huidige zone 30 blijft behouden gezien de schoolomgeving.
- Door de aanplant van hagen is hier een versmallend effect gerealiseerd. De verkeersdrempel bij de overgang 60 km/uur (buitengebied) naar 50 km/uur (bebouwde kom) werkt ook snelheidsremmend. Bovendien is op deze plaats een snelheidsindicatiebord geplaatst.
- Een geleidelijke afbouw van de snelheid 60 – 50 – 30 lijkt ons hier meest aangewezen.

Turnhoutseweg

Argumentatie:

- Van de rotonde Turnhoutseweg tot Gierlestraat : een zeer breed wegprofiel met afgescheiden fietspad waarin 50 km/uur toelaatbaar is.
- Vanaf de Gierlestraat tot de Donkerstraat: eveneens een breed wegprofiel waarin 50 km/uur toelaatbaar is.



Baarle-Hertog
Baarle-Nassau

Molenstraat

Argumentatie:

- Vanaf de Donkerstraat tot de Baarlese Witte Pompen: eveneens een breed wegprofiel waarin 50 km/uur toelaatbaar is.
- Vanaf de Baarlese Witte Pompen richting centrum wordt 30 km/uur ingevoerd. Hier start het (winkel)centrum waardoor er meer interferentie is tussen de verschillende weggebruikers (auto's , fietsers, voetgangers), zoals parkeerbewegingen, halteren van bussen op de weg, overstekende voetgangers en fietsers, alsook gemengd verkeer.

Alphenseweg tussen de rotondes

Argumentatie:

- De Alphenseweg heeft afgescheiden fietspaden.
- Dit gedeelte van de Alphenseweg heeft weinig bebouwing.

Goorweg

Argumentatie:

- De Goorweg heeft weinig bebouwing.
- Door de breedte van de weg en de haakse bocht wordt er in de praktijk niet hard gereden. De snelheidsmetingen tonen dit ook aan.

Parallelweg tot aan de gemeentegrens van Baarle-Hertog/Baarle-Nassau

Argumentatie:

- De Parallelweg heeft weinig bebouwing.
- De Parallelweg heeft een afgescheiden fietspad (Bels Lijntje).
- Het gedeelte ter hoogte van de schoolomgeving tot aan de Pastoor de Katerstraat is wel 30 kilometer per uur.

Donkerstraat

Argumentatie:

- De Donkerstraat heeft weinig bebouwing.
- De Donkerstraat is de verbinding tussen de Parallelweg en de Turnhoutseweg die beiden ook 50 kilometer per uur zijn.

Gierlestraat – Visweg zuid

Argumentatie:

- De Gierlestraat en de Visweg zuid hebben weinig bebouwing.
- Ze vormen een verbinding tussen de Kapelstraat, de Wiekenweg en de Turnhoutseweg die allen 50 kilometer per uur zijn.
- De Visweg zuid kent geen doorgaand verkeer door de aanwezigheid van de tractorsluis.

Loveren

Argumentatie:

- Loveren heeft weinig bebouwing.
- Er is een ventweg die door de zwakke weggebruiker kan gebruikt worden.



Baarle-Hertog
Baarle-Nassau

Hoogbraak

In de loop van 2021 wordt gestart met de voorbereiding van de reconstructie van een deel van de Hoogbraak. Het betreft het gedeelte tussen de bebouwde komgrens en de Nonnenkuil.

De maximumsnelheid van 30 kilometer per uur wordt na de reconstructie van deze weg pas ingesteld.

De uitvoering van de snelheidsregimes volgt na het vaststellen van het GMB. Het is mogelijk dat hiertoe in sommige straten aanvullende aanpassingen nodig zijn in de vorm van bijvoorbeeld een uitbuiging, een versmalling of een plateau op een kruisingsvlak. Verder moeten ook de nodige verkeersbesluiten genomen worden.

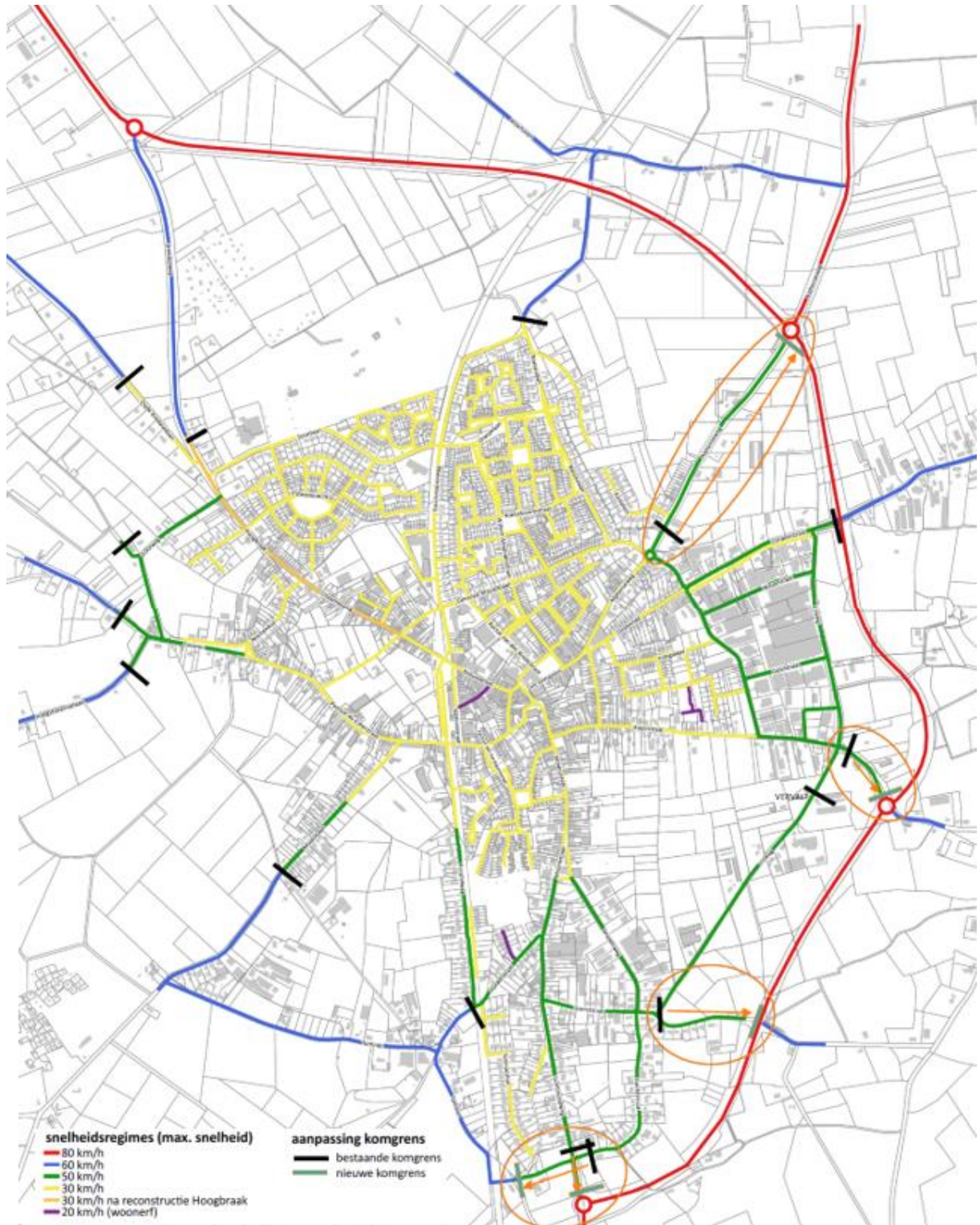
Conclusie

De gewenste maximumsnelheden worden aangegeven op de figuur 5.1. Deze overzichtskaart wordt ook in bijlage toegevoegd aan het GMB.

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



Baarle-Hertog
Baarle-Nassau



Figuur 5.1 Maximum snelheden en nieuwe bebouwde komgrenzen



Baarle-Hertog
Baarle-Nassau

6. 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 daarbuiten. 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 en Baarle-Hertog zoveel mogelijk net binnen de randweg situeren.

In figuur 5.1 (Zie onderdeel hoofdstuk 5: maximumsnelheden) is de kaart met de aangepaste bebouwde komgrenzen weergegeven.

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

1. Schaluinen. Het voornemen is de bebouwde komgrens van de huidige locatie over een 140 meter te verplaatsen tot aan 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. De bebouwde komgrens op Nijhoven bij de Visweg wordt volgens het voornemen verplaatst tot aan de rotonde.
4. Alphenseweg. De bebouwde komgrens wordt vanaf de huidige locatie verplaatst over een 600 meter 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.

Voor het verplaatsen van de bebouwde komgrens moet in Baarle-Nassau een procedure worden gevoerd die vergelijkbaar is met een procedure om te komen tot een verkeersbesluit. De provincie moet toestemming geven voor het verplaatsen van de bebouwde komgrens.

In Baarle-Hertog moet het aanvullend verkeersreglement gewijzigd worden. Deze wijziging van de komgrenzen wordt ter goedkeuring aan de gemeenteraad voorgelegd.

Conclusie

De bebouwde kom wordt op vier locaties verplaatst. Op de overige locaties blijft de bebouwde komgrens ongewijzigd.



Baarle-Hertog
Baarle-Nassau

7. OPENBAAR VERVOER

Het dorp Baarle wordt bediend door busmaatschappijen uit Nederland en België.

- 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 richting Weelde en vice versa.
- De Lijn: Lijn 460 loopt van Baarle richting Turnhout en vice versa. Deze lijn bedient ook tweemaal per dag Zondereigen tijdens de schooldagen.

Figuur 7.1 geeft een beeld van de routes en haltes van het openbaar vervoer.



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. Ook de vormgeving en hellingsgraad moeten conform de richtlijnen van de vervoersmaatschappijen uitgevoerd worden.

Als de nieuwe weginrichting tot gevolg zal hebben 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.

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.

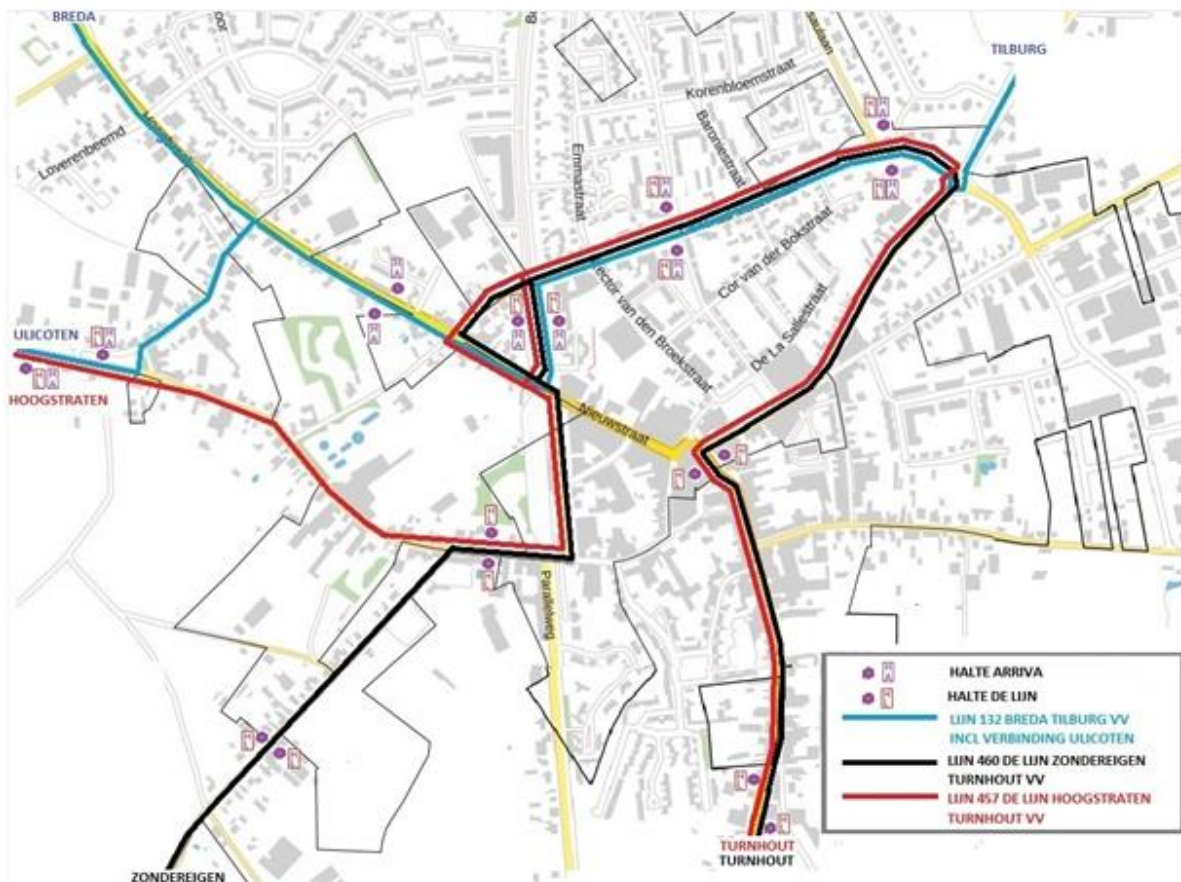
Aankomende wijzigingen

Bij de reconstructie van de Hoogbraak 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 Hoogbraak.

De halte ter hoogte van de Willem Alexanderstraat komt na de reconstructie van de Generaal Maczeklaan te vervallen. Er wordt weinig gebruik gemaakt van deze halte en de afstand tot de volgende halte is kort.

Overzichtkaart

Op de kaart in figuur 7.1 zijn de buslijnen en haltes weergegeven, zoals ze op dit moment zijn.



Figuur 7.1 Huidige openbaar vervoer routes en haltes in Baarle.



Baarle-Hertog
Baarle-Nassau

Conclusie

De realisatie van de randweg heeft een afname van het verkeer door de kern van Baarle tot gevolg. Dit geeft mogelijkheden om straten anders in te richten. Baarle wordt bediend door busmaatschappij De Lijn en busmaatschappij Arriva. De routes van beide vervoersmaatschappijen blijven voorsnog ongewijzigd. Het is van belang dat deze openbaar vervoersmaatschappijen bij reconstructieplannen worden betrokken en dat er een bruikbaar en gelijkwaardig alternatief wordt geboden als de route moet worden aangepast.



Baarle-Hertog
Baarle-Nassau

8. PARKEREN

8.1 Parkeren op de parkeerterreinen

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 Solmsstraat 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 gezien de ontwikkelingen in mobiliteit ook in 2021 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.

Baarle-Hertog heeft 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 én op de Molenstraat. Zodoende is de parkeerplaats eenvoudig en op korte tijd te bereiken zowel vanuit Turnhout (zuiden) als vanuit Nijhoven (oosten).

Hiermee wordt tegemoet gekomen aan de eerdere constatering dat er ook aan de zuidoost zijde van de kern behoefte is aan een parkeerterrein.

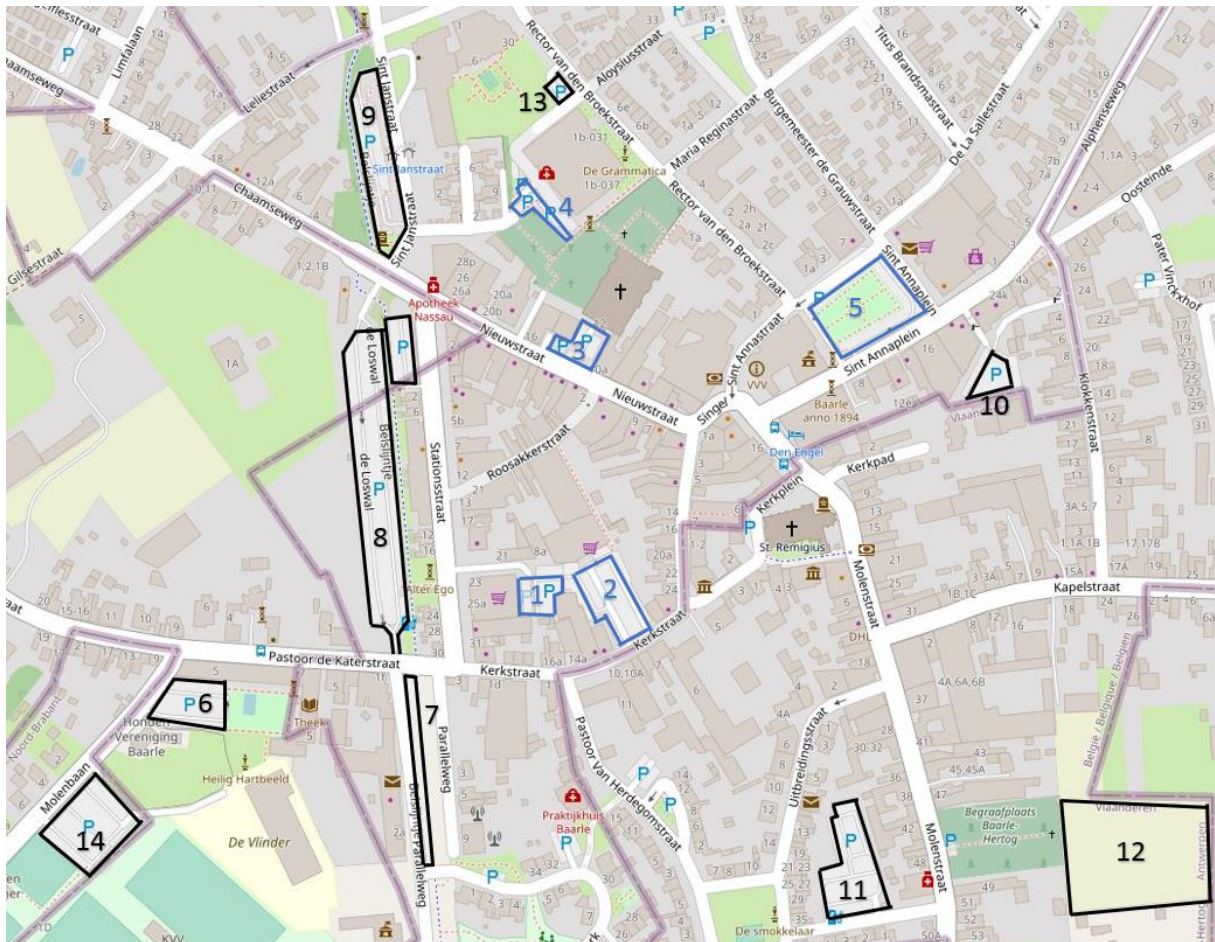
Met dit extra parkeerterrein ontstaat de mogelijkheid om in centrumstraten (zoals de Molenstraat of Nieuwstraat) enkele parkeervakken te laten vervallen ten gunste van de nieuwe inrichting. De aanleg van de oostelijke parkeerplaats is onderdeel van het bestuursakkoord tussen Baarle-Nassau en Baarle-Hertog van het najaar van 2020.



Een overzicht van de parkeerplaatsen is te zien in figuur 8.1. Een deel van de grote parkeerterreinen vallen 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.



Figuur 8.1 Parkeerplaatsen in Baarle centrum.



Baarle-Hertog
Baarle-Nassau

	Nummer	Locatie	Aantal parkeerplaatsen	Invalide parkeerplaatsen
Parkings <u>in</u> de blauwe zone	1	Aldi	16	1
	2	Albert Heijn	72	2
	3	Nederlandse kerk	17	1
	4	Gezondheidscentrum	21	2
	5	Sint Annaplein	72	3
Parkings <u>buiten</u> de blauwe zone	6	Cultuurcentrum Baarle	59	3
	7	Parallelweg	45	0
	8	Loswal	246	5
	9	Sint Janstraat	45	3
	10	Alphenseweg (<i>particulier – betalend</i>)	51	1
	11	Amalia van Solmsstraat	79	2
	12	Oostelijke parking (<i>nog aan te leggen</i>)	200	Nog te bepalen
	13	Rector van den Broekstraat	14	0
	14	Sportvelden Dosko	75	3
Algemeen totaal			1012	26

Figuur 8.2 Overzicht parkeerplaatsen in Baarle centrum.



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, van maandag tot en met zaterdag tussen 9.00 uur en 18.00 uur. Op de erkende feestdagen in beide landen is de blauwe zone ook vrijgesteld van de parkeerschijf. 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 het gemeentehuis, de bank, het gezondheidscentrum of naar de kerk willen een betere gelegenheid hebben om te parkeren.

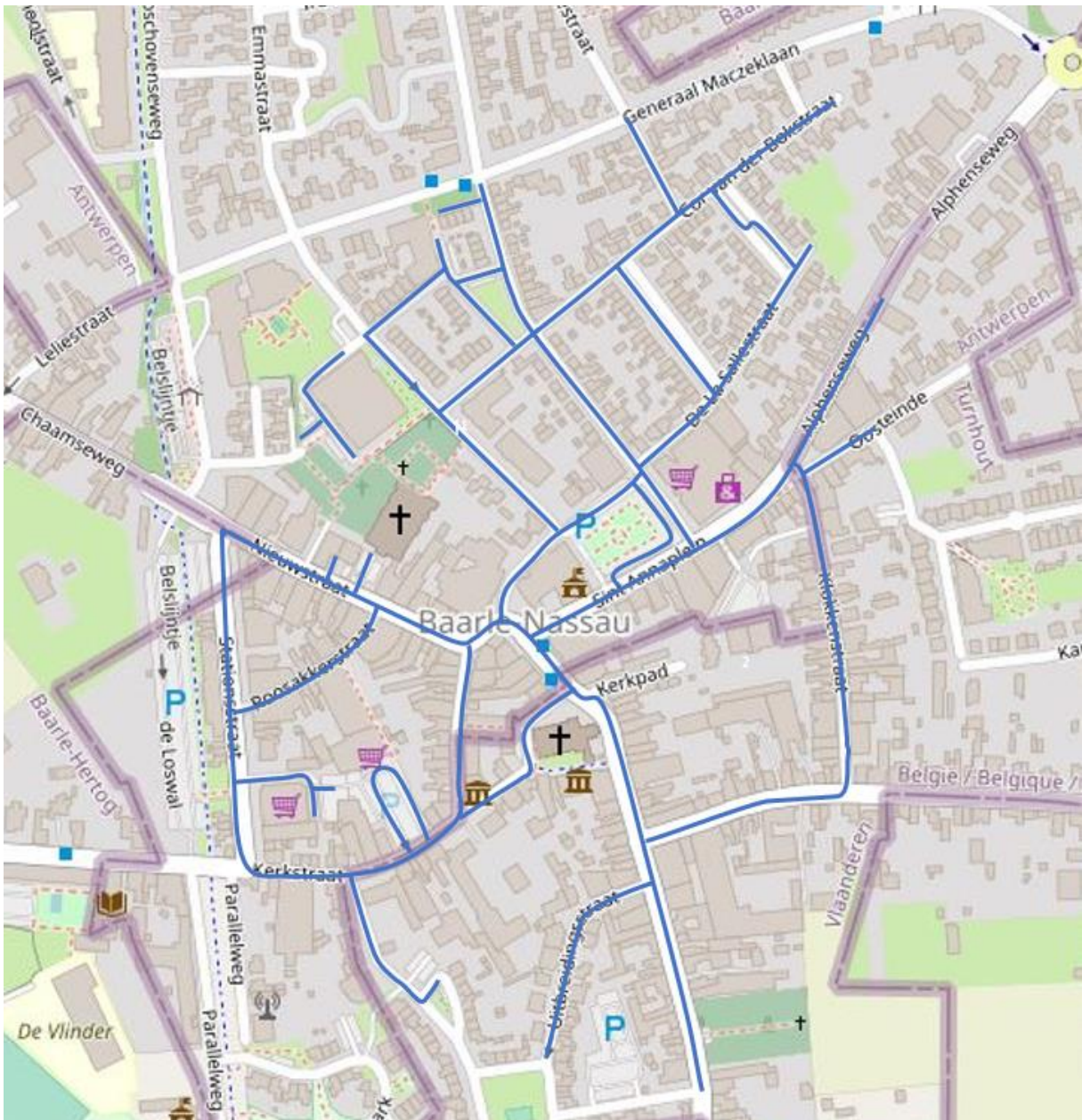
De gehele blauwe zone/parkeerschijfzone is nog in tact. Deze functioneert naar tevredenheid. Inwoners kunnen een ontheffing aanvragen.

Op figuur 8.3 is de tekening van deze blauwe zone weergegeven.

Bij toekomstige reconstructies zal bekeken worden of een blauwe zone moet worden uitgebreid.



Baarle-Hertog
Baarle-Nassau



Figuur 8.3 Blauwe zone in Baarle centrum.

Kort parkeren

Op een aantal plaatsen kan het nuttig zijn om één of meerdere parkeerplaatsen dichtbij de handelszaak te hebben. Vaak worden deze parkeerplaatsen zeer kortstondig gebruikt. Een systeem van kort parkeren kan hiervoor een oplossing bieden. Bij toekomstige reconstructies zullen we telkens deze overweging tot het invoeren van kort parkeren maken.

Betaald parkeren

Er wordt niet overwogen om betaald parkeren in te voeren. Het parkeren in Baarle-Nassau en Baarle-Hertog blijft overal gratis, ook op de parkeerterreinen. Dit maakt een bezoek aan Baarle aantrekkelijk ten opzichte van andere steden en gemeenten.



Baarle-Hertog
Baarle-Nassau

Conclusie

De huidige blauwe zone voldoet aan de verwachtingen. Voor langparkeerders zijn er, zeker als de oostelijke parkeerplaats aan de Kapelstraat is aangelegd, voldoende andere parkeermogelijkheden. We behouden de blauwe zone bij toekomstige reconstructies, en bekijken of een systeem van kort parkeren in de toekomst wenselijk is. Het parkeren in Baarle blijft gratis.



Baarle-Hertog
Baarle-Nassau

9. HET FIETSVERKEER

9.1 De plaats van de fietser op de weg

De plaats van de fietser 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 meter breedte aan beide zijden van de weg kan door de 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 in verband met de ruimte kan dit feitelijk 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 is de verkeersintensiteit fors afgenomen. Dit is uiteraard gunstig voor de fietser.

Het grootste deel van de wegen binnen het dorp Baarle zijn of worden aangeduid als 30 kilometer per uur gebied. Een gevolg van een weginrichting volgens de 30 kilometer per uur norm 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 het fietspad Bels Lijntje een snelfietsroute te maken. (cfr startvisie Bels Lijntje)

9.2 De fietsstraat

Een nieuwe ontwikkeling is de zogenaamde fietsstraat.

Bij het onderzoek naar een fietsstraat moet rekening gehouden worden met het gegeven dat er een verschil is in regelgeving ten aanzien van fietsstraten tussen Nederland en België.

1. In Nederland heeft een fietsstraat geen juridische status. In België is deze status er wel. Een fietsstraat in België houdt in dat er een maximum snelheid is van 30 kilometer per uur. In Nederland is deze koppeling met een maximum snelheid er niet.
2. In Nederland wordt afgeraden een fietsstraat aan te leggen als er grotere hoeveelheden verkeer moeten worden verwerkt. Fietsstraten in Nederland liggen vaak in woongebieden en dienen als alternatief voor traditionele fietsroutes langs hoofdwegen. In België worden fietsstraten wel bij drukker bereden wegen toegepast.



Baarle-Hertog
Baarle-Nassau

3. In België geldt dat een fietser in een fietsstraat niet door een auto mag worden ingehaald. In Nederland mag dat wel.
4. In Nederland is een fietsstraat meer een fietspad waar alle categorieën weggebruikers zijn toegestaan.

Kortom, in België is het verbod op inhalen van fietsers in een fietsstraat bij wet geregeld. In Nederland is dat niet het geval. In Nederland is het dus van belang dat de (toekomstige) weginrichting zich er minder toe leent om fietsers in te halen in een fietsstraat.

Verder moeten volgende overwegingen genomen worden bij het invoeren fietsstraten :

- Is de verhouding in verkeersintensiteit van gemotoriseerd verkeer ten opzichte van fietsverkeer niet te groot?
- Of kan het instellen van een fietsstraat er net voor zorgen dat de snelheid wordt getemperd en de weg terug aan de fietser wordt gegeven?

Met het instellen van fietsstraten kunnen we de veiligheid voor de fietsers verhogen, wat ook het fietsgebruik zal bevorderen. Bovendien wordt de toegelaten snelheid van 30 km/uur voor het gemotoriseerd verkeer meer afdwingbaar doordat het inhalen van fietsers verboden is volgens de Belgische wetgeving.

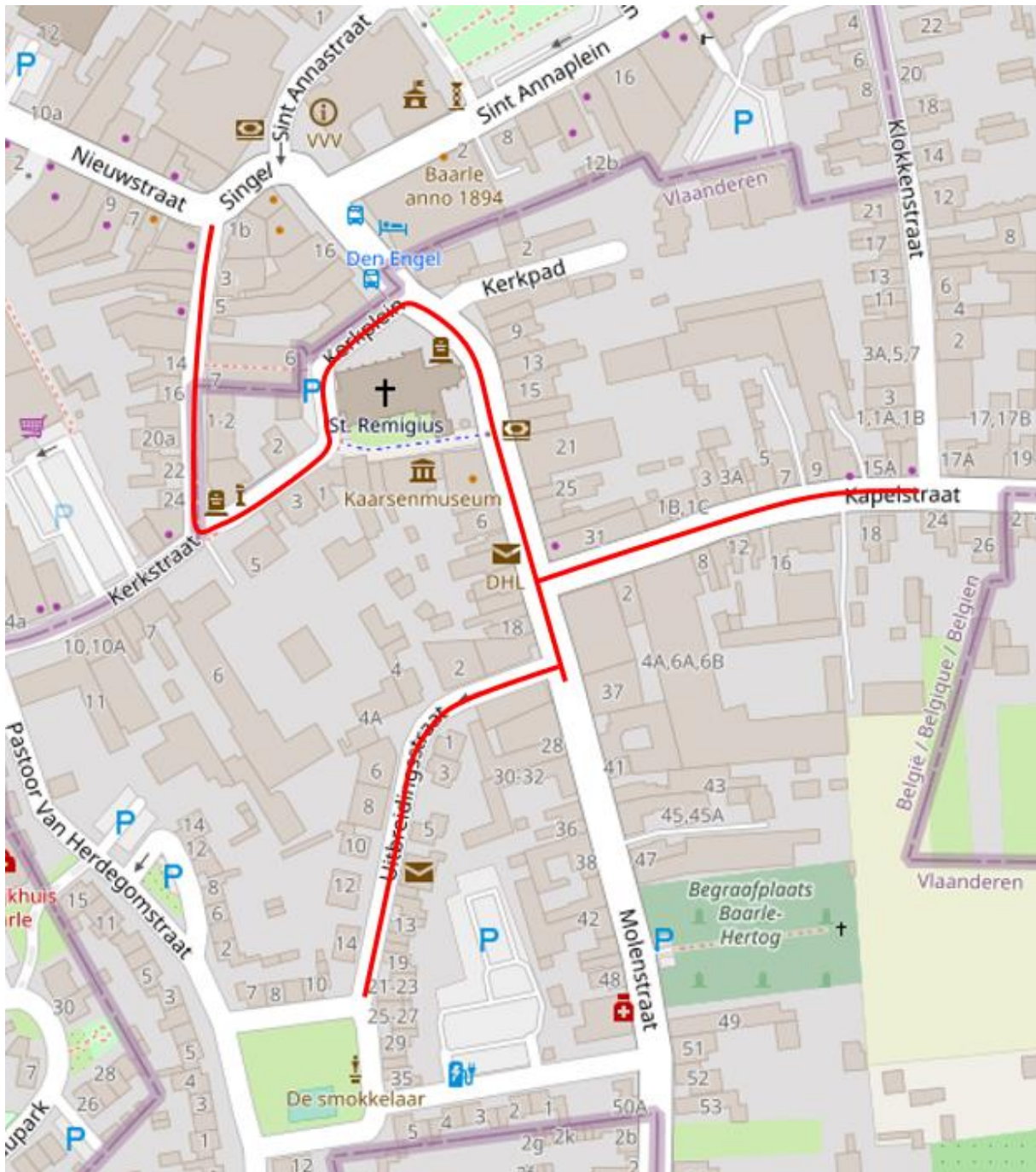
In Baarle centrum zijn een aantal straten die we alvast willen omvormen tot fietsstraat. Het gaat hier over weggedeelten die :

- ofwel weinig verkeersintensiteit van gemotoriseerd verkeer bevatten
- ofwel een korte lengte hebben, zodat het verbod op inhalen van fietsers uitvoerbaar is

Figuur 9.1 geeft een overzicht van de fietsstraten .



Baarle-Hertog
Baarle-Nassau



Figuur 9.1 Fietsstraten in Baarle

In eerste instantie zullen deze fietsstraten worden aangeduid met de nodige bebording. Bij herinrichting van de desbetreffende straten kan de nieuwe weginrichting deze fietsstraten verder ondersteunen.

Ook bij toekomstige herinrichtingen in andere straten zal telkens de optie van een fietsstraat onderzocht worden.



Baarle-Hertog
Baarle-Nassau

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 is afgenomen is gunstig voor het fietsverkeer.

Er zijn wat betreft fietsstraten verschillen in de wetgeving tussen Nederland en België. Dat betekent niet dat er geen fietsstraten kunnen worden ingesteld. Dit zal, uitgaande van de wetgeving en verkeersintensiteiten, per locatie worden onderzocht. Een aantal straten in Baarle centrum worden alvast omgevormd tot fietsstraat, zoals weergegeven in figuur 9.1.



Baarle-Hertog
Baarle-Nassau

10. LADEN EN LOSSEN

Het doorgaand verkeer in Baarle is significant afgenomen. Op basis van die nieuwe situatie kan worden gesteld dat het minder problematisch is dat er op straat wordt geladen en gelost.

Ook het inrijverbod voor vrachtwagens draagt hier in belangrijke mate in bij.

Daarom is er geen acute reden om nieuwe laad- en losplaatsen aan te leggen. De mogelijke overlast door het laden en lossen wordt gemonitord, en zo nodig wordt in overleg met de belanghebbenden een oplossing op maat gezocht.



Bij toekomstige reconstructies wordt het aanleggen van bijkomende laad- en losplaatsen steeds overwogen

Vanuit de opmaak van dit GMB wordt alvast één mogelijke nieuwe locatie voor een laad- en losplaats voorgesteld. Zie figuur 10.1



Figuur 10.1 Overzicht laad- en losplaatsen

Conclusie

De mogelijke overlast door het laden en lossen wordt gemonitord, en zo nodig wordt in overleg met de belanghebbenden een oplossing op maat gezocht. Er is geen acute noodzaak om op dit moment bijkomende laad- en losplaatsen in te richten. Bij toekomstige reconstructies wordt deze afweging wel telkens gemaakt.



Baarle-Hertog
Baarle-Nassau

11. OVERSTEEKPLAATSEN

Kijken we naar de huidige situatie in Baarle (figuur 11.1) dan zien we 11 oversteekplaatsen, ook wel zebrapaden genoemd.

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.

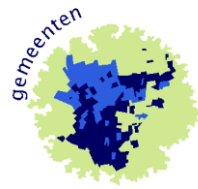
De voetganger heeft door de juridische status een veilig gevoel bij een zebepad. Bij een weinig gebruikt zebepad is dit gevoel niet terecht.

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

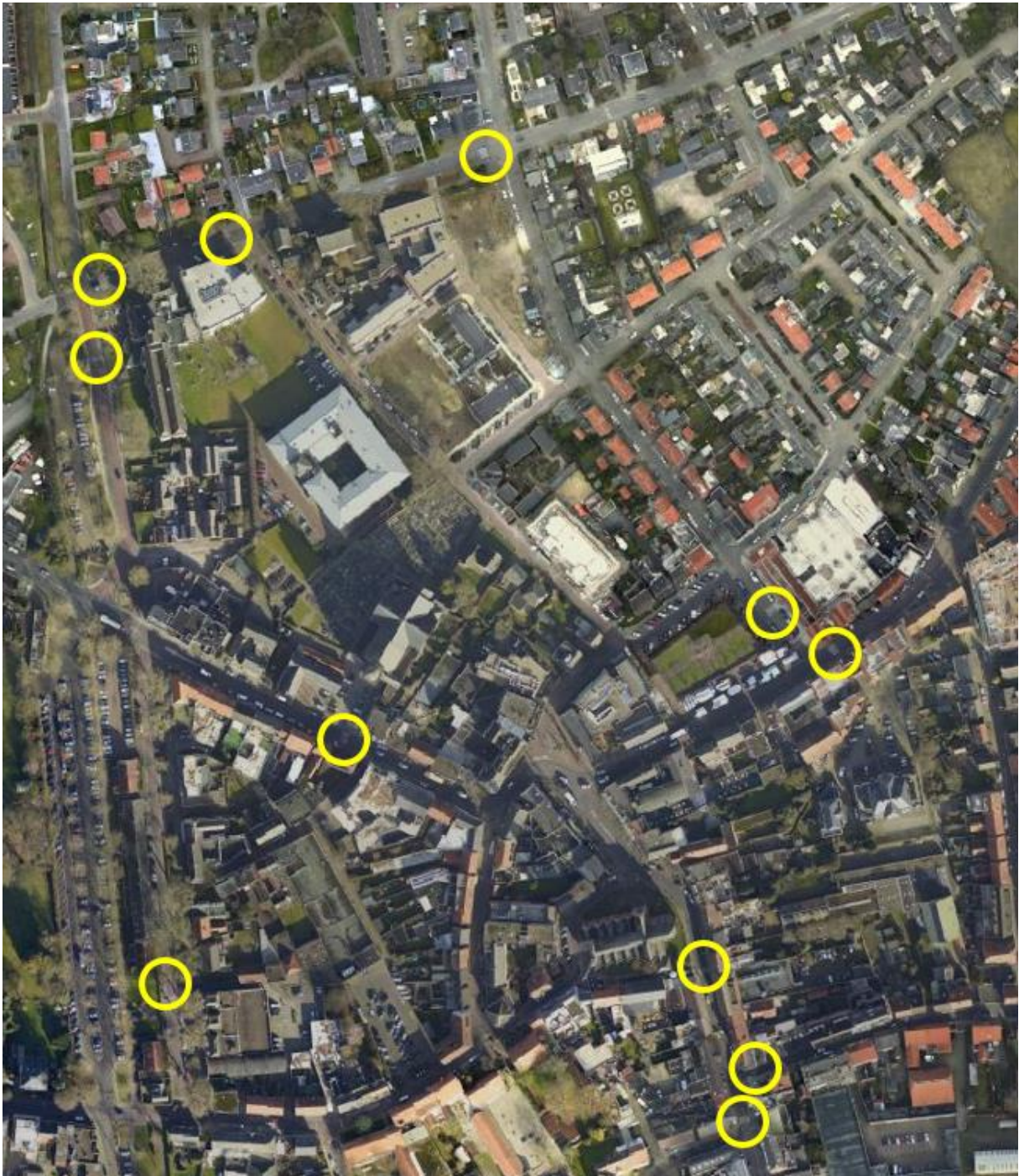
Op basis van de uitgangspunten voor Duurzaam Veilig (Nederland) worden in een 30 km per uur gebied geen zebrapaden aangelegd. We voorzien echter dat het toch nog mogelijk moet zijn om binnen deze 30 km per uur gebieden zebrapaden te behouden of bijkomende zebrapaden aan te leggen.

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. In tegenstelling tot de aanbeveling van Duurzaam Veilig willen wij zebrapaden binnen 30 kilometer per uur gebieden kunnen behouden of aanleggen. Met de verwachte afname van het verkeer en een duidelijker snelheidsregime zou het zo kunnen zijn dat sommige zebrapaden in het centrum kunnen vervallen. Dit zal bij reconstructies nadrukkelijk worden bekeken.



Baarle-Hertog
Baarle-Nassau



Figuur 11.1 Huidige locaties zebrapaden



12. LANDBOUWVERKEER

12.1 Landbouwverkeer op de randweg

De aanleg van de randweg heeft weinig effect op het landbouwverkeer door het dorp. De provincie Noord-Brabant staat geen landbouwverkeer toe op de randweg. Zij hebben hiervoor een beleid dat zo consequent mogelijk op alle nieuwe randwegen in de provincie wordt toegepast. Dit beleid geldt bijvoorbeeld ook voor de randweg in Alphen-Chaam.

In hun beleid stelt de provincie dat de snelheidsverschillen tussen landbouwverkeer en ander verkeer te hoog zijn. De randweg is aangelegd voor een snelle verkeersafwikkeling. In de visie van de provincie past daarom geen landbouwverkeer op de randweg.

De gemeente Baarle-Nassau heeft veel overleg gevoerd met de provincie Noord-Brabant of zij hun standpunt in deze willen wijzigen. Deze overleggen hebben geen resultaat gehad.

Vooralsnog verwachten wij dus niet dat de provincie op korte termijn landbouwverkeer zal toelaten op de randweg.

Het niet toelaten van landbouwverkeer was één van de voorwaarden die door de provincie werden gesteld voordat de randweg werd aangelegd.

Inmiddels is er in Nederland een kentekenplicht ingevoerd voor tractoren en landbouwmachines. In België bestaat deze kentekenplicht al langer.

Dit betekent onder meer dat de maximum snelheid van landbouwvoertuigen met kenteken op Nederlands grondgebied is verhoogd naar 40 kilometer per uur. Op Belgisch grondgebied is deze maximum snelheid reeds 40 kilometer per uur.

In overleg met de provincie zou dit een nieuwe opening kunnen zijn om in de toekomst toch landbouwverkeer met kenteken toe te laten op de randweg. De gesprekken met de provincie in deze worden geïnitieerd door Regio West Brabant.

12.2 Landbouwverkeer door de bebouwde kom

Het landbouwverkeer rijdt vooral in de richting oost-west en omgekeerd door de dorpskom.

Door de randweg is het verkeer in de kom in zijn algemeenheid afgenomen. Hierdoor wordt de aanwezigheid van landbouwverkeer als minder storend ervaren. Maar in de oogst- en zaaizeizoenen is er, door de steeds grotere machines, nog wel sprake van hinder en overlast.

Goede alternatieven op gemeentelijke wegen rond de bebouwde kom zijn er niet.

De bestaande infrastructuur is daarvoor niet geschikt. Een verbod op landbouwverkeer door het dorp is daarom nu niet aan de orde, temeer omdat ook de randweg verboden is voor landbouwvoertuigen

Bij de aanleg van de randweg zijn 2 landbouwsluizen ingericht (Boschoven en Visweg). De landbouwsluis op Boschoven werd aangelegd om de achterliggende percelen bereikbaar te maken voor landbouwverkeer. De landbouwsluis op de Visweg heeft als doel om het sluipverkeer van auto's en vrachtverkeer te vermijden op de nieuw verharde Visweg.



Baarle-Hertog
Baarle-Nassau

We zullen de mogelijke overlast van landbouwverkeer blijven monitoren en indien nodig met stakeholders zoals landbouwbedrijven, de ZLTO, loonbedrijven en dergelijke in overleg gaan om oplossingen op maat uit te werken.

Bij de toekomstige herinrichting van de bebouwde kom houden we rekening met de aanwezigheid van landbouwverkeer in onze dorpskom.



Figuur 12.1 Landbouwsluis Boschoven



Baarle-Hertog
Baarle-Nassau

13. REACTIES, VRAGEN EN OPMERKINGEN

Het concept GMB werd in juli 2019 aan beide colleges gepresenteerd. Na de goedkeuring door het GOB beperkt is het plan op 10 september 2019 gepresenteerd aan de commissies. Hierna is er een inloopavond georganiseerd op 26 september 2019 voor de inwoners, de ondernemers en andere belanghebbenden in Baarle.

Tijdens en na deze inloopavonden was er de mogelijkheid om schriftelijk een reactie of zienswijze te geven op de plannen.

Deze reacties hadden hoofdzakelijk te maken met:

- het voornemen om éénrichtingsverkeer in de Molenstraat in te voeren;
- het onvoldoende weren van het doorgaand vrachtverkeer;
- de maximum snelheden in sommige straten, uitbreiden van zone 30 km per uur;
- meer ruimte voor fietsers en voetgangers;
- het weren van het landbouwverkeer in de dorpskern.

Dit nieuwe gemeentelijk mobiliteitsplan biedt in grote mate een antwoord op de vele reacties.

Naast reacties werden er ook opmerkingen gemaakt met betrekking tot de inrichting van het openbaar domein. De inrichting van de openbare ruimte wordt behandeld in het Masterplan Centrum en verdere planvorming bij reconstructies.



Baarle-Hertog
Baarle-Nassau

14. ALGEMENE CONCLUSIE, COMMUNICATIE EN PLANNING

Algemene conclusie

Dit Gemeentelijk Mobiliteitsplan Baarle (GMB) is een belangrijke leidraad met betrekking tot de verkeersafwikkeling en zijn randaspecten in de kern van Baarle. De effecten van de randweg op het verkeer in de kern van Baarle zijn nu goed in te schatten.

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

- de maximumsnelheden
- de nieuwe bebouwde komgrenzen
- reconstructie Kapelstraat
- reconstructie Hoogbraak
- reconstructie St-Annaplein (het gedeelte tussen de Singel en Jumbo)

De reconstructie van de Generaal Maczeklaan en de Leliestraat wordt reeds uitgevoerd, alsook de invoering van het vrachtwagenverbod.

Bij verdere reconstructies worden verdere uitvoeringsafspraken gedetailleerd en uitgewerkt.

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.

Planning

Dit nieuwe GMB wordt eind maart 2021 ter inzage gelegd bij de Baarlese bevolking, ondernemers en belanghebbenden. We doen dit coronaproof via de gemeentelijke websites, Ons Weekblad en sociale media.

Tot 18 april 2021 zal er mogelijkheid zijn om hierop een reactie of een zienswijze te geven.

De vaststelling van het definitieve GMB is gepland in het GOB-plenair van 24 juni 2021.

Vervolgens wordt in de beide gemeenten de procedure gevolgd om de nodige verkeersbesluiten te nemen en verkeersreglementen aan te passen, waarna tot de daadwerkelijke uitvoering kan worden overgegaan.