

1245-94

**Aanvullingen MER omlegging
provincialeweg Baarle**

Aanvulling MER omlegging provincialeweg Baarle

1. Mogelijkheden om doorgaand verkeer Breda – Baarle – Turnhout v.v. via de N260 te leiden

a) Wat is in het model het rijtijd en afstandsverschil tussen Breda-Baarle via de N639 en de N260, onderscheiden naar personen en vrachtverkeer?

Een dubbele meting is nodig. Er zijn namelijk 2 verkeersstromen die gemeten moeten worden: verkeer vanuit westkant Breda (Antwerpen en Rotterdam), te meten vanaf aansluiting Ulvenhout en verkeer vanuit Breda/noordkant Breda (Utrecht) moet worden gemeten vanaf knooppunt A27/A58 (knooppunt St. Annabosch).

Via Routeplanner:

	Aansluiting Ulvenhout (A58) => St. Annaplein (Baarle)					
	N14 via Meerle		N639 via Chaam		N260 via Alphen	
	reisafstand	reistijd	reisafstand	reistijd	reisafstand	reistijd
personenauto	18,2 km	31 min.	15,7 km	21 min.	27,2 km	27 min.
vrachtauto (40 ton)	18,2 km	39 min.	15,7 km	28 min.	27,2 km	36 min.

: optimale route volgens www.routenet.nl

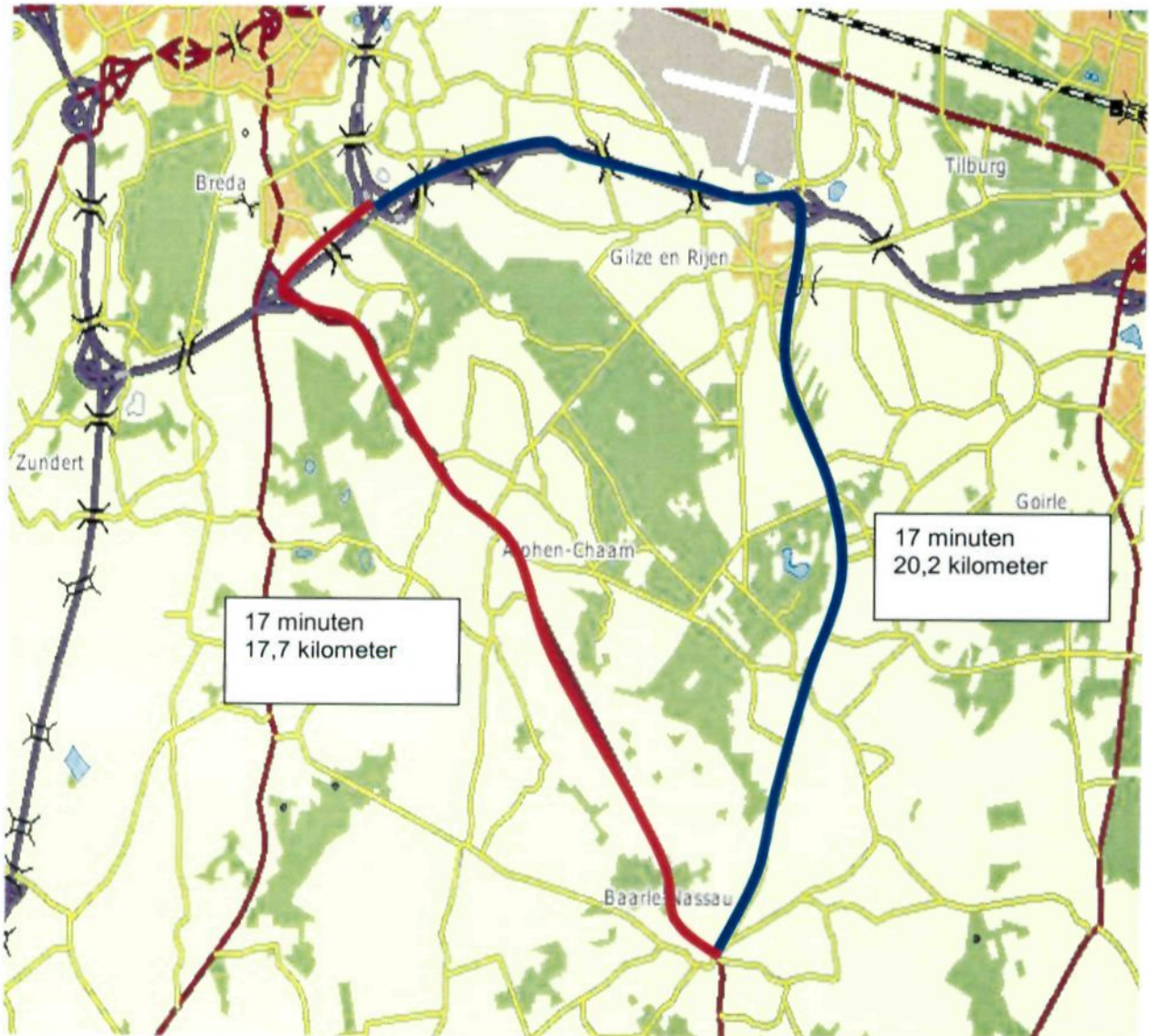
	Aansluiting Breda op A27 (Franklin Rooseveltlaan)			
	N639 via Chaam		N260 via Alphen	
	reisafstand	reistijd	reisafstand	reistijd
personenauto	24,7 km	28 min.	29,0 km	27 min.
vrachtauto (40 ton)	24,7 km	36 min.	29,0 km	36 min.

: optimale route volgens www.routenet.nl

De snelheid van het vrachtverkeer is circa 80 – 90 km/uur. Voor vrachtverkeer betekent dit dus een geringere reistijdwinst dan voor autoverkeer om via de A58 en de N260 naar Baarle te rijden.

Rijtijdmeting:

Er heeft een rijtijdmeting plaatsgevonden op zondag 23 januari om 16.00 uur.





c) Wat zijn in het verkeersmodel de effecten van de door de Commissie genoemde maatregelen die beogen het verkeer over de N260 te leiden in plaats van over de N639 ?

De effecten van de door de Commissie genoemde maatregelen ter afwaardering van de N639 en opwaardering van de N260 zijn slechts gedeeltelijk te modelleren. Alleen een ander snelheidsregiem (60 buiten de kom en 30 binnen de kom op de route N639) is in te brengen in het verkeersmodel. Dat is reeds in een eerdere fase gebeurd als onderdeel van een zogenaamde 'gevoeligheidsanalyse'. Tijdens deze analyse is gekeken naar de effecten op beide routes als de N639 als Erftoegangsweg wordt ingericht, met 60 buiten en 30 km/uur binnen de bebouwde kom. Het effect hiervan bleek

gering, er trad een verschuiving op naar de N260 van minder dan 10 % van de etmaalintensiteit op de N639.

Een risico bij volwaardige afwaardering van de N639 is het relatief aantrekkelijker worden van een meer westelijke route: aansluiting Ulvenhout – Meerle – Ulicoten – Baarle. Deze route is, met uitzondering van de kern Meerle, redelijk geschikt als doorgaande route.

Hieronder wordt per door de Commissie voorgestelde maatregel een (indicatieve) schatting gemaakt van het effect:

Visuele profielversmalling van de N639 in combinatie met een snelheidsregiem van 60 km/uur

Het effect van een visuele profielversmalling is zeer gering. Het zal een (beperkt) effect hebben op de gereden snelheid, maar niet leiden tot een andere routekeuze.

Het effect van 60 km/uur is groter, zoals aangegeven zal iets minder dan 10 % van de etmaalintensiteit op de N639 verschuiven naar de N260. Hierbij wordt echter uitgegaan van een daadwerkelijk gereden snelheid van 60 km/uur. Gezien de huidige inrichting en rechtstanden van de N639 zal er een aanzienlijke inspanning moeten worden verricht (snelheidsremmende maatregelen en/of snelheidscamera's) om daadwerkelijk het snelheidsregiem van 60 km/uur te kunnen afdwingen. Dit lijkt, gezien ervaringen op andere vergelijkbare 60 km/uur-wegen een utopie.

Fysieke maatregelen in de te passeren kommen (Ulvenhout, Chaam, Baarle-Hoogbraak)

Ulvenhout wordt niet gepasseerd. Verkeer vanuit het Station Breda via Chaam naar Baarle rijdt conform de routeplanner via de snelwegen A27 en A58 en niet door Breda en Ulvenhout.

Het is niet zuiver om Hoogbraak als aparte kom te benoemen, omdat het een wijk van Baarle is. De N639 binnen de bebouwde kom, bestaande uit Hoogbraak, Chaamseweg en Nieuwstraat, is van dezelfde categorie en orde als de N260 binnen de bebouwde kom. Deze bestaat uit de Alphenseweg en Sint Annaplein. Beide routes zullen na realisatie van de omlegging een verkeersluwer inrichting krijgen.

Resteren effecten van fysieke maatregelen in de kom van Chaam. Fysieke maatregelen hier zullen het 30 km/uur-regiem moeten ondersteunen en afdwingen. Hiermee kan een effect worden bereikt, omdat de route minder aantrekkelijk wordt voor doorgaand verkeer richting Baarle en verder. Het effect is, in combinatie met afgedwongen snelheidsregiem van 60 km/uur buiten de kom iets minder dan 10 %, zoals reeds is beschreven.

Een knip voor vrachtverkeer in de kom van Baarle

Een fysieke afsluiting voor vrachtverkeer, in welke kom dan ook, is geen realistische maatregel. Een fysieke maatregel, zoals een versmalling of hoogtepotaal, om doorgaand vrachtverkeer te weren heeft ook consequenties voor bestemmingsverkeer (bevoorrading, verhuizingen), brandweer en vuilnisophaaldiensten. Daarmee is een fysieke afsluiting voor vrachtverkeer dan ook geen realistische maatregel.

Het instellen van een verbod voor vrachtwagens, met uitzondering van bestemmingsverkeer, behoort wel tot de mogelijkheden in de kom van Baarle of bijvoorbeeld Chaam. Echter, ook deze maatregel is niet realistisch te noemen, omdat hij staat of valt met intensieve en structurele handhaving. Recente ervaringen in Denekamp en Asten leren dat een vrachtwagenverbod gewoonweg niet werkt, omdat de politie niet continu ter plaatse kan en wil zijn om vrachtwagens aan te houden en de vrachtbrieven van de chauffeurs te checken. Bovendien kan aan de hand van vrachtbrieven nog niet in alle gevallen worden vastgesteld of het gaat om bestemmingsverkeer of doorgaand verkeer, omdat chauffeurs soms een tussenbestemming hebben (bijvoorbeeld iets willen eten of kopen onderweg of bij iemand langgaan). De kosten van dergelijke zeer intensieve handavingsacties wegen nooit op tegen de baten en de regionale politie zal dan ook niet haar medewerking aan deze maatregel toezeggen.

Fysieke maatregelen in de Generaal Maczeklaan

Extra fysieke maatregelen in de Generaal Maczeklaan zullen niet leiden tot een verschuiving van verkeer van de N639 naar de N260, omdat doorgaand verkeer door Baarle vanuit de N639 niet via de Generaal Maczeklaan (en verder via de Alphenseweg en oostelijke omlegging) rijdt, maar door het centrum van Baarle.

Aangepaste bewegwijzering op onder andere de A27 en A58

Het aanpassen van de ANWB-bewegwijzering zal in beperkte mate effect hebben op de routekeuze. Dit geldt alleen voor onbekenden in het gebied maar Baarle kent veel toeristische bezoekers die met enige regelmaat Baarle bezoeken en daarbij al jaren dezelfde route kiezen.

Onbekenden maken gebruik van kaarten, routeplanners, routenavigatie in het voertuig of bewegwijzering. Een deel van de onbekenden zal puur op bewegwijzering rijden en dus via de N260 gaan rijden. Welk deel van de onbekenden dit is en hoe groot het aandeel van de onbekenden in het totaal van weggebruikers is, is niet in te schatten. Wel ligt het voor de hand dat het gaat om een zeer beperkte groep.

Zodanige vormgeving van de aansluiting van de omlegging op de Alphenseweg, dat het verkeer vanuit het zuiden bewust moet afslaan om via Baarle en de N639 te rijden

Een andere kruispuntvorm dan een rotonde, zoals is voorzien, is niet mogelijk. Uitzondering hierop vormt een verkeersregelinstallatie (VRI). Een vormgevingsvariant, waarbij de route oostelijke omlegging – N260-Noord wordt benadrukt, en de Alphenseweg-Zuid hierop ondergeschikt aantakt is niet denkbaar in verband met de verkeersafwikkeling en doorstroming ter plaatse. Dit staat los van het feit of een noordelijke tak wordt gerealiseerd. Er zal, ook na realisatie van de (noord)oostelijke omlegging, nog altijd een dermate grote verkeersstroom naar Baarle zijn (5.000 - 7.000 motorvoertuigen per etmaal), dat bij iedere andere vormgevingsvariant dan een rotonde of VRI zal vastlopen.

Conclusie: het totale effect van de door de Commissie genoemde maatregelen, ter afwaardering van de N639 en opwaardering van de N260, is zeer gering. Er zal in slechts beperkte mate een verschuiving optreden van de N639 naar de N260. Bovendien moet een zeer forse inspanning gedaan worden om deze beperkte verschuiving te laten plaatsvinden (complete herinrichting van de N639, ondersteund door een groot aantal fysieke snelheidsremmende maatregelen).

d) Welke effecten geeft het verkeersmodel als in het model het vrachtverkeer per definitie via de N260 rijdt (de in het concept-advies genoemde 10 % van het verkeer, zijnde 22 % van de intensiteit) ?

Het is een foutieve interpretatie dat het vrachtverkeer 10 % deel uitmaakt van het totale verkeer en daarmee 22 % van de intensiteit. Het vrachtverkeer maakt ongeveer 10 % uit van de totale etmaalintensiteit op de N639. Een vertaling naar pae's (personenauto-equivalenten) is niet op zijn plaats, omdat voor alle aspecten die in het mer worden onderzocht, verkeersintensiteiten de basis vormen en geen pae's. Dit geldt voor de aspecten 'mobiliteit', 'verkeersonveiligheid', 'externe veiligheid', 'barrièrewerking', 'langzaam verkeer' en 'geluid, trillingen en lucht'. Uitzondering hierop vormt het aspect 'bereikbaarheid'.

In het verkeersmodel Baarle is geen vrachtwagenmatrix opgenomen, om verschillende redenen. Dit betekent dat vrachtverkeer niet apart gemodelleerd kan worden om antwoord te geven op de vraag van de Commissie. De vraag is echter een theoretische vraag, omdat in praktijk nooit een situatie kan ontstaan, waarbij alle vrachtverkeer per definitie via de N260 rijdt (zie ook de beantwoording van 1c).

e) Waarop baseren de gemeente en de provincie de veronderstelling dat geen uitwerking gegeven zal worden aan het provinciale beleid de N639 af te waarderen?

Momenteel wordt in alle Brabantse GGA-regio's (Gebiedsgerichte Aanpak) gewerkt aan 'regionale visies' op het beschikbare wegennet (regionale netwerkvisie HWN/OWN). Voor de GGA-regio Breda heeft er op 27 januari 2005 een regionale workshop plaatsgevonden. In de workshop van 27 januari j.l. zijn er nog geen concrete uitspraken gedaan over de N639 in relatie tot het beschikbare wegennet. Wel is geconstateerd dat maatregelen aan de N639 tot een verplaatsing van verkeersstromen zullen leiden m.n. naar de verbinding Meerle-Ulicoten.

Helaas is er nu dus vanuit de regio nog geen visie op de toekomstige functie van de N639 beschikbaar. Een afgeronde regiovisie zal in mei 2005 beschikbaar zijn. De visie binnen de provincie is dat de N639 altijd een gebiedsontsluitende functie zal behouden. Is het niet als type A, weg van het RVN (provinciale weg), dan toch als type B (gemeentelijke gebiedsontsluitingsweg). Afwaarderen is dan niet aan de orde, overdracht naar de gemeente wellicht wel (hoewel niet erg voor de hand liggend gelet op de lengte van de weg en de onderhoudskosten). Vanuit deze gedachte zal gebruik en functie van de N639 naar de toekomst toe niet wezenlijk veranderen.

f) In hoeverre kan er budgettaire uitruil zijn tussen de aanleg van de noordelijke tak en het nemen van afwaarderingsmaatregelen op de N639?

Uitruil van middelen zal niet zonder meer plaatsvinden. Ook al komt er geen noordelijke omlegging, dan ligt een afwaardering van de N639 nog niet voor de hand (zie boven). Verder is het zo dat de oplossing van de komproblematiek Baarle een hoge prioriteit heeft, een eventuele afwaardering van de N639 heeft een veel mindere urgentie. Het geld gaat dan eerder naar de oplossing van een andere komproblematiek (bijv. Erp of Boekel).

2 Nevendoelen van de omlegging

2a / 2b) Wat zijn de nevensdoelstellingen van de gemeente met de omlegging? Welke omvang hebben de onderliggende problemen? In hoeverre wordt in de alternatieven van het MER (noordoostelijke omlegging in alle varianten en de oostelijke omlegging in de in het MER beschreven varianten) en in de ondoorgerekende oostelijke omlegging met maatregelen voldaan aan de nevensdoelstellingen?

Dagelijks maken landbouwvoertuigen, personen en vrachtauto's gebruik van de wegen door het dorp. De leefbaarheid langs de provinciale wegen alsook op andere wegen rond het centrum (bijvoorbeeld de smalle Leliestraat) staat onder druk door de hoge intensiteit in relatie tot de capaciteit en functie van de wegen waar het verkeer op wordt afgewikkeld. Als gemeente Baarle-Hertog samen met provincie Antwerpen en gemeente Baarle-Nassau streven we naar een duurzame oplossing voor de hele kern Baarle voor wat betreft de verkeersleefbaarheid. Daarmee zijn de in uw memo benoemde nevensdoelen in feite niet apart benoembaar als nevensdoelen maar grotendeels onderdeel van het hoofddoel.

In de aanloop tot het opstellen van het mer hebben we gezocht naar mogelijke oplossingen anders dan de in het mer onderzochte alternatieven. Er is gezocht naar oplossingen zowel buiten als binnen Baarle. In de startnotie benoemen we naast de Verkennende studie (1999) en de Effectenstudie (2000) het Verkeersstructuurplan (2001) en het Ruimtelijk Economisch Kaderplan (REK) (2002). Het verkeersstructuurplan definieert verkeerskundige problemen en geeft binnen de huidige structuur oplossingen op het verkeerskundige vlak. In het REK, dat voor beide gemeenten op structuurplanniveau is uitgewerkt, zijn binnen de beperkte ruimte van het dorp ruimtes benoemd die mogelijkheden bieden aan ontwikkelingen.

De geboden oplossingen zijn echter niet afdoende. Er zijn geen alternatieve routes mogelijk waardoor het verkeer gebruik blijft maken van de bestaande wegenstructuur in het centrum. Dit betekent dat geen alternatieven worden geboden aan het landbouwverkeer en het oost-west verkeer. Het oost-west verkeer wordt inzichtelijk door bestudering van het kenteken onderzoek (Kentekenonderzoek Baarle-Nassau en Baarle-Hertog, Grontmij, januari 2003) (zie kopje kwantificering problematiek).

Ontwikkelingen Baarle

Ondertussen staat de verdere ontwikkeling van Baarle niet stil. Het REK benoemt ontwikkelingen als het creëren van een parkeerterrein aan de oostzijde, een uitbreiding van het huidige lokale bedrijventerrein en het creëren van eenheid door woningbouw toe te voegen op lege plekken in het dorp.

Parkeerterrein

Het creëren van een parkeerterrein biedt een oplossing aan de vele verkeersbewegingen van automobilisten die opzoek zijn naar een parkeerplek en aan de vele geparkeerde auto's in het centrum m.n. op zondag. Inwoners en toeristen krijgen daarmee de rust en openruimte terug die hun de mogelijkheid geeft te leven en te recreëren. Een toeristische gemeente als Baarle met veel horecagelegenheden inclusief terras, winkels, recreanten te voet en recreanten op de fiets is gebaat bij het ontstaan van ruimte voor activiteiten, de afname van stank door uitlaatgassen en het verhogen van een aantrekkelijker beeld van het centrum.

Bedrijventerrein

De uitbreiding van het bedrijventerrein aan de Oostzijde van Baarle is voorzien in het provinciale uitwerkingsplan Landelijke regio Zundert en omgeving. Het bestaande terrein kan in de toekomst worden aangevuld met 7 hectaren. Zaak is dat het bedrijventerrein zodanig wordt ontsloten dat al het ongewenste vrachtverkeer een andere route kiest dan door de kern en de smalle Leliestraat die het vrachtverkeer met moeite kunnen verwerken.

Woningbouw

Het ontsluiten van het centrum wordt meer en meer een issue nu de gemeente Baarle-Nassau in haar woonvisie (najaar 2004) heeft aangetoond een fors tekort aan woningen te hebben. Tot 2015 mag de gemeente van de provincie Noord-Brabant in het centrum en aangrenzend aan het centrum van Baarle-Nassau 350 woningen extra bouwen. Als gevolg van dit besluit is in december 2004 gestart met het opstellen van een concept bestemmingsplan om de ontwikkeling van woningbouw mogelijk te maken.

Ook de gemeente Baarle-Hertog heeft nog voldoende terreinen waarop inbreiding gepland en in voorbereiding is.

De plannen leiden dus tot fors meer woningen in Baarle die niet in de verkeersprognoses zijn meegenomen.

Een werkelijke optimalisatie van de leefbaarheid vinden we niet binnen de huidige wegenstructuur die ook onvoldoende mogelijkheden biedt om toekomstige ontwikkelingen op te vangen. Ook een Oostelijke omlegging biedt geen oplossing omdat het doorgaande verkeer waaronder landbouw en vracht verkeer nog steeds deels door het centrum rijden. Het verkeers leefbaarheids probleem wordt in deze variant alleen deels opgelost.

De noordtak, ingericht als een weg met gemeentelijke allure gecombineerd met een oosttak, biedt een alternatief aan het landbouw, personen en vrachtverkeer dat zowel uit Alphen, Chaam, Meerle, Hoogstraten en Turnhout afkomstig is en dat niet door het centrum hoeft te rijden of er niet hoeft te parkeren.

Ontwikkelingen buiten Baarle

Aansluiting Gilze

De A58 zit op dit moment redelijk vol. De weg kent ter hoogte van Gilze reeds regelmatig problemen. In de toekomst worden problemen voorzien wanneer de noordwesttangent bij Tilburg wordt gerealiseerd. De noordwesttangent wordt ontsloten via knooppunt Gilze. De weg zal het verkeer afwikkelen van de bestaande wijk de Reeshof en de nieuwe woonwijk die aansluit op de Reeshof. Bij regelmatige filekans is de kans groot dat men dit knooppunt mijdt en de weg via Gilze-Alphen onaantrekkelijk blijft voor de bestuurder uit de richting Breda.

kwantificering problematiek

Oost-west verkeer

Het doorgaande Oost-west verkeer dat geen herkomst of bestemming in Baarle heeft rijdt via een groot aantal routes door Baarle. Het doorgaande Oost-west verkeer vanuit de zuidwest en westkant van Baarle (Hoogstraten, Ulicoten, Zondereigen en omgeving) naar de noordoostkant van Baarle (Alphenseweg) behelst het grootste deel van het doorgaande Oost-west verkeer. Dit verkeer, dat voor een deel uit landbouwverkeer bestaat, zal via de noordelijke tak geleid kunnen worden en daarmee dus worden geweerd uit het centrum van Baarle.

In onderstaande figuur zijn de huidige (2004) doorgaande Oost-west verkeersstromen gevisualiseerd door de kern van Baarle die via de noordelijke tak geleid kunnen worden. Dit verkeer gebruikt een tweetal routes: de Generaal Maczeklaan en de route door het centrum van Baarle.



Sluipverkeer

WERKDAG	Weg	Nul	Oostelijke omlegging		Planalternatief en MMA	
			Kom 50 km/u	Kom 5 km/u	Kom 50 km/u	Kom 5 km/u
	Alphenseweg	66	2	2	2	2
	Bredaseweg	33	33	33	0	0
	Turnhoutseweg	57	34 - 57	41 - 57	34	41

Bij alleen een oostelijke omlegging zal het doorgaande verkeer vanaf de Alphenseweg via de oostelijke omlegging rijden en blijft er, net zoals in het planalternatief en MMA, circa 2 % ongewenst doorgaand verkeer (sluipverkeer) over op de Alphenseweg. De oostelijke omlegging biedt geen soelaas voor sluipverkeer op de Bredaseweg. Dit percentage zal dan ook gelijk zijn aan dat in de nulsituatie. Voor de Turnhoutseweg geldt dat het percentage sluipverkeer zal liggen tussen de percentages van het planalternatief en MMA en de percentages van het nulalternatief.

ZONDAG	Weg	Nul	Oostelijke omlegging		Planalternatief en MMA	
			Kom 50 km/u	Kom 5 km/u	Kom 50 km/u	Kom 5 km/u
	Alphenseweg	68	2	2	2	2
	Bredaseweg	28	28	28	0	0
	Turnhoutseweg	52	29 - 52	34 - 52	29	34

Bij alleen een oostelijke omlegging zal het doorgaande verkeer vanaf de Alphenseweg via de oostelijke omlegging rijden en blijft er, net zoals in het planalternatief en MMA, circa 2 % ongewenst doorgaand verkeer (sluipverkeer) over op de Alphenseweg. De oostelijke omlegging biedt geen soelaas voor sluipverkeer op de Bredaseweg. Dit percentage zal dan ook gelijk zijn aan dat in de

nulsituatie. Voor de Turnhoutseweg geldt dat het percentage sluipverkeer zal liggen tussen de percentages van het planalternatief en MMA en de percentages van het nulalternatief.

Barrièrewerking

Werkdagen	Nul		Oostelijke omlegging				Planalternatief en MMA			
			50 km/u		5 km/u		50 km/u		5 km/u	
Binnen de bebouwde kom	int/h	oversteek	int/h	oversteek	int/h	oversteek	int/h	oversteek	int/h	oversteek
Gen. Maczeklaan	366	goed	367	goed	810	matig	229	Goed	511	redelijk
Alphenseweg	693	redelijk	355	goed	500	redelijk	355	Goed	500	redelijk
Nieuwstraat	837	matig	800	matig	17	goed	598	Redelijk	17	goed

De oversteekbaarheid op werkdagen is bij een oostelijke omlegging voor de Generaal Maczeklaan (5 km/uur-variant) en de Nieuwstraat (50 km/uur-variant) iets slechter dan bij het planalternatief/MMA.

Zondagen	Nul		Oostelijke omlegging				Planalternatief en MMA			
			50 km/u		5 km/u		50 km/u		5 km/u	
Binnen de bebouwde kom	int/h	oversteek	int/h	oversteek	int/h	oversteek	int/h	oversteek	int/h	oversteek
Gen. Maczeklaan	282	goed	300	goed	860	matig	227	Goed	516	redelijk
Alphenseweg	949	slecht	491	redelijk	743	matig	491	redelijk	725	matig
Nieuwstraat	1145	slecht	1083	slecht	38	goed	851	matig	138	goed

De oversteekbaarheid op werkdagen is bij een oostelijke omlegging voor de Generaal Maczeklaan (5 km/uur-variant) en de Nieuwstraat (50 km/uur-variant) iets slechter dan bij het planalternatief/MMA.

Kwantificering intensiteiten / capaciteiten



De I/C-verhouding is voor zowel de werkdag als zondag bepaald voor een aantal wegvakken. De resultaten staan in de volgende tabellen.

Werkdagen	capaciteit	V0		Noordoost, 50 km		Noordoost, 5 km		Oost, 50 km		Oost, 5 km	
		Intensiteit	I/C-verh.	Intensiteit	I/C-verh.	intensiteit	I/C-verh.	Intensiteit	I/C-verh.	intensiteit	I/C-verh.
buiten de beb. Kom											
Alphenseweg (binnen rondweg)	2400	808	0,34	514	0,21	484	0,20	476	0,2	404	0,17
Bredaseweg (binnen rondweg)	2400	779	0,32	414	0,17	353	0,15	760	0,32	746	0,31
Turnhoutseweg	1500	1015	0,68	476	0,32	402	0,27	644	0,43	566	0,38
Oostelijke tak Rondweg	3500	-	-	611	0,17	716	0,20	366	0,10	444	0,13
Noordelijke tak Rondweg	3500	-	-	361	0,10	520	0,15	-	-	-	-
binnen de beb. Kom											
Alphenseweg	770	693	0,90	355	0,46	500	0,65	355	0,46	500	0,65
Chaaamseweg	770	869	1,13	651	0,85	162	0,21	860	1,12	162	0,21
Molenstraat	770	912	1,18	339	0,44	6	0,01	500	0,65	5	0,01
Levestraat	660	256	0,39	331	0,17	383	0,58	250	0,38	683	1,03
Gen. Maczeklaan	660	366	0,55	229	0,35	511	0,77	367	0,56	810	1,23

Tabel: intensiteit/capaciteit-verhouding werkdag

Zondagen	capaciteit	V0		Noordoost, 50 km		Noordoost, 5 km		Oost, 50 km		Oost, 5 km	
		Intensiteit	I/C-verh.	Intensiteit	I/C-verh.	intensiteit	I/C-verh.	Intensiteit	I/C-verh.	intensiteit	I/C-verh.
buiten de beb. Kom											
Alphenseweg (binnen rondweg)	2400	1171	0,49	701	0,29	676	0,28	701	0,29	600	0,25
Bredaseweg (binnen rondweg)	2400	1057	0,44	723	0,30	435	0,18	1040	0,43	1010	0,42
Turnhousweg	1500	1353	0,90	726	0,48	612	0,41	927	0,62	807	0,54
Oostelijke tak Rondweg	3500	-	-	802	0,23	951	0,27	525	0,15	637	0,18
Noordelijke tak Rondweg	3500	-	-	327	0,09	611	0,17	-	-	-	-
binnen de beb. Kom											
Alphenseweg	770	949	1,23	491	0,64	725	0,94	491	0,64	723	0,94
Chaamseweg	770	1280	1,66	1024	1,33	213	0,28	1041	1,35	1031	1,34
Molenstraat	770	1201	1,56	499	0,65	9	0,01	690	0,90	9	0,01
Lefiestraat	660	179	0,27	102	0,15	397	0,6	174	0,25	740	1,12
Gen. Maczeklaan	660	282	0,43	227	0,34	516	0,78	300	0,45	860	1,30

Tabel: intensiteit/capaciteit-verhouding zondag

-  = aanzienlijk hogere intensiteit dan in Noordoost
 = aanzienlijk lager gebruik van de oostelijke omlegging dan in Noordoost

Zoals blijkt uit de tabellen is de intensiteit voor de meeste wegen aanzienlijk hoger in de variant met alleen een oostelijke omlegging dan in de variant met een noordoostelijke omlegging. De intensiteits/capaciteitsverhouding, waarmee de verkeersafwikkeling wordt bepaald, is voor deze wegen dan ook slechter.

De volgende modellenplots van het verkeersmodel visualiseren de verkeersstromen voor de twee varianten (met oostelijke en noordoostelijke omlegging) voor de werkdag en de zondag.

Noordoostelijke omlegging, werkdag



Noordoostelijke omlegging, zondag



Oostelijke omlegging, zondag



c) Welke aanvullende maatregelen zijn denkbaar om de genoemde nevenproblemen (deels) op te lossen ?

Oost-west verkeer (o.m. landbouwverkeer) is niet te weren uit de kom van Baarle zonder goede Oost-west verbinding. De generaal Maczeklaan is ongeschikt om als Oost-west-verbinding te fungeren. Andere parallelle verbindingen die eventueel geschikt te maken zijn, zijn niet voorhanden. Dat geldt ook voor routes voor landbouwverkeer. Ook hier ontbreekt een geschikte Oost-west-verbinding.

d) Hoe ziet de uiteindelijke vergelijking van de alternatieven / varianten eruit inclusief toetsing aan de doelstelling en nevendoelestelling (zie tabel MER p.168), maar dan dus uitgebreid met nieuwe kolommen voor de varianten met alleen de oostelijke omlegging, en nieuwe regels voor de (neven)doelen

	Nul	Oost	Noord-oost	MMA
Verkeers- en vervoersaspecten				
Mobiliteit	0	0/+	+	+
Bereikbaarheid	0	0/+	+	++
Verkeers(on)veiligheid	0	0/+	+	++
Externe veiligheid	0	0/+	+	+
Barrièrewerking	0	0/+	+	+
Langzaam verkeer	0	0/-	-	-
Milieu-aspecten				
Bodem en water	0	0	0	0/-
Natuur	0	0	0/-	+
Landschap	0	0/-	-	-
Cultuurhistorie	0	0/-	-	-
Archeologie	0	-	-	-/- -
Geluid, trillingen en lucht	0	0/+	+	+
Ruimtelijke en planologische aspecten				
Stedenbouw bestaand	0	0	0	0
Stedenbouw gepland	0	0	0	0
Landbouw	0	0/-	-	-
Recreatie	0	0	0/-	0/-
Realisatiekosten				
Kosten	0	0/-	-	-/- -
Nevendoelen				
Flexibiliteit toekomstige ontwikkelingen	0	+	++	++
Weren landbouwverkeer uit de kom van Baarle	0	0	+	+
Aanvoerroute transferium-oost	0	+	++	++
Oplossen verkeersproblematiek Leliestraat/Maczeklaan	0	0 (50 km) -- (knip)	+ (50 km) - (knip)	+ (50 km) - (knip)
Weren van oost-west verkeer door Baarle	0	0	++	++

 : aspecten waar de NO-omlegging beter op scoort dan de oostelijke omlegging

 : aspecten waar de oostelijke omlegging beter op scoort dan de NO-omlegging