

MEMO

Datum: 17 april 2023

Onderwerp: Verkeersanalyse afsluiten Baarlosestraat (Laefplein Maasbree)

Aanleiding

In opdracht van de gemeente Peel en Maas en een ontwikkelaar stelt BRO het bestemmingsplan "Laefplein" in Maasbree op. De ontwikkeling betreft onder andere de aanleg van een autovrijplein. Door de aanleg van het autovrijplein wordt feitelijk de Baarlosestraat tussen de Dorpstraat en Op de Kemp afgesloten voor gemotoriseerd verkeer.

De gemeente Peel en Maas heeft behoefte aan inzicht in de verkeersgevolgen van het afsluiten van dit gedeelte van de Baarlosestraat op de directe omgeving.



Afbeelding 1: Autovrij Laefplein (bron: BRO Gebiedsvisie Laefplein juni 2021)

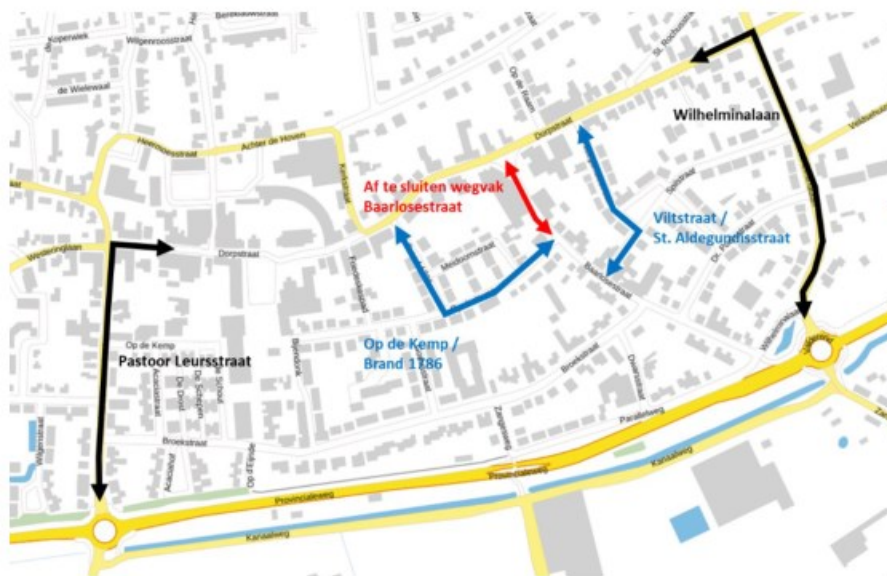
Beschrijving functie en gebruik Baarlosestraat

De Baarlosestraat is een noord-zuid verbinding tussen de Dorpstraat en Parallelweg. De Baarlosestraat is een erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 30 km/uur. De verkeersintensiteit op het af te sluiten weggedeelte van de Baarlosestraat (tussen de Dorpstraat en Op de Kemp) bedraagt 441 motorvoertuigen per etmaal (verkeerstelling 2023).

De Baarlosestraat ligt parallel aan de Pastoor Leursstraat en Wilhelminalaan. Beide wegen zijn gebiedsontsluitingswegen met een maximumsnelheid van 50 km/uur. Gelet op de ligging van de Baarlosestraat ten opzichte van deze twee gebiedsontsluitingswegen én de verkeerskundig lage verkeersintensiteit wordt aangenomen dat de Baarlosestraat (voornamelijk) een functie voor bestemmingsverkeer heeft en niet door doorgaand verkeer gebruikt wordt.

Analyse afsluiten Baarlosestraat

Door het afsluiten van de Baarlosestraat moet bestemmingsverkeer (om)rijden via andere routes en heeft daarbij de keuze uit routes via de hoofdwegenstructuur (N275/Pastoor Leursstraat/Wilhelminalaan) en/of de interne wegenstructuur in de wijk (Op de Kemp/Brand 1786 en/of Viltstraat/St. Aldegundisstraat).



Afbeelding 2: Alternatieve routes afsluiten Baarlosestraat

De verkeersintensiteiten op de Baarlosestraat zijn te laag om aan te kunnen geven hoe het verkeer na afsluiting van de straat zich zal verdelen over de interne- en hoofdwegenstructuur. In deze memo is uitgegaan van de situatie dat al het gemotoriseerd verkeer zich zal verplaatsen naar de interne wegenstructuur. Omdat dit echter niet voor de hand liggend is, moet dit als worstcase scenario gezien worden.

Analyse interne wegenstructuur

Na het afsluiten van de Baarlosestraat heeft gemotoriseerd verkeer op de interne wegenstructuur keuze uit de een route via: Op de Kemp/Brand 1786 en een route via: Viltstraat/St. Aldegundisstraat. Vanwege de relatief lage verkeersintensiteiten op de Baarlosestraat kan ook hier niet aangegeven worden hoe het gemotoriseerd verkeer zich over beide routes en welke richting zich zal verdelen. Er is daarom voor beide routes een worstcasescenario opgesteld waarbij al het gemotoriseerd volledig aan de ene en daarna volledig aan de andere route is toegedeeld. Om de bestaande verkeersintensiteiten op de genoemde straten in beeld te brengen zijn in maart 2023 verkeerstellingen uitgevoerd.

Route	Straten	Huidige verkeersintensiteit	Toename verkeersbewegingen	Toekomstige verkeersintensiteit
Route via Op de Kemp en Brand 1786	Op de Kemp	216	+441	657
	Brand 1786	159	+441	600
Route via Viltstraat/St. Aldegundisstraat	Viltstraat	73	+441	514
	St. Aldegundisstraat	500*	+441	941

* Van de St. Aldegundisstraat zijn geen verkeerstellingen beschikbaar. De verkeersintensiteit is daarom op basis van het regionale verkeersmodel bepaald

Tabel 1 : huidige- en toekomstige verkeersintensiteiten routes interne wegenstructuur

Beoordeling worstcasescenario's

De verkeersintensiteiten op de onderzochte straten blijven in de toekomstige situatie (ruim) onder 1.000 mvt/etm. Hoewel in relatieve zin sprake is van forse toenames, zijn de absolute aantallen verkeerskundig gezien beperkt. Voor een erftoegangsweg wordt vaak een als referentie een verkeersintensiteit van maximaal 3.000 tot 4.000 mvt/etm aangehouden. De toekomstige verkeersintensiteiten blijven hier ruim onder. De toekomstige verkeersintensiteiten blijven passend bij de functie van de straten. Bij de verkeersintensiteiten tot 1.000 motorvoertuigen per etmaal komt de oversteekbaarheid van de genoemde straten ook niet in gevaar.

Advies

Uit de analyse van de worstcase situatie waarbij al het verkeer door afsluiting van de Baarlosestraat zich verplaatst naar één route op de interne wegenstructuur blijkt dat de toekomstige verkeersintensiteiten acceptabel zullen blijven voor een erftoegangsweg. Bovendien zullen de toekomstige verkeersintensiteiten op de onderzochte straten in de praktijk zeer waarschijnlijk lager uitvallen. Vanwege de horecafuncties aan de Dorpstraat is het aannemelijk dat een deel van de bezoekers per auto van buiten Maasbree komt. Na afsluiting van de Baarlosestraat zijn de routes via de hoofdwegenstructuur voor deze bezoekers aantrekkelijker (korter en sneller). Daarnaast is het niet voor de hand liggend dat als al het verkeer zich naar de interne wegenstructuur zou verplaatsten, al dit verkeer zich ook verplaatst naar één route.

Uit bovenstaande wordt de conclusie getrokken dat de afsluiting van de Baarlosestraat voor gemotoriseerd verkeer verkeerskundig niet tot knelpunten zal leiden op de interne wegenstructuur.