

Notitie Baarle

Landbouwverkeer in Halderberge, Drimmelen en Baarle-Nassau



Inhoudsopgave

Inleiding	3
Aanleiding	3
Knelpunten	4
Beleidskader Baarle	8
Fietsverkeer Baarle	10
School-thuisroutes	11
Toetsing aan beleid	12
Voorgaande studies	12
Waarom is de huidige route een probleem?	17
Alternatieve oplossingsrichtingen	19
Toets afweegkader	23
Consequenties wijzigen toelatingsbeleid voor routes landbouwverkeer (Kadastermethode)	25
Voor- en nadelen alternatieve oplossingsrichtingen	30
Conclusies en advies	32

Inleiding

Naar aanleiding van het overleg van de kopgroep landbouwverkeer, is aan de gemeenten die problemen ervaren het verzoek gedaan om de toetsing van de eigen knelpunten uit te voeren. In deze notitie leest u welk probleem er spelen in de gemeente Baarle-Nassau en dan met name in de kern van Baarle die wordt gevormd door Baarle-Nassau en Baarle-Hertog. Tevens in onderzoek gedaan naar mogelijke alternatieven voor de afwikkeling van het landbouwverkeer.

Aanleiding

De kern van Baarle wordt gevormd door Baarle-Nassau en de Belgische partnergemeente Baarle-Hertog. Baarle is van oudsher een toeristische trekpleister met veel dagjesmensen. Ook zijn er rondom Baarle 9 campings te vinden. Baarle heeft een streekfunctie voor Nederlandse en Belgische gemeenten in de omtrek. Baarle heeft drie lagere scholen en een middelbare school die ook door kinderen met de fiets worden bezocht.

Tegelijk zijn Baarle-Nassau en Baarle-Hertog agrarisch georiënteerd. Er is (intensieve) veeteelt en akkerbouw. Een en ander brengt uiteraard bewegingen van landbouwverkeer met zich mee. Dat gaat niet goed samen met de toeristische functie van Baarle.

Landbouwverkeer rijdt regelmatig met omvangrijke aanhangers of dumpers. De combinatie van grote en zware voertuigen en machines met andere, kwetsbare verkeersdeelnemers op één rijbaan is een knelpunt op het gebied van verkeersveiligheid.

Het hierboven genoemde probleem speelt met name op de doorgaande route door de kern van Baarle, de Alphenseweg, de Generaal Maczeklaan, de Molenstraat en de traverse Nieuwstraat, Chaamseweg, Hoogbraak, Bredaseweg. Al deze wegen hebben of krijgen in de toekomst een maximum snelheid van 30 kilometer per uur en zijn of worden ingericht conform de kenmerken van duurzaam veilig. Een groot deel van de genoemde wegen zijn voormalige provinciale wegen die door de gemeente zijn overgenomen toen de randweg was aangelegd. Dit was een voorwaarde voor de provincie om de randweg aan te leggen.

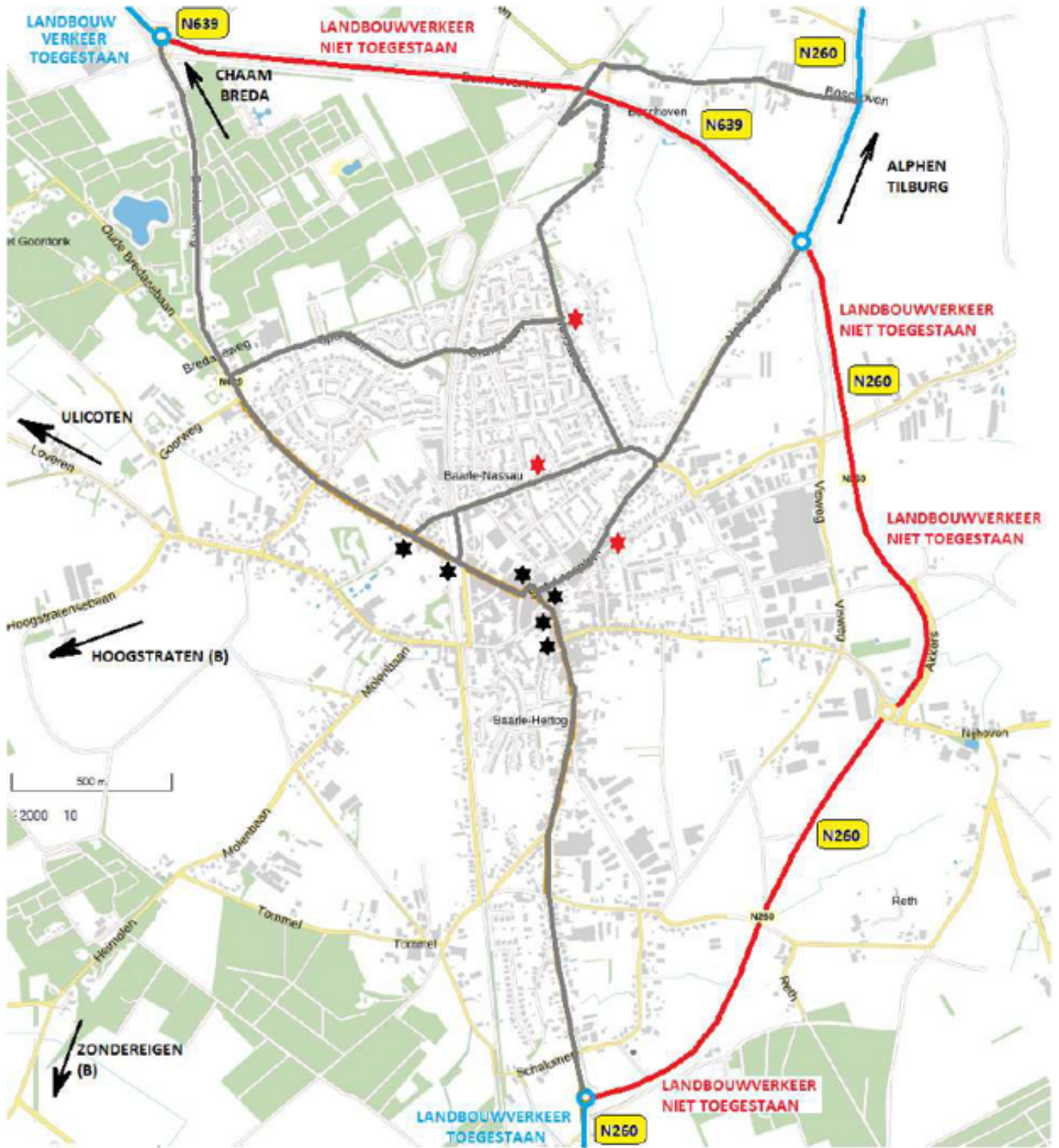
Met de provincie Noord-Brabant is reeds in 2007 overeengekomen dat de gemeenten maatregelen zullen nemen in de kom, zodat de randweg optimaal kan functioneren en zo de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de dorpskern kan verbeteren. Wens van gemeente Baarle-Nassau is dat daarbij het landbouwverkeer wordt toegestaan op de randweg (GMB). In het traject voor aanleg van de Randweg zijn afspraken gemaakt dat landbouwverkeer niet op de Randweg wordt toegelaten en zijn aanvullende maatregelen genomen, zie ook [bestemmingsplan](#).

Knelpunten

Er is in Baarle een algemeen knelpunt en gevoel van onveiligheid door landbouwverkeer in combinatie met de zwakkere weggebruikers. Los hiervan zijn een aantal wezenlijke knelpunten aan te wijzen die worden veroorzaakt door een gebrek aan ruimte en door de grootte van het landbouwverkeer. Deze knelpunten zijn in onderstaande kaart weergegeven (figuur 1). Fietsroutes door Baarle overlappen met deze knelpunten, zie ook fietsverkeer en school-thuisroutes.

Toelichting knelpunten op kaart:

- De zwarte sterren geven aan waar de fysieke ruimte een probleem vormt. Vooral de 'beruchte' S-bocht en de knijpende Molenstraat ter hoogte van de Belgische kerk leveren problemen op. Zie ook figuur 2 voor de desbetreffende locaties.
- Ter plaatse van de rode sterren zijn veel klachten van bewoners waar te nemen.
- Grijs lijnen: routes van landbouwverkeer door Baarle.
- Rode lijn: randweg: gesloten voor landbouwverkeer.
- Blauwe lijnen: omliggende provinciale wegen die open zijn voor landbouwverkeer.



Routes landbouwverkeer en knelpunten m.b.t. landbouwverkeer in Baarle.



Locaties fysieke knelpunten Baarle

Knelpunten bij nummers in bovenstaande afbeelding:

1. Aansluiting st. Janstraat Stationsstraat
2. S-bocht Singel
3. Aansluiting st. Annaplein-Alphenseweg
4. De weg (Molenstraat) versmalt ter hoogte van de Belgische kerk
5. Aansluiting met de Kapelstraat



Foto van S-bocht op Singel met vrachtverkeer (zie nummer 2 en 3 in voorgaande afbeelding)

Beleidskader Baarle

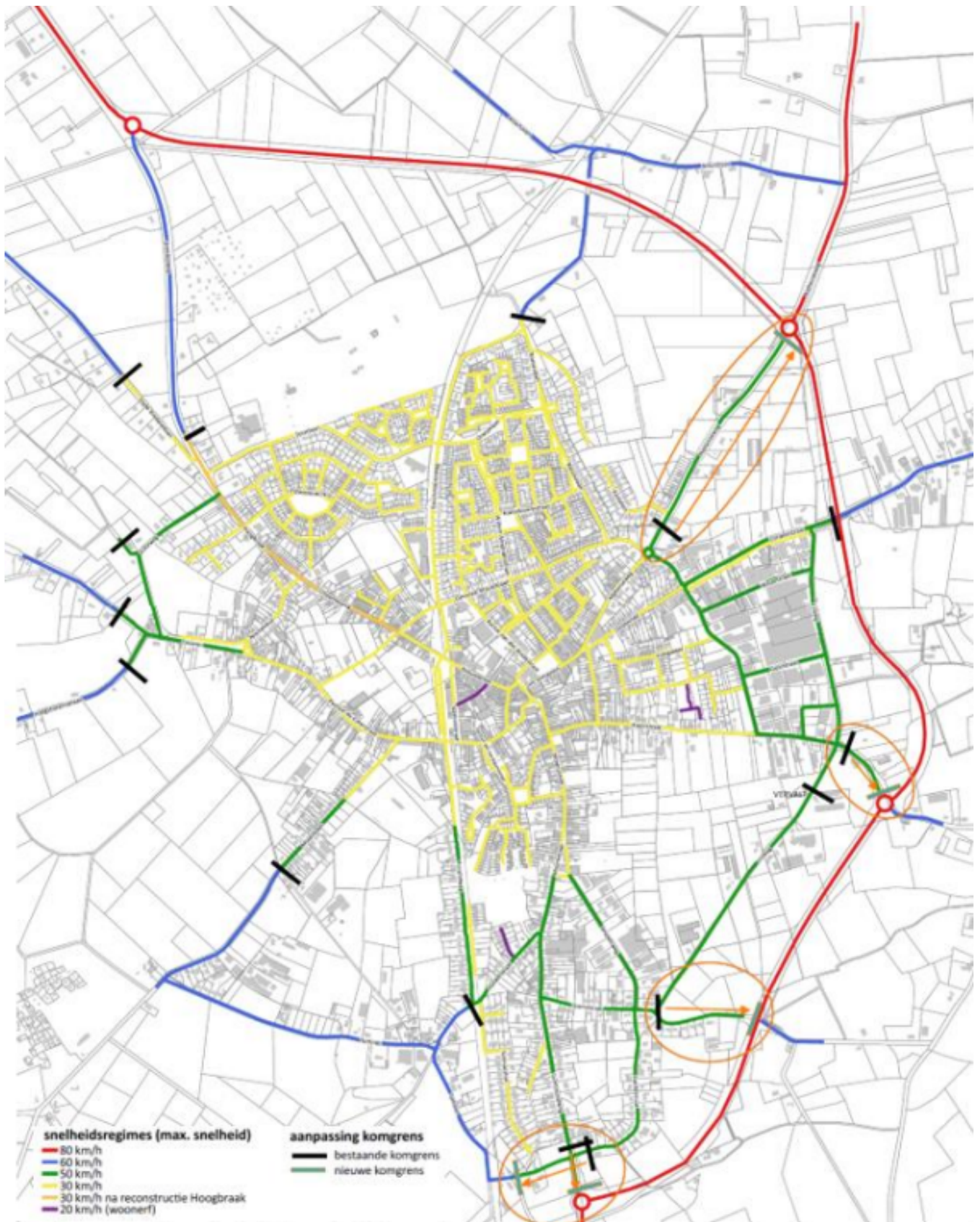
In het onderdeel 'Aanpak en beleidskader' is achtereenvolgens het volgende beleid beschreven (klik op onderstaande links om naar het desbetreffende beleid te gaan):

- [Wetswijziging landbouwverkeer](#)
- [Landbouwontheffing brede voertuigen](#)
- [Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030](#)
- [Provinciaal beleid](#)

Gemeentelijk verkeersbeleid Baarle

Voor Baarle is er een recent (2021) het Gemeentelijke Mobiliteitsplan Baarle (GMB) vastgesteld. In het GMB zijn de volgende onderdelen opgenomen die relevant zijn met betrekking tot de problematiek:

- Inrijdverbod voor doorgaand vrachtverkeer.
- Verbeteren verblijfsfunctie Baarle. Met het GMB willen wij 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, wordt geweerd. Dit verkeer moet zo veel mogelijk gebruik maken van de randweg. In het GMB geeft de gemeente Baarle aan dat dit ook de wens is voor het landbouwverkeer.
- 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.

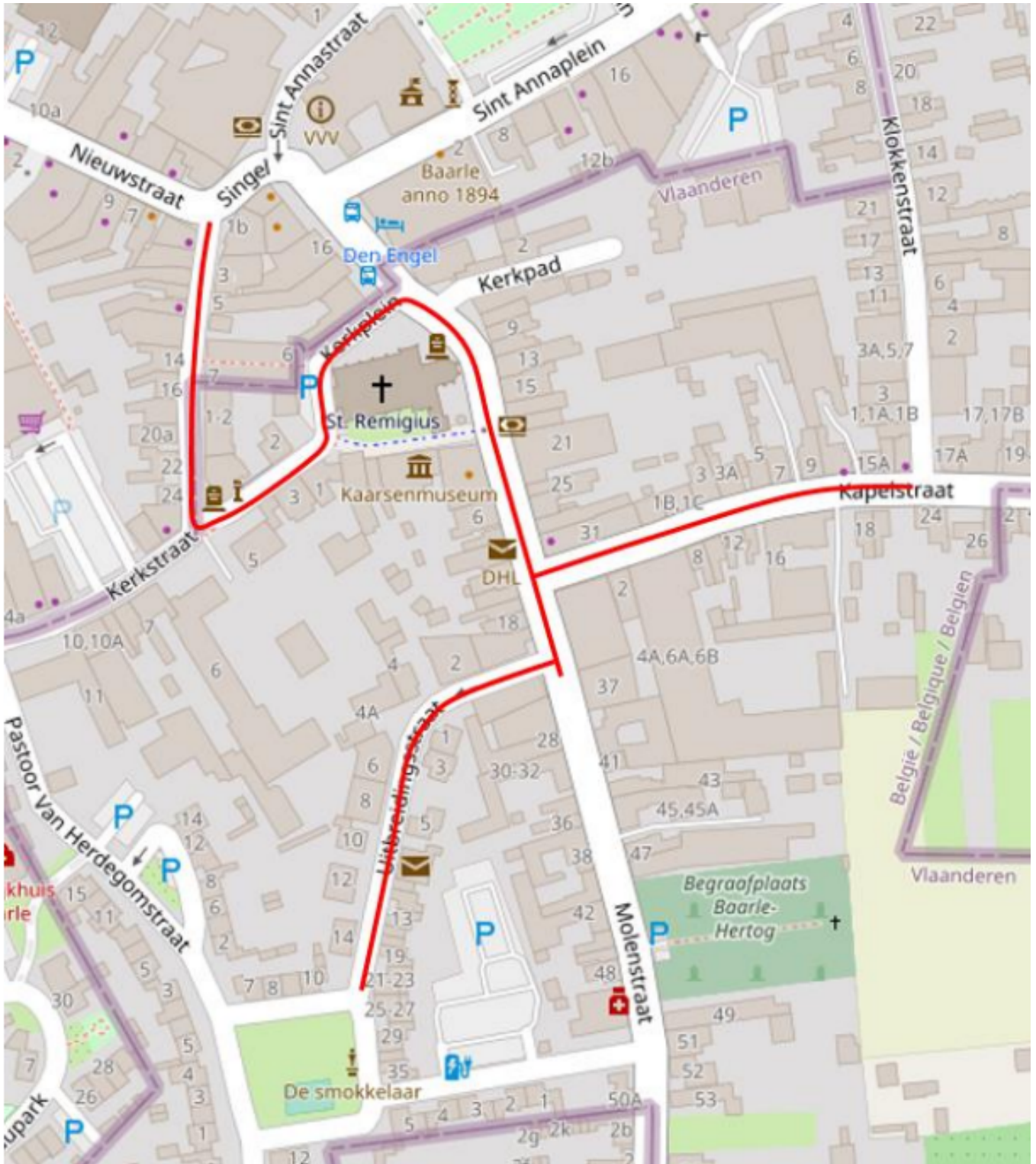


Snelheidsregimes en (aanpassing van) komgrenzen in Baarle (bron: Gemeentelijk Mobiliteitsplan Baarle 2021)

Fietsverkeer Baarle

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.

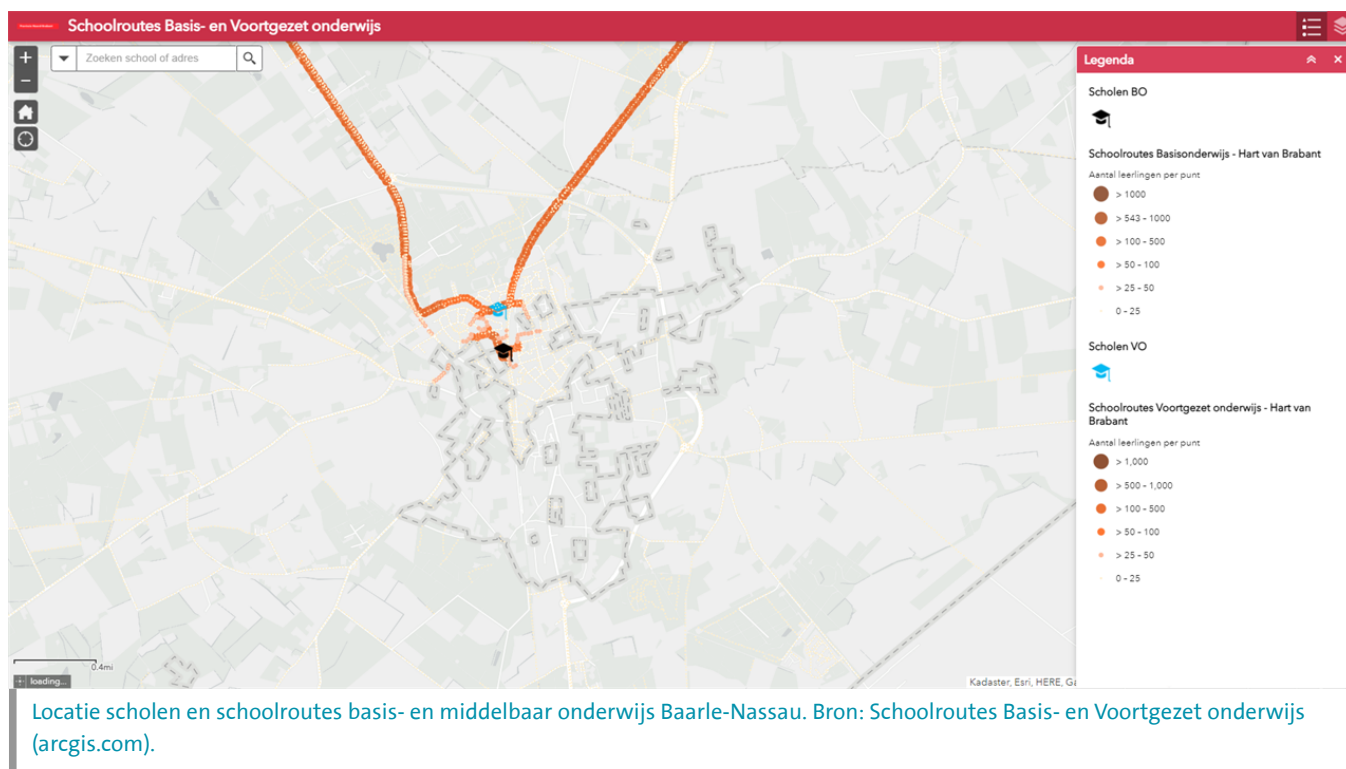
Een aantal straten in Baarle centrum worden alvast omgevormd tot fietsstraat. Deze fietsstraten overlappen gedeeltelijk met routes die door het doorgaande landbouwverkeer worden gereden.



Wegen in Baarle centrum die worden omgevormd tot fietsstraat (bron: gemeentelijk mobiliteitsplan Baarle 2021)

School-thuisroutes

In onderstaande figuren zijn de schoolroutes voor het basisonderwijs en voortgezet onderwijs in Baarle-Nassau weergegeven. Hierin is te zien dat er basis- en voortgezet aanwezig is in de gemeente. Schoolroutes van het voortgezet onderwijs hebben een verder bereik dan de basisschool. Deze routes lopen voornamelijk via de Bredaseweg, Bels Lijntje en de Spoorlaan. Bels Lijntje is een fietspad wat dwars door de gemeente loopt. Er loopt onderzoek om van deze voormalige spoorverbinding een snelfietsroute te maken (conform Startvisie Bels Lijntje). Langs de Bredaseweg zijn vrijliggende fietspaden aanwezig. Op de Hoogbraak en Spoorlaan rijdt fietsverkeer gemengd met landbouwverkeer en overig verkeer. Dat geldt ook voor de wegen rondom de basisscholen.



Toetsing aan beleid

In dit hoofdstuk staat een overzicht met uitkomsten van eerdere studies naar landbouwverkeer met betrekking tot de problematiek in Baarle-Nassau. Het gaat hier om meer inzicht te geven in de problematiek, beschikbare gegevens en mogelijke oplossingsrichtingen die eerder zijn benoemd. Vervolgens is de huidige route door Baarle-Nassau getoetst aan de hand van het beleid en is onderzoek gedaan naar de mogelijke alternatieve routes.

Voorgaande studies

In onderstaande paragrafen is een overzicht weergegeven van studies die eerder zijn uitgevoerd naar landbouwverkeer in onder andere gemeente Baarle-Nassau. Het betreft de volgende studies waarbij knelpunten, mogelijke oplossingsrichtingen en nader onderzoek naar landbouwverkeer is beschreven (klik op de titels van de desbetreffende rapportages om de volledige rapportages te openen, dit opent in een nieuw venster):

- [Bestemmingsplan Randweg Baarle](#)
- [Studie Accent Adviseurs in opdracht van RWB 'Landbouwverkeer West-Brabant; Knelpuntenaanpak' \(oktober 2017\).](#)
- [Onderzoeksrapport van RHDHV 'Landbouwverkeer Regio West-Brabant; Van standpunten via belangen naar oplossingen' \(november 2018\).](#)
- [Rapport van RHDHV 'Verkeersmetingen RWB; vracht-, landbouw- en fietsverkeer' \(mei 2020\).](#)

In de volgende paragrafen zijn per studie de benoemde knelpunten in gemeente Baarle-Nassau beschreven en welke mogelijke oplossingen daarvoor zijn aangedragen.

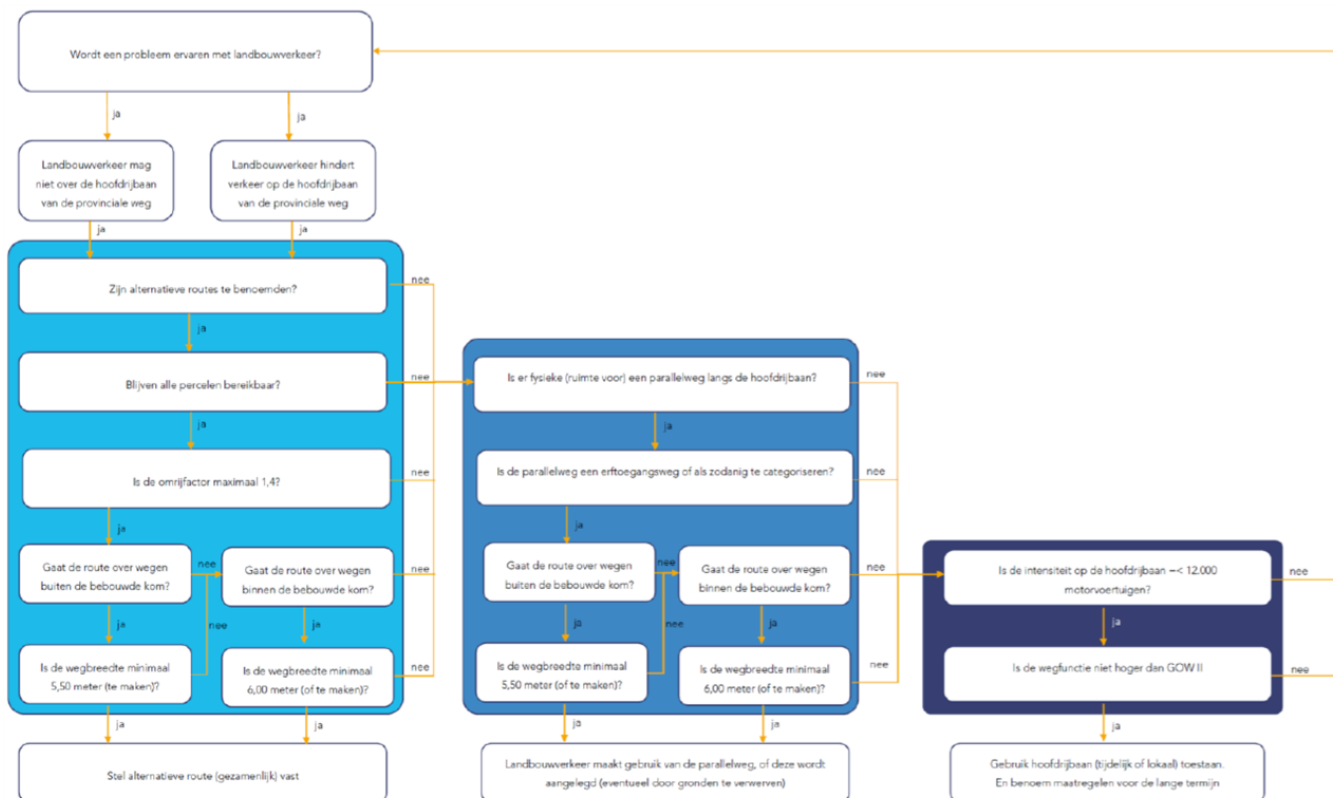
Bestemmingsplan Randweg Baarle

Voor de aanleg van de Randweg is een bestemmingsplan opgesteld. Hierin is opgenomen dat in het voortraject uitgebreid aandacht is besteed aan de gevolgen van de aanleg van de nieuwe weg voor landbouwverkeer, omdat uitgangspunt bij aanleg van de weg was dat landbouwverkeer niet is toegestaan. Hierbij zijn afspraken gemaakt over maatregelen voor het landbouwverkeer. Tevens is hierin opgenomen dat in de bebouwde kom van Baarle geen maatregelen worden genomen om het landbouwverkeer onmogelijk te maken.

Landbouwverkeer West-Brabant; knelpuntenaanpak (Accent Adviseurs, oktober 2017)

De eerste studie in regionaal verband naar landbouwverkeer betrof de studie van Accent. In deze studie zijn de knelpunten benoemd en een beoordeling gegeven van mogelijke maatregelen. Hierbij is zoveel mogelijk voor ieder knelpunt gezocht naar een individuele oplossing. Maar vooral generieke maatregelen hebben de aandacht gekregen.

Voor de route door Baarle-Nassau was de aanbeveling: alternatieven onderzoeken middels onderstaand stappenplan.



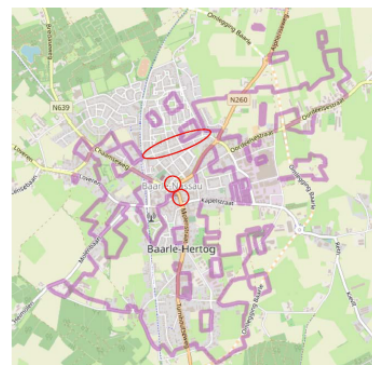
Stappenplan voor bepalen oplossingsrichtingen landbouwverkeer (bron: Accent Adviseurs). Klik rechtsboven op de X om een grotere versie te zien.

Landbouwverkeer Regio West-Brabant; van standpunten via belangen naar oplossingen (RHDHV, november 2018)

In 2018 heeft RHDHV een knelpuntenstudie opgeleverd in opdracht van Regio West-Brabant. Hierin is het knelpunt op de doorgaande route door Baarle-Nassau benoemd ([zie ook tabel 4.1 en bijlage B van de studie](#)). Voor de route door Baarle-Nassau is aangegeven dat wegen in de kern in de toekomst worden ingericht als 30 km/uur-zone vanwege de aanleg van de Randweg. Daarnaast zijn er meerdere plekken op de route in het centrum waar de fysieke ruimte beperkt is, zoals in de Molenstraat en Singel. Ook zijn er klachten van bewoners in o.a. de Generaal Maczeklaan, onderstaande figuur uit de studie.

Baarle-Nassau, N639 van A58-Landsgrens

- Knelpunten:
 - Er is een krappe S bocht in het centrum van het dorp.
 - Er is een vernauwing in de Molenstraat ter hoogte van de Belgische kerk.
 - Het verlengde van de N260 komt midden in het dorp uit op de N639. Ook deze aansluiting geeft problemen.
 - Landbouwverkeer neemt vaak de Generaal Maczeklaan als alternatief. Dit is echter een woonstraat. Veel mensen uit deze straat klagen over de intensiteit van het verkeer.
- In toekomst randweg voor doorgaand verkeer.
 - Doorgaand verkeer uit kern waardoor vermindering verkeersintensiteiten.
 - Landbouwverkeer niet toegelaten op randweg.



Knelpunten met landbouwverkeer in Baarle-Nassau (bron: RHDHV, 2018)

Kansrijke oplossingsrichtingen

In het onderzoek zijn verschillende kansrijke oplossingsrichtingen benoemd, waaronder direct toepasbare oplossingsrichtingen voor de korte termijn en maatregelen waar nader onderzoek naar gedaan moet worden naar haalbaarheid. De kansrijke oplossingsrichtingen die zijn benoemd zijn hieronder weergegeven.

Direct toepasbaar

Op het gebied van gedragsbeïnvloeding/ communicatie/ bewustwording acceptatie is op korte termijn veel mogelijk. Te denken valt aan de volgende maatregelen:

- A1. Les op de basisschool/ voortgezet onderwijs over landbouwverkeer/ meerrijddag
- A2. Verkeersdag in de kern waarbij landbouwers + bewoners samen komen
- A3. Verbeteren communicatie tussen ZLTO/ CUMELA met inwoners (o.a. tijdens oogstseizoen)
- A4. Maandelijks media-aandacht over gewenst gedrag (en belonen goed gedrag)
- A5. Handhaving/ houden aan de verkeersregels/ elkaar aanspreken op gedrag
- A6. Acceptatie/ begrip voor elkaar creëren

Ook bij fysieke maatregelen op routes of aan landbouwvoertuigen kan vandaag begonnen worden met maatregelen:

- A20. Passeerhavens/ -stroken aanleggen (en evalueren)

De volgende onderwerpen zijn genoemd die kansrijk zijn, maar waarvoor nader onderzoek gewenst is.

- B6. Passeerhavens aanleggen.

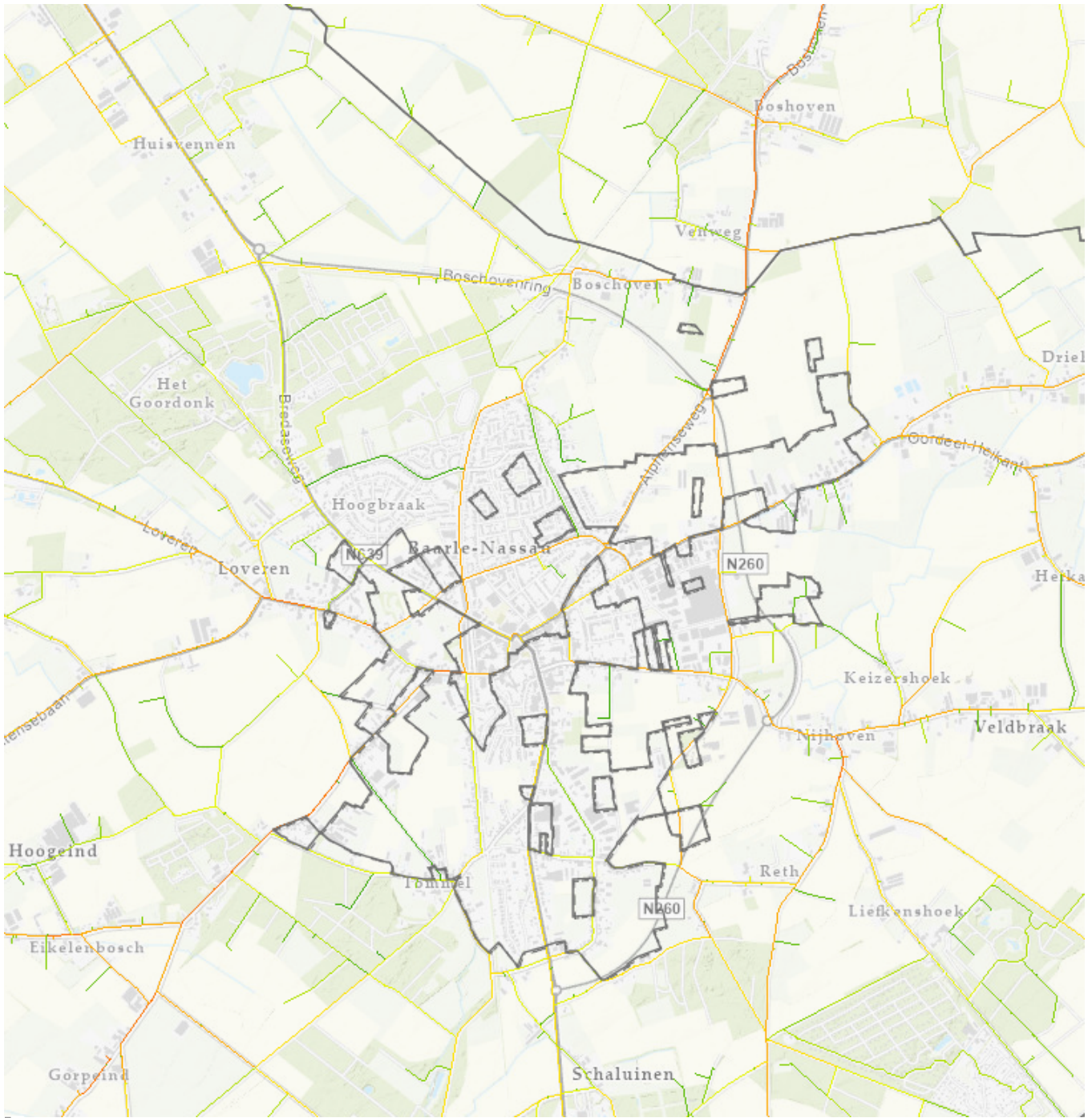
- B9. Alleen gebruik maken van ontsluitingswegen (50km/u / 70 km/u), beperk gebruik wegen met veel of een mix van functies.
- B13. Landbouwverkeer op rondweg (of alleen in bepaalde oogstperiodes).
- B14. Parallelweg aanleggen, indien alleen voor landbouwverkeer dan semi-verhard.
- B15. Landbouwverkeer zo mogelijk naar parallelwegen.

Verkeersmetingen RWB; vracht-, landbouw- en fietsverkeer (RHDHV, mei 2020)

In 2020 zijn routes van landbouwverkeer in beeld gebracht met de Kadastermethode om inzicht te krijgen in routes van landbouwvoertuigen die door Baarle-Nassau rijden. Er zijn geen metingen uitgevoerd naar de hoeveelheid landbouwverkeer in Baarle-Nassau.

Kadastermethode (routes landbouwverkeer)

De Kadastermethode geeft een indicatie waar landbouwverkeer rijdt op de openbare weg. Resultaten hiervan in Baarle-Nassau zijn weergegeven in onderstaand figuur. Hierin is te zien dat er routes vanuit verschillende windrichtingen zijn die door het centrum van Baarle lopen, via onder andere de Generaal Maczeklaan, Nieuwstraat en Singel.



Routes landbouwverkeer o.b.v. Kadastermethode in Baarle-Nassau (te raadplegen via Regio West Brabant Resultaat tellingen (arcgis.com))

Waarom is de huidige route een probleem?

Op basis van de [beleidskaders](#), is de route door Baarle om de volgende redenen een probleem.

SPV

Ieder thema binnen het SPV bevat risico's voor verkeersveiligheid. In Baarle zijn er op basis van de risico's benoemt in het SPV de volgende mogelijke risico's.

- Veilige infrastructuur: er is sprake van een gedeelde infrastructuur tussen landbouwverkeer en fietsers in de kern van Baarle.
- Heterogeniteit van voertuigen in het verkeer zorgt voor andere risico's: door het delen van de infrastructuur tussen fietsers en landbouwverkeer is er sprake van een groot verschil in massa en omvang. Dit leidt zonder maatregelen tot een hoger risico voor lichtere en langzamere verkeersdeelnemers.
- Kwetsbare verkeersdeelnemers: kwetsbare verkeersdeelnemers lopen een verhoogd ongevalsrisico in het verkeer. In Baarle is sprake van menging/ interactie tussen kwetsbare verkeersdeelnemers (voetgangers en fietsers) en (land)bouwverkeer in het centrum.
- Onervaren verkeersdeelnemers: de route van landbouwverkeer in de kern van Baarle overlapt en met schoolroutes. De scholieren die hier rijden lopen een verhoogd ongevalsrisico.

Wetswijziging landbouwverkeer

Bij het invoeren van de registratie- en kentekenplicht voor landbouwverkeer is een motie aangenomen waarin is opgenomen dat wegbeheerders streven een "ja, tenzij" beleid na: in principe worden de wegen vrijgegeven behalve als er redenen zijn vanuit het oogpunt van - in ieder geval - verkeersveiligheid om dat niet te doen. Er dient te worden onderzocht welke maatregelen genomen kunnen worden om de kansen die deze wetswijziging biedt, optimaal in te zetten voor een vergroting van de verkeersveiligheid.

Provinciaal beleid

De provincie Noord-Brabant heeft de beleidsregel 'langzaam gemotoriseerd verkeer op wegen Noord-Brabant' opgesteld. Het uitgangspunt is dat provincie geen langzaam gemotoriseerd verkeer op stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen type I toestaat. Daarnaast is uitgangspunt dat gebiedsontsluitingswegen type II en erftoegangswegen gesloten worden verklaard voor langzaam rijdend verkeer, tenzij er geen alternatieve routes beschikbaar zijn of nieuwe routes kunnen worden aangelegd. De provincie heeft hiervoor een afwegingkader opgesteld. Dit is van toepassing wanneer een provinciale weg wordt gesloten. Er is geen beleid voor het openstellen van provinciale wegen, omdat in principe de provinciale weg is gesloten voor landbouwverkeer.

De Randweg van Baarle, die gesloten is voor landbouwverkeer, sluit aan bij het beleid van de provincie. Hierbij zijn bij de aanleg van de Randweg afspraken over gemaakt, cf [bestemmingsplan](#). Voor provincie is het aanpassen van het gemeentebeleid (nemen maatregelen in kern Baarle) geen reden om de rondweg alsnog open te stellen voor landbouwverkeer.



Randweg Baarle

Gemeentelijk beleid

In het Gemeentelijke Mobiliteitsplan Baarle (GMB) is opgenomen dat de verblijfsfunctie in Baarle verbeterd dient te worden en het centrum aantrekkelijker gemaakt wordt voor bewoners, toeristen, etc. Er worden maatregelen genomen, zodat de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de dorpskern verbeterd wordt. Verkeer dat niet in het centrum hoeft te zijn wordt geweerd. Wens van de gemeente (zie GMB) is dat landbouwverkeer wordt geweerd uit de kern en wordt toegelaten op de randweg. Daarnaast overlappen de huidige routes van landbouwverkeer met schoolroutes en straten die worden omgevormd tot fietsstraat.

Conclusie route door Baarle

De routes van landbouwverkeer in het centrum van Baarle kan niet gezien worden als veilige route voor het landbouwverkeer aangezien deze route grotendeels door de bebouwde kom loopt (centrum), geen landbouwherkomsten en -bestemmingen in het centrum heeft, geen gescheiden afwikkeling met fietsverkeer kent in het centrum, op meerdere punten op de route smal is en te veel overlast veroorzaakt bij omwonenden. Bovendien worden maatregelen in het centrum genomen om de leefbaarheid en verkeersveiligheid te verbeteren.

De route sluit hiermee niet aan bij het SPV, de wetwijziging voor landbouwverkeer die is ingevoerd en bij het gemeentelijk beleid. De provinciale weg (Randweg) is gesloten voor landbouwverkeer en sluit daarmee wel aan bij het beleid van de provincie. Vanwege bovenstaande knelpunten worden mogelijke alternatieven onderzocht.

Alternatieve oplossingsrichtingen

Uit voorgaande studies en op basis van beschikbare gegevens zijn er mogelijke alternatieve oplossingsrichtingen/ routes voor landbouwverkeer, zodat het landbouwverkeer niet meer door het centrum van Baarle hoeft te rijden als het daar niet hoeft te zijn voor werkzaamheden/ specifieke bestemmingen. Deze zijn hieronder kort beschreven. In de volgende paragrafen zijn consequenties van deze routes beschreven.

Alternatieve routes buiten de bebouwde kom:

Landbouwverkeer in Baarle rijdt zowel in noord-zuidelijke richting als in oost-westelijke richting door de kern heen. Alternatieve routes buiten de bebouwde kom zijn beperkt voorhanden, vanwege onder andere smalle wegen en lange omrijdafstanden. Een aantal van deze mogelijke routes is in beeld gebracht om te laten zien wat consequenties daarvan zijn voor landbouwverkeer.

- A. Route ten westen van Baarle: via Schaluinen, Tommel, Molenbaan, Akkerstraat, Hoogstratensebaan, Goorweg, Bredaseweg (blauwe lijn in onderstaande figuur).
 - Schaluinen en Tommel zijn zeer smalle wegen, gemengd met fietsverkeer.
 - Molenbaan en Akkerstraat onverhard, voor lokale agrische routes, tevens smal.
- B. Route ten westen van Baarle: via Schaluinen, Tommelse Heide, Gorpeind, Eikelenbosch, Hoogstratensebaan, Goorweg, Bredaseweg (groene lijn in onderstaande figuur).
 - Smalle wegen, gemengd met fietsers (Schaluinen, Tommelse Heide, Goorweg)
 - Lange omrijdafstanden (8 km van Turnhoutseweg naar Bredaseweg t.h.v. N639).
- C. Route ten oosten van Baarle (mogelijk in combinatie met route F, voor oost-west-verbinding): route via Gierlestraat, Visweg, Oordeelsestraat-Industrieweg-Alphenseweg (alternatief via Visweg, nu onverhard), N260, Boschoven (alternatief nieuwe erbinding tussen Alphenseweg-Fransebaan), Fransebaan (onverhard). Zie paarse lijn in onderstaande figuur.
 - Lange omrijdafstanden doordat er op delen geen directe verbinding aanwezig is, mogelijk op te lossen door een stukje parallelweg aan te leggen. 6,9 km via Boschoven en Alphenseweg-Industrieweg-Oordeelsestraat. Route direct langs Boshovenring is 6,2 km en met verhard en Visweg 5,4 km.
 - Fransebaan onverhard (langs N639 en deel Visweg).
 - Gierlestraat smal en gemengd met fietsers.
 - Turnhoutseweg, Gierlestraat (smal), Visweg (deel smal)
- D. Route via Reth (oranje lijn in onderstaande figuur).
 - Deels onverhard
 - Smal



Gierlestraat (bron: Street Smart)



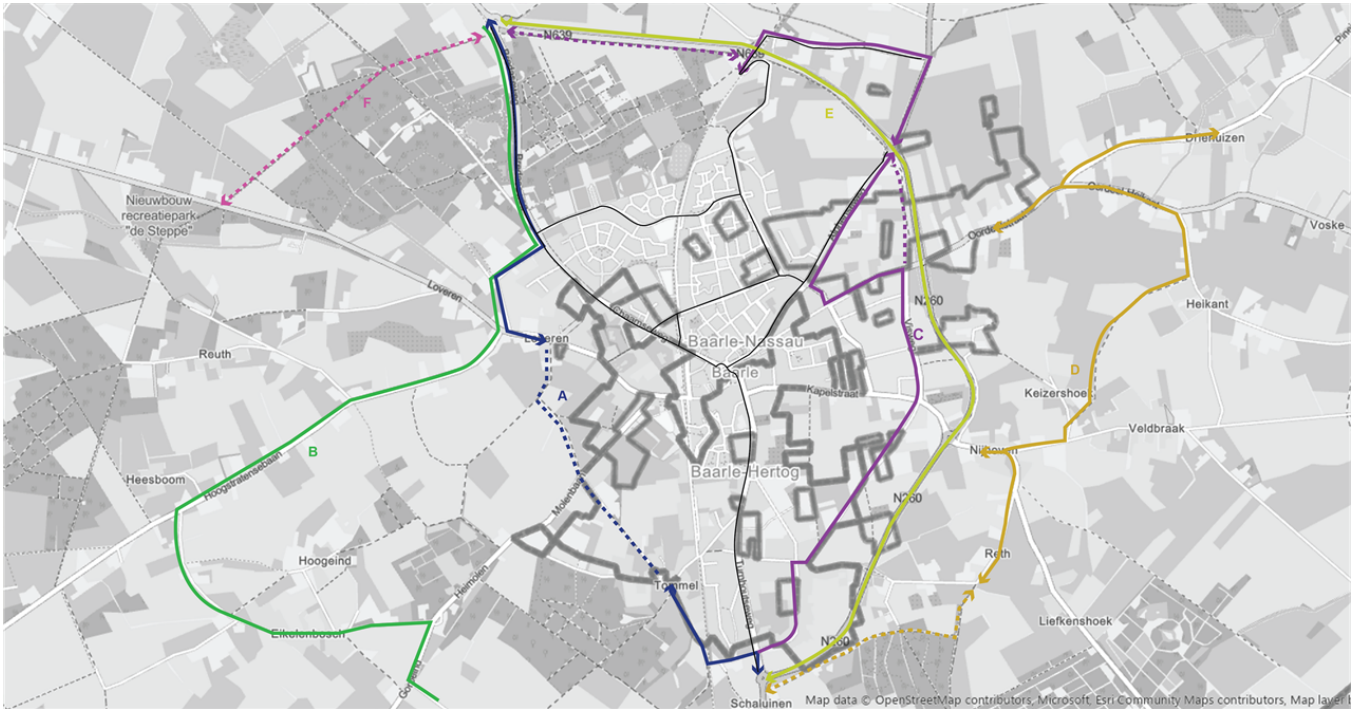
Reth (bron: Street Smart)

Aanpassen toelatingsbeleid (sluit niet aan bij beleid van provincie):

E. Route via Randweg: openstellen Randweg voor landbouwverkeer.

Overige maatregelen (niet op kaart):

G. Gedragsmaatregelen, communicatie en bewustwording: het gaat om onder andere gedragsmaatregelen, communicatie en bewustwording ([zie ook eerder onderzoek](#)). Dit zijn maatregelen die al op korte termijn kunnen worden uitgevoerd. Deze maatregelen dragen bij aan het verbeteren aan onder andere verkeersveiligheid, onderling begrip, etc. Deze maatregelen leiden niet tot een alternatieve route voor het doorgaande landbouwverkeer en zijn geen structurele oplossing. Deze maatregelen dienen naast mogelijke, structurele oplossingen uitgevoerd te worden.



Alternatieve routes. Klik op de X rechts bovenin voor een vergrootte weergave van de afbeelding.

Legenda:

- Huidige routes door kern Baarle
- Alternatieve route A
- Alternatieve route B
- Alternatieve route C
- Alternatieve route D
- Alternatieve route E
- - - - Alternatieve route F (oost-west i.c.m. route C)
- Onverhard

Toets afweegkader

Provincie Noord-Brabant heeft criteria opgesteld voor het onderzoeken of alternatieve routes beschikbaar zijn (of geschikt gemaakt kunnen worden) of dat mogelijkheden voorhanden zijn om een nieuwe route aan te leggen voor landbouwverkeer. Dit afwegingskader is opgesteld voor situaties wanneer een provinciale weg wordt gesloten voor landbouwverkeer, niet voor het openen van provinciale wegen.

In onderstaande tabel hebben we een exercitie uitgevoerd, waarbij we nagaan aan welke criteria de alternatieve routes voldoen, indien wordt gezocht naar alternatieve routes/ nieuwe mogelijke routes. De voor- en nadelen van de verschillende oplossingsrichtingen zijn in een volgende paragraaf naast elkaar gezet. In Baarle lopen er meerdere routes voor landbouwverkeer door het centrum. De huidige route die vergeleken is met de alternatieven is de tussen Chaam/Breda-België: via de Turnhoutseweg, Molenstraat, Singel, Nieuwstraat, Hoogbraak, Bredaseweg.

Tabel: resultaten van de alternatieven weergegeven op basis van criteria uit het afwegingskader van de provincie (dat gebruikt wordt bij sluiten van provinciale wegen).

	<u>Huidige route (noord-zuid)</u>	<u>A. Route ten westen van Baarle (via Molenbaan)</u>	<u>B. Route ten weste van Baarle (via Eikelenbosch)</u>	<u>C. Route ten oosten van Baarle (via Visweg)</u>	<u>D. Route via Schaluinen en Reth</u>	<u>E. Route via Randweg</u>
Afstand	4 km (route richting Chaam en Breda en België).	4,4 km	8 km	6,9 km (of minder, afhankelijk van route)	9,9 km	5,5 km (route richting Chaam en Breda en België).
Omrijfactor (t.o.v. Randweg)	0,7	0,8	1,5	1.3 of minder	1,8	N.v.t.
Herkomst/bestemmingen?	nee (niet in centrum)	ja	ja	ja	ja	nee
Buiten de bebouwde kom?	nee	ja	ja	ja	ja	ja
Rijbaanbreedte	<6,0 meter op paar plekken midden in het centrum	Schaluinen en Tommel < 5,5 m	Schaluinen, Tommelse Heidem, Goorweg <5,5m	Gierlestraat, Turnhoutseweg <5,5m	Reth (<5,5m)	> 5,5 meter (bubeko)
Doorrijhoogte	voldoet	voldoet	voldoet	voldoet	voldoet	voldoet
Gescheiden afwikkeling fietsers	deels (niet in kern)	nee	nee	nee	nee	ja
Overige opmerkingen	Route tussen Chaam/Breda-België: via de Turnhoutseweg, Molenstraat, Singel, Nieuwstraat, Hoogbraak, Bredaseweg.	Schaluinen en Tommel zijn zeer smalle wegen, gemengd met fietsverkeer. Molenbaan en Akkerstraat onverhard, voor lokale agrische routes, tevens smal.	Smalle wegen, gemengd met fietsers (Schaluinen, Tommelse Heide, Goorweg) Lange omrijafstanden (8 km van Turnhoutseweg naar Bredaseweg t.h.v. N639).	Lange omrijafstanden doordat er op delen geen directe verbinding aanwezig is, mogelijk op te lossen door een stukje parallelweg aan te leggen. 6,9 km via Boschoven en Alphenseweg-Industrieweg-Oordeelsestraat. Route direct langs Boshovenring is 6,2 km en met verhard Visweg 5,4 km. Fransebaan onverhard (langs N639 en deel Visweg). Gierlestraat smal en gemengd met fietsers. Turnhoutseweg, Gierlestraat (smal), Visweg (deel smal)	Route via: Via Reth, Nijhoven, Keizershoek, Heikant, Oordeelsestraat, Boschoven, Fransebaan). Route is meer gericht op verkeer richting Alphen/Tilburg. Deels onverhard (Reth) Smal	Openstellen lost niet alle problemen op, naar verwacht wel gebruik voor doorgaand landbouwverkeer (o.a. loonwerkers), zie Kadastermethode. Voornamelijk voor noord-zuid gericht landbouwverkeer

Consequenties wijzigen toelatingsbeleid voor routes landbouwverkeer (Kadastermethode)

Met de Kadastermethode zijn een aantal scenario's in beeld gebracht:

- Variant 0: Huidige situatie
- Variant 1: sluiten van de route door het centrum van Baarle voor landbouwverkeer.
- Variant 2: provinciale weg (Oudenbossche Koepelbaan) is opengesteld voor landbouwverkeer.
- Variant 3: provinciale weg (Oudenbossche Koepelbaan) is opengesteld voor landbouwverkeer en de route door de kern van Oudenbosch is gesloten voor landbouwverkeer.

In onderstaande figuren zijn de resultaten te zien van de analyse met Kadastermethode waarbij verschuiving van routes is te zien. In de huidige situatie zijn er een duidelijke oostwestelijk en noordzuidelijk gerichte routes te zien. Het grootste deel van het landbouwverkeer van rijdt in oostwestelijke richting. Dit komt met name omdat het achterland zoals Ulicoren, Castelre en Zondereigen (België) een agrarische functie hebben. Het openstellen van de randweg leidt ertoe dat er routes verplaatsen naar de randweg. De randweg wordt voornamelijk gebruikt door landbouwverkeer met routes die van noord naar zuid lopen en vice versa (richting Alphen, Tilburg en richting België). Het openstellen van de randweg lost het probleem in Baarle niet volledig op; er zijn nog steeds routes van landbouwverkeer die door het centrum van Baarle lopen. Dit geldt voornamelijk voor routes van landbouwverkeer die van west naar oost lopen en vice versa. Hiervoor is de randweg geen alternatief. Het aantal routes door de kern blijft nagenoeg gelijk, omdat dit de kortste route voor het landbouwverkeer blijft en in verband met de routes van oost naar west v.v. door de kern (bij Kadastermethode wordt de korste route gekozen). In praktijk zal landbouwverkeer een route kiezen die beter/ sneller te berijden zijn met minder opstakels.

Het openstellen van de randweg zal ertoe leiden dat doorgaand landbouwverkeer van o.a. loonbedrijven naar verwachting minder door de kern van Baarle rijdt (met name verkeer tussen Alphen/Tilburg en België, dus noord-zuid gericht). Deze routes zijn niet (volledig) met de Kadastermethode inzichtelijk te maken.

Wanneer de provinciale weg wordt opengesteld en huidige routes door het centrum (in dit geval de Singel, Nieuwstraat, Alphenseweg, Generaal Maczeklaan, Sint Janstraat) wordt gesloten voor landbouwverkeer (variant 2), dan verschuiven routes naar andere routes binnen de kern die niet worden gesloten voor landbouwverkeer (oost-west gerichte routes). De randweg wordt meer gebruikt door landbouwverkeer dat rijdt van noord naar zuid en vice versa. Dit scenario leidt er dus ook niet toe dat het probleem in het centrum van Baarle volledig oplost.

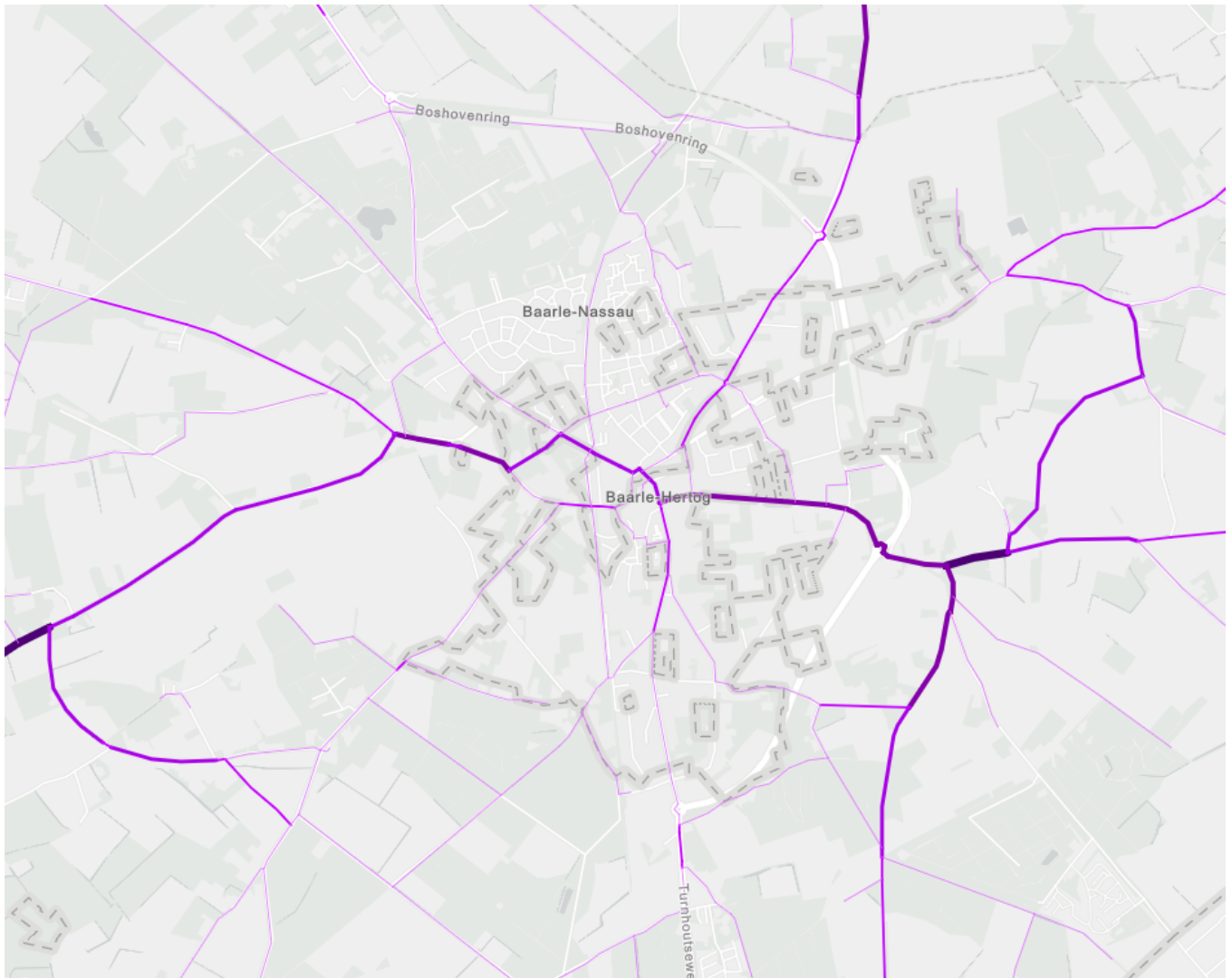
Uit de analyse volgt dat het sluiten van een route door de kern van Baarle en/of het openstellen van de provinciale weg, niet leidt tot grote wijzigingen in de lengte van de routes voor landbouwverkeer, zie onderstaande tabel. Bij sluiten van de huidige route door het centrum, wordt de gemiddelde lengte van routes voor landbouwverkeer iets langer. Dit heeft er onder andere mee te maken dat de route via de randweg iets langer is dan de route via het centrum.

Tabel Gemiddelde lengte routes landbouwverkeer die door gemeente Baarle-Nassau lopen

Variant	Gemiddelde lengte route (km)
0: huidige situatie	4,9
1: huidige route in Baarle gesloten	5,0
2: randweg open voor landbouwverkeer	4,9
3: randweg open voor landbouwverkeer, huidige route in centrum Baarle gesloten	5,0

Zie ook de digitale kaart.

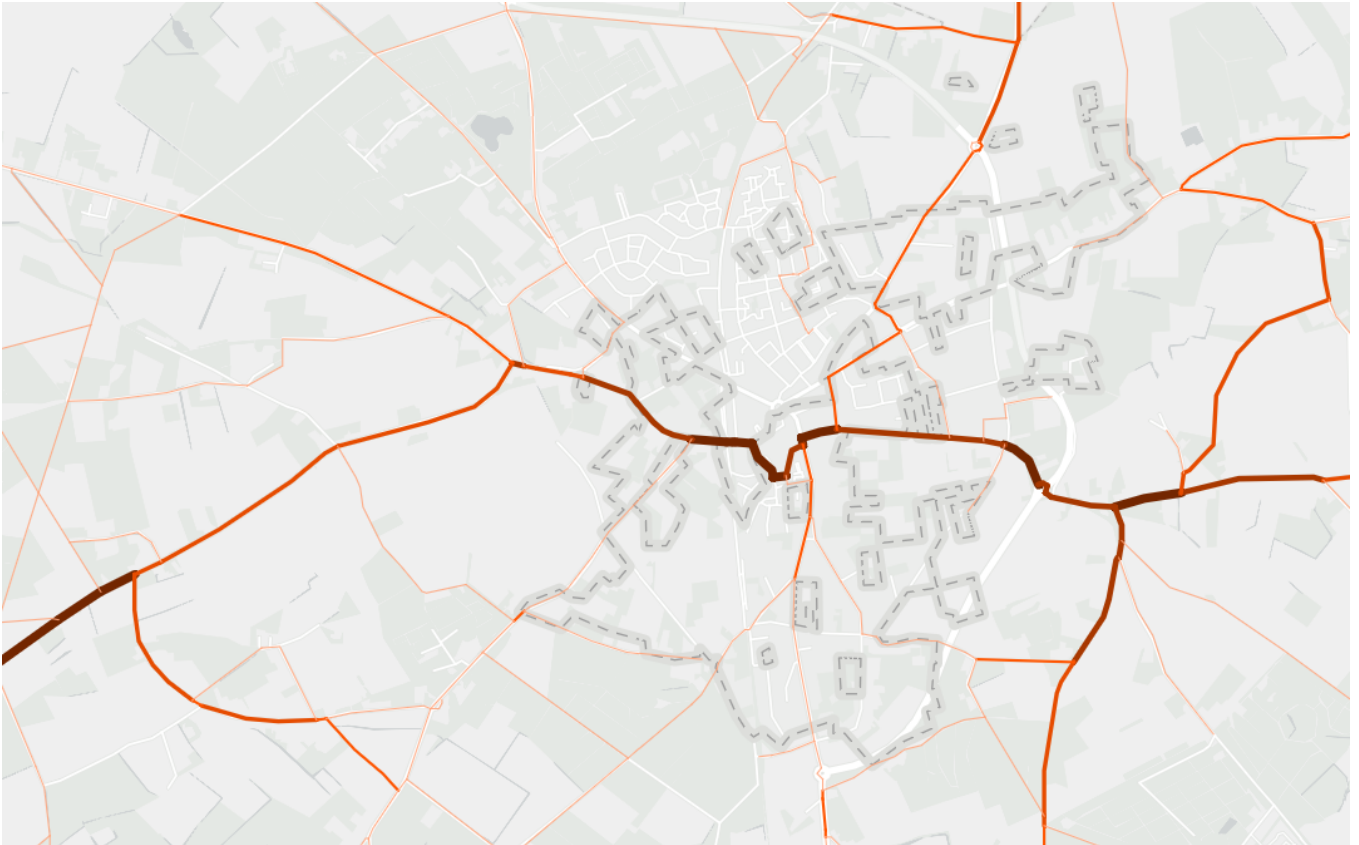
Variant 0: Huidige situatie



Routes landbouwverkeer huidige situatie (variant 0)

In de huidige situatie valt op dat het landbouwverkeer door de kern van Baarle zich in alle windrichtingen verplaatst waarbij de grootste stroom verkeer oost - west georiënteerd is. Bij de interpretatie van de afbeelding dient in acht genomen te worden dat dit exclusief loonwerkverkeer is. Vooral de route over de Kapelstraat en de Chaamseweg vallen hierbij op.

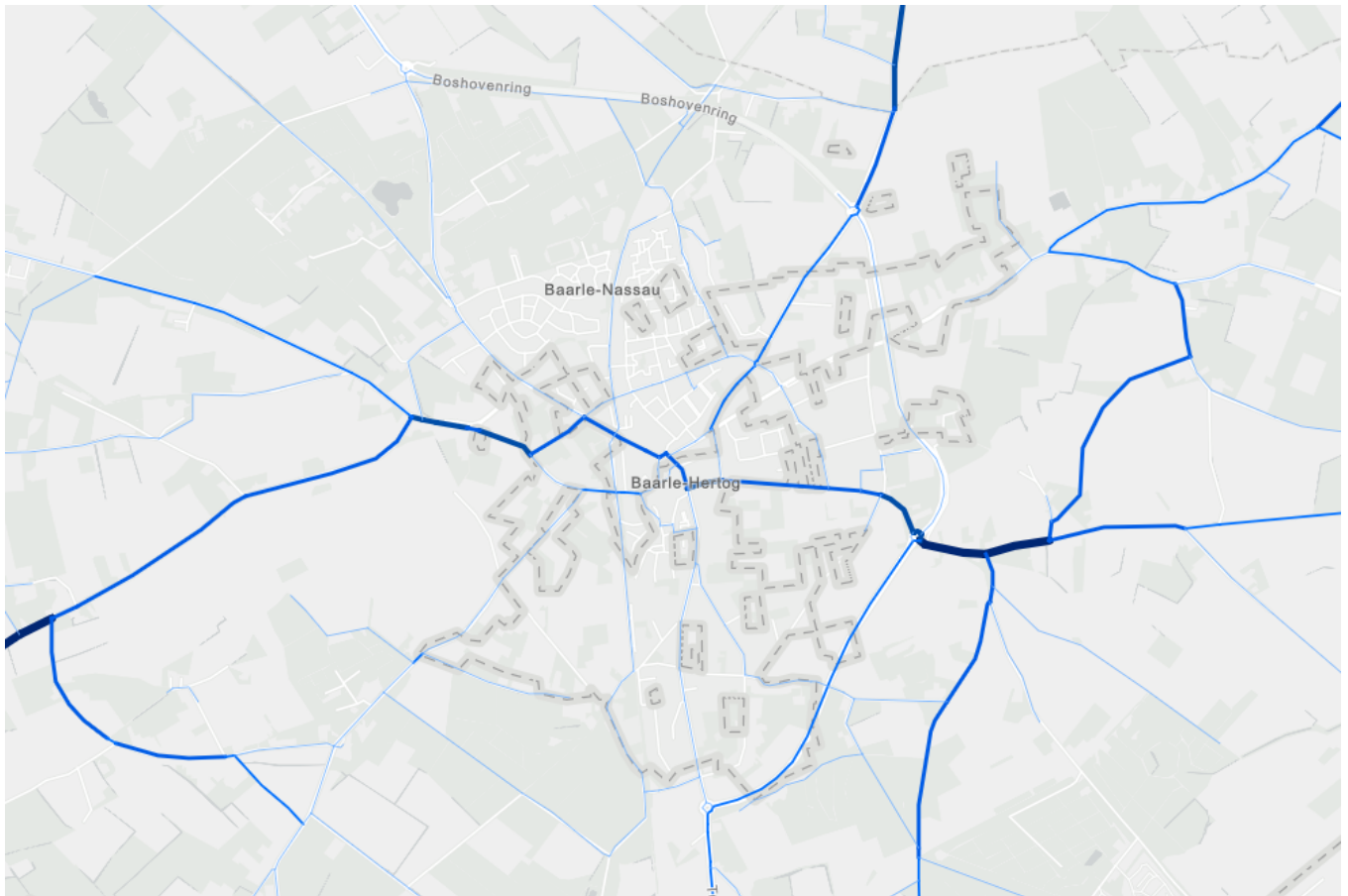
Variant 1: Huidige routes door kern Baarle sluiten



Routes bij huidige routes door kern Baarle sluiten (variant 1)

Op aangeven van de gemeente zijn de belangrijkste routes vervolgens gesloten voor het landbouwverkeer om te bezien hoe het landbouwverkeer zich dan gaat afwickelen. Wat we zien is dat het landbouwverkeer andere routes door de kern van Baarle gaat zoeken om alsnog de bebouwde kom te doorkruisen. De berekening houdt geen rekening met fysieke belemmeringen. Geadviseerd wordt om deze berekening uit te voeren waarbij de gehele kern gesloten is zoals dat ook voor de gemeente Halderberge is gedaan.

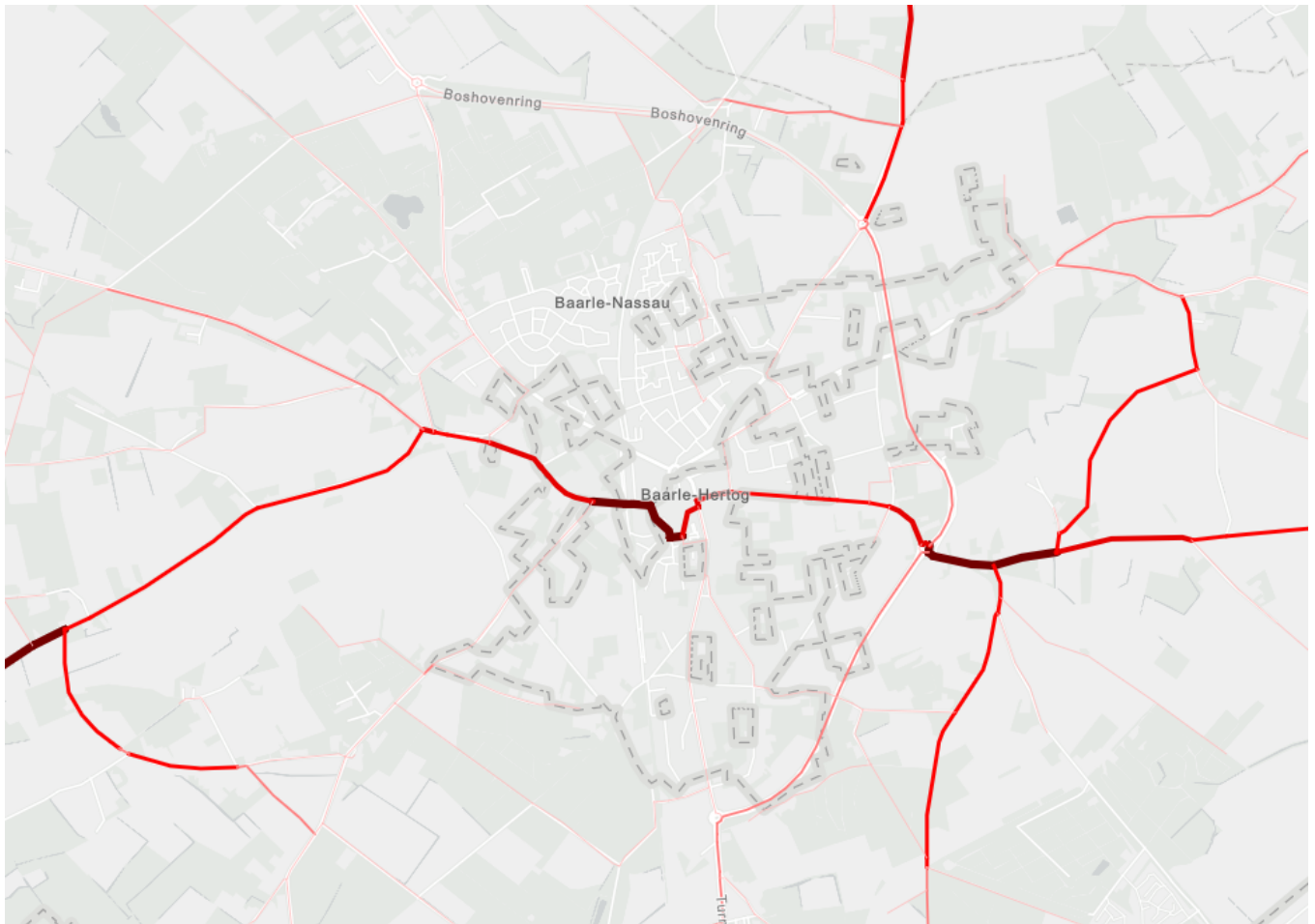
Variant 2: Randweg openstellen



Routes landbouwverkeer bij openstellen bij openstellen Randweg (variant 2)

In de tweede variant wordt de randweg opengesteld. Vooral het deel ten zuiden van de rotonde bij de aansluiting Nijhoven wordt gevonden door het landbouwverkeer. Verkeer dat eerst via Reth naar het zuiden rijdt, neemt nu voor een deel de randweg. Ook is er een stroom landbouwverkeer dat in de noord-zuidrichting de randweg neemt. Wat verder opvalt is dat de routes door Baarle blijven bestaan. Het openstellen van de randweg heeft vooral voordelen voor de Turnhoutseweg.

Variante 3: Randweg open, huidige routes Baarle gesloten



Routes landbouwverkeer bij sluiten route door kern Baarle (Singel) en openstellen randweg (variant 3)

Zodra de routes door de kern Baarle conform variant 1 aan variant 2 worden toegevoegd zien we dat vooral de noord-zuidverbinding door Baarle nagenoeg verdwenen is. Landbouwverkeer maakt geen gebruik meer van de alternatieve routes maar kiest voor de randweg. Dat leert ons dat de modelplot van variant 2 een te negatief beeld laat zien, in praktijk zal het effect van het openstellen van de randweg groter zijn dan variant 2 doet vermoeden.

Wat ook opvalt is dat de route in oost - west richting nog steeds aanwezig is. Het openstellen van de randweg (die in noord - zuidrichting is gelegen) heeft geen effect op verkeer in de oost - westrichting.

Conclusie is dat het openstellen van de randweg voor de Turhnoutseweg en de Alphenseweg een oplossing betekent maar dat de problematiek op de Kapelstraat en Chaamseweg nog steeds aanwezig is.

Voor- en nadelen alternatieve oplossingsrichtingen

Van de verschillende alternatieven zijn consequenties voor verkeersveiligheid, doorstroming, kosten, oplossend vermogen, onzekerheden en beleid naast elkaar gezet, zie onderstaande tabel.

Criterion	Huidige route (noord-zuid)	A. Route ten westen van Baarle (via Molenbaan)	B. Route ten westen van Baarle (via Eikelenbosch)	C. Route ten oosten van Baarle (via Visweg)	D. Route via Schaluinen en Reth	E. Route via Randweg	F: overige maatregelen (gedrag, etc.)
Verkeersveiligheid	Menging met kwetsbare deelnemers op smalle routes in centrum en school-thuisroutes. Verschil in omvang en massa.	Menging kwetsbare deelnemers op smalle routes (smaller dan 5,5 meter).	Menging kwetsbare deelnemers op smalle routes (smaller dan 5,5 meter).	Menging kwetsbare deelnemers op smalle routes (smaller dan 5,5 meter).		Verschil in snelheid (geen homogene situatie) en risico op inhaalbewegingen.	
		Verbetering verkeersveiligheid in centrum Baarle	Verbetering verkeersveiligheid in centrum Baarle	Verbetering verkeersveiligheid in centrum Baarle	Verbetering verkeersveiligheid in centrum Baarle	Verbetering verkeersveiligheid in centrum Baarle	Gedragsmaatregelen, campagnes, etc. kunnen leiden tot beter begrip voor bijvoorbeeld landbouwverkeer. Door bewustzijn mogelijk positieve bijdrage aan verkeersveiligheid
Doorstroming	Impact van landbouwverkeer op doorstroming is beperkt, snelheid is laag in kern	Impact op doorstroming beperkt (snelheidslimiet voornamelijk 60 km/u)	Impact op doorstroming beperkt (snelheidslimiet voornamelijk 60 km/u)	Impact op doorstroming beperkt (snelheidslimiet voornamelijk 60 km/u)	Impact op doorstroming beperkt (snelheidslimiet voornamelijk 60 km/u)	Impact op doorstroming (snelheidslimiet 80 km/u), maar intensiteit wel onder 12.000 mvt/etmaal	Geen impact
Kosten	Aanpakken knelpunten (smalle routes/scheiden verkeer) vergt hoge investeringen.	Aanpakken knelpunten (smalle routes/scheiden verkeer) vergt hoge investeringen.	Aanpakken knelpunten (smalle routes/scheiden verkeer) vergt hoge investeringen.	Afhankelijk van of nieuwe verbindingen worden gemaakt of overharde deel wordt verbreed/verhard	Beperkt.	Beperkt. Afhankelijk van aanvullende maatregelen die worden genomen.	
Oplossend vermogen	N.v.t.	Lange route ten opzichte van huidige route door kern. Is oplossing voor een deel van het landbouwverkeer (blijven routes door centrum lopen).	Lange route ten opzichte van huidige route door kern. Is oplossing voor een deel van het landbouwverkeer (blijven routes door centrum lopen).	Is oplossing voor een deel van het landbouwverkeer (blijven routes door centrum lopen).	Lange route voor verkeer richting Breda/Chaam. Geschikte route voor verkeer richting Alphen/Tilburg. Is oplossing voor een deel van het landbouwverkeer (blijven routes door centrum lopen).	Is oplossing voor een deel van het landbouwverkeer (blijven routes door centrum lopen).	Tijdelijke oplossing, geen structurele oplossing. Moet gezien worden in combinatie met structurele oplossingen
Onzekerheden	Aanvullende maatregelen voor bestaande knelpunten.	Aanvullende maatregelen voor bestaande knelpunten.	Aanvullende maatregelen voor bestaande knelpunten.	Gebruik van onverharde delen	Gebruikt Reth (onverhard deel)	Aanvullende maatregelen nodig (bijv. passeervoorzieningen).	Onbekend hoeveel en hoe lang het effect heeft
Beleid	Sluit niet aan bij beleid gemeente, SPV en motie m.b.t. toelatingsbeleid landbouwverkeer					Sluit niet aan bij provinciaal beleid	

Conclusies en advies

Knelpunten routes landbouwverkeer door Baarle

De routes van landbouwverkeer in het centrum van Baarle kan niet gezien worden als veilige route voor het landbouwverkeer aangezien deze route grotendeels door de bebouwde kom lopen (centrum), geen landbouwherkomsten en -bestemmingen in het centrum hebben, geen gescheiden afwikkeling met fietsverkeer kent in het centrum, op meerdere punten op de route smal is en te veel overlast veroorzaakt bij omwonenden. Bovendien worden maatregelen in het centrum genomen om de leefbaarheid en verkeersveiligheid te verbeteren. Oftewel, een alternatief is nodig.

De provinciale weg is conform beleid gesloten voor landbouwverkeer.

Mogelijke alternatieve routes/ oplossingsrichtingen

Uit de Kadastermethode blijkt dat de randweg een oplossing kan zijn voor landbouwverkeer in de noord - zuidrichting. Uit de analyse blijkt tevens dat deze richting niet de grootste stroom landbouwverkeer genereert. De gekozen methode om alleen de belangrijkste wegen af te sluiten laat weliswaar zien dat voor de noord zuidrichting de randweg een alternatief kan zijn, het laat echter nog niet zien wat er gebeurd als de hele kern gesloten wordt.

Onderzocht is wat mogelijke alternatieve routes of oplossingsrichtingen zijn voor de route door het centrum van Baarle. Deze alternatieven lopen allemaal min of meer parallel aan de randweg en hebben een noord - zuid oriëntatie. Een route die geschikt gemaakt kan worden voor landbouwverkeer met een noord - zuid oriëntatie betreft de route via de Fransebaan en Visweg. Mogelijk kunnen op smalle delen passeerbanen aangelegd worden.

Uit de Kadastermethode blijkt dat ook in de oost - westrichting gezocht moet worden naar alternatieven teneinde de problematiek in Baarle te kunnen oplossen. Hierbij kan gedacht worden aan het opwaarderen van de Fransebaan tussen de Baarleseweg en de omlegging Baarle.

Aan de zuidzijde van Baarle zijn vooralsnog geen alternatieven voorhanden.

Nader onderzoek is nodig om te bepalen in hoeverre bovenstaande, alternatieve routes geschikt gemaakt kunnen worden voor landbouwverkeer.

Advies

Ons advies met betrekking tot het landbouwverkeer in Baarle is als volgt:

- *Onderzoeken welke oost-west verbindingen als alternatief kunnen gaan dienen voor de route over de Kapelstraat - Chaamseweg*
- *Onderzoeken van geschikt maken parallel route Randweg als noord-zuidverbinding voor landbouwverkeer.*
- *Onderzoek doen naar de intensiteit van het landbouwverkeer op routes door de kern van Baarle (o.a. Alphenseweg, Singel en Chaamseweg).*
- *In overleg te treden met de lokale agrariërs en loonwerkers of zij zich herkennen in deze conclusies.*
- *De kern van Baarle sluiten voor **breed** landbouwverkeer (3-3,5m) aangezien alle percelen via alternatieve routes bereikbaar zijn. Dat kan door de voertuigen geen ontheffing te verlenen voor een route door de kern/ RDW geen mandaat te geven om een ontheffing te verlenen aan brede voertuigen op deze wegen (brede voertuigen dienen een ontheffing aan te vragen om op de openbare weg te rijden).*