



# Verkeersafwikkeling Poortmannen

Verkenning varianten

Larixplein 1  
5616 VB Eindhoven  
Netherlands  
Transport & Planning  
Trade register number: 56515154

+31 88 348 42 50 **T**  
info@rhdhv.com **E**  
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document : Verkeersafwikkeling Poortmannen

Ondertitel: Verkenning varianten

Referentie: R003\_T&P\_BE8567

Versie: definitief

Datum: 1 februari 2017

Projectnaam: Verkeersafwikkeling Poortmannen

Projectnummer: BE8567-101-100

Auteur(s): Dirk Jan Huisman / William van Genugten

**Disclaimer**

No part of these specifications/printed matter may be reproduced and/or published by print, photocopy, microfilm or by any other means, without the prior written permission of HaskoningDHV Nederland B.V.; nor may they be used, without such permission, for any purposes other than that for which they were produced. HaskoningDHV Nederland B.V. accepts no responsibility or liability for these specifications/printed matter to any party other than the persons by whom it was commissioned and as concluded under that Appointment. The quality management system of HaskoningDHV Nederland B.V. has been certified in accordance with ISO 9001, ISO 14001 and OHSAS 18001.

## 1. Inleiding

De dorpen Heeze en Leende hebben op dit moment te maken met vrachtverkeer dwars door de dorpskernen. Het is een jarenlange wens om dit vrachtverkeer terug te dringen en zo de leefbaarheid te verbeteren. In 2010 is het voorkeurstracé van de Centrale As, na een intensief participatietraject, vastgesteld. Dit is een alternatieve route die verkeer afleidt van de huidige route. De Centrale As is in 2013 opgenomen in de structuurvisie Heeze-Leende 2013-2030.

Het is niet eenvoudig om deze Centrale As te realiseren omdat er enkele dure en ingewikkelde ingrepen nodig zijn: een aanpassing van een oprit naar de A2 en een spoorwegonderdoorgang. Dit kan alleen in samenwerking met de provincie Noord-Brabant, Prorail en Rijkswaterstaat. De besprekingen zijn volop aan de gang. Dat neemt niet weg dat het nog een tijd gaat duren voordat de Centrale As kan worden aangelegd.

De gemeenteraad wil niet wachten op de Centrale As en zo snel mogelijk lokale problemen aanpakken. Één van de kansrijke projecten is de verbetering van de verkeersafwikkeling van de Poortmannen.

Royal HaskoningDHV is gevraagd om nader onderzoek te doen naar mogelijkheden om de verkeersafwikkeling van de Poortmannen op korte termijn te verbeteren.

## Aanpak en leeswijzer

Bij de opstelling van dit rapport zijn vier stappen doorlopen.

- *Vaststellen randvoorwaarden en aandachtspunten (hoofdstuk 2)*

Als eerste stap zijn de randvoorwaarden en aandachtspunten geïnventariseerd. Hierin zijn alle aspecten opgenomen die belangrijk zijn voor de beoordeling van de varianten. De randvoorwaarden en aandachtspunten zijn besproken, aangevuld en aangescherpt in diverse overleggen met zowel de gemeente als met bewoners en bedrijven.

- *Vaststellen te onderzoeken varianten (hoofdstuk 3)*

De volgende stap was om varianten te ontwikkelen voor de verkeersafwikkeling Poortmannen. Hiervoor is onder andere een interactieve tekensessie georganiseerd met bewoners en bedrijven (22 september 2016). De te onderzoeken varianten zijn uiteindelijk vastgesteld door de gemeente en de Werkgroep Verkeer van de gemeenteraad. De verantwoording voor de gemaakte keuzes zijn te vinden in hoofdstuk 3 en bijlage 1.

- *Beoordelen van de varianten (hoofdstuk 4)*

De randvoorwaarden en aandachtspunten zijn uitgewerkt in een beoordelingskader. De varianten zijn vervolgens gescoord op het beoordelingskader.

- *Conclusie en aanbevelingen (hoofdstuk 5)*

In dit hoofdstuk zijn de conclusies en aanbevelingen opgenomen.

## 2. Beoordelingskader

Randvoorwaarden en aandachtspunten zijn van belang voor de beoordeling van de verschillende varianten. Het verschil tussen randvoorwaarden en aandachtspunten is dat aan randvoorwaarden voldaan dient te worden. Een variant die niet voldoet aan de randvoorwaarden valt in principe af. Aandachtspunten zijn criteria die bij voorkeur zoveel als mogelijk bereikt worden. Aandachtspunten kunnen tegenstrijdig zijn ten opzichte van elkaar.

De randvoorwaarden en aandachtspunten zijn besproken en aangescherpt tijdens de interactieve sessie van 22 september 2016 met bewoners en bedrijven. Het beoordelingskader ziet er na de behandeling in de interactieve sessie als volgt uit:

### *Randvoorwaarden:*

- Vermindering vrachtverkeer centrum Heeze en Ginderover.
- Toekomstbestendige oplossing: Centrale As niet onmogelijk maken.
- Kosten/betaalbaar.
- Planologische haalbaar.
- De Poortmannen wordt niet verplaatst.
- Goede bereikbaarheid van de sportterreinen.
- Veiligheid.

### *Aandachtspunten:*

- Totaal effect is positief; ook in de andere kernen.
- Hoge effectiviteit.
- Verhoging leefbaarheid.
- Verlaging snelheid in de kernen.
- Vloeiend aantrekkelijk nieuw tracé.
- Goede bereikbaarheid van de Poortmannen.
- Innovatief.
- Beperking doorsnijdingen.
- Goede bereikbaarheid fietsers.



### 3. Selectie van varianten

Tijdens de interactieve sessie van 22 september 2016 zijn door de aanwezigen diverse varianten voorgesteld. Hieruit zijn door de gemeente en de Werkgroep Verkeer de onderstaande varianten geselecteerd. In alle varianten komt een vrachtwagenverbod op de Ginderover (ten zuiden van de Industrieweg), de Somerenseweg en de Sterkselseweg (ten noorden van de tweede ontsluiting van de Poortmannen).

- **Variant 1, Vlaamseweg** met een nieuw tracé tussen de Sterkselse en de Vlaamseweg.

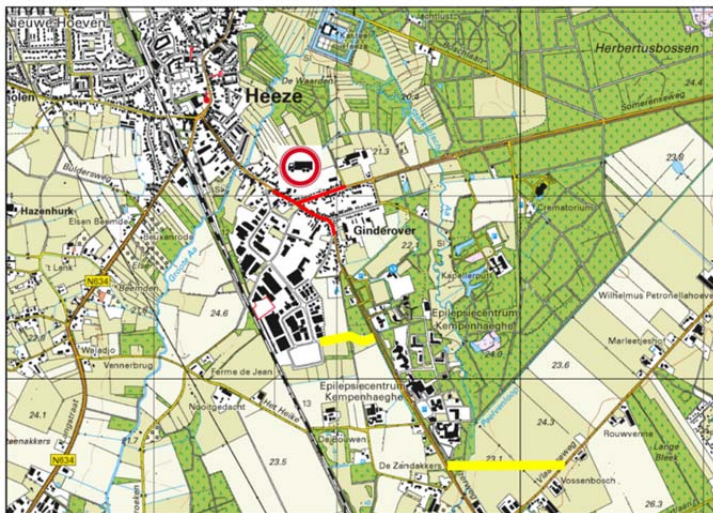
In deze variant wordt het vrachtverkeer richting Someren afgeleid naar de Vlaamseweg. Iets ten zuiden van Kempenhaeghe wordt een nieuwe verbinding aangelegd naar de Vlaamseweg. Langs dit nieuwe tracé en langs de gehele Vlaamseweg wordt een fietspad aangelegd.

- **Variant 2, Bypass Ginderover** met een nieuw tracé Sterkselseweg-Somerenseweg tussen de Heipolderstraat en de sportvelden. Subvariant 2B is een variant met een fietserstunnel.

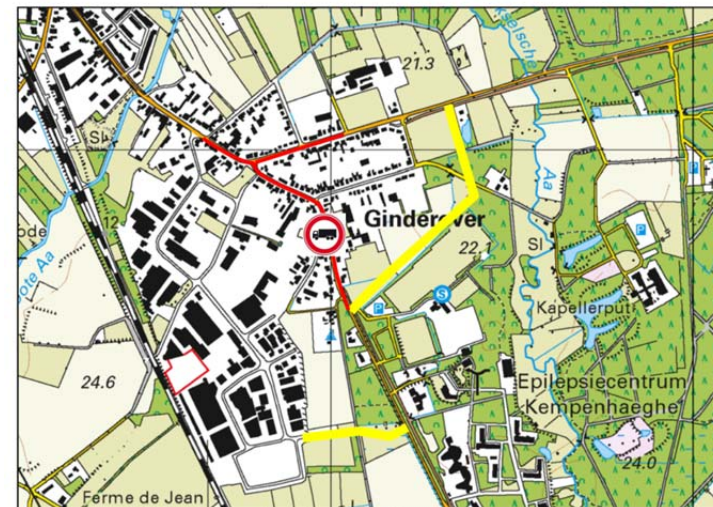
In deze variant wordt voor het vrachtverkeer naar Someren ten noorden van de sportvelden van Heeze een nieuwe weg aangelegd tussen de Sterkselseweg en de Somerenseweg. Langs deze weg komt geen fietspad. De sportvelden worden direct ontsloten op het kruispunt van de Sterkselseweg met het nieuwe tracé waardoor een veilige overstek ontstaat.

In subvariant 2B wordt een fietstunnel aangelegd onder het kruispunt van de Sterkselseweg met het nieuwe tracé.

#### 1. Vlaamseweg



#### 2. Bypass Ginderover



■ Variant 3, Bypass Ginderover, Hockeyvariant

In deze variant wordt een nieuw tracé aangelegd tussen de Sterkselseweg en de Somerenseweg over de Hockeyvelden en langs de Sterkselse Aa. Langs dit nieuwe tracé wordt geen fietspad aangelegd. Deze variant is op hoofdlijnen onderzocht om te kunnen vergelijken met variant 2.

3 Bypass Ginderover, Hockey variant



## 4. Beoordeling van de varianten

Van de beschreven varianten zijn schetsontwerpen gemaakt (zie bijlage 4) en zijn kosten geraamd. Daarnaast is verkeersonderzoek uitgevoerd met het SRE-verkeersmodel 3.0 (zie voor de resultaten bijlage 5). In dit hoofdstuk worden de varianten beoordeeld aan de hand van de randvoorwaarden en aandachtspunten die in hoofdstuk 2 zijn behandeld.

### Randvoorwaarden

#### ■ *Vermindering vrachtverkeer centrum Heeze en Ginderover*

Alle varianten leiden tot een vermindering van het vrachtverkeer in Heeze en op de Ginderover, Sterkselseweg en Somerenseweg. Dit is het gevolg van de combinatie van een vrachtwagenverbod op de Sterkselseweg, Somerenseweg en Ginderover en een langere alternatieve route via de Poortmannen en de Vlaamseweg (variant 1) of de Bypass Ginderover (variant 2). Ongeveer de helft van het vrachtverkeer kiest ervoor om via de A67 en de A2 te rijden in plaats van binnendoor via de Somerenseweg en de Leenderweg. Het effect is bij variant 1 (Vlaamseweg) nog groter dan bij variant 2 (Bypass Ginderover) omdat de omrijafstand langer is in variant 1 ten opzichte van variant 2.

#### ■ *Toekomstbestendige oplossing: Centrale As niet onmogelijk maken*

Alle varianten voldoen aan dit criterium. De varianten 2 (Bypass Ginderover) en 3 (Hockey-variant) komen meer overeen met het voorkeustracé uit 2010. Daarom scoren deze varianten iets beter op dit criterium.

#### ■ *Kosten/betaalbaar*

Variant 2a (Bypass Ginderover) is de goedkoopste variant (rond de 2 mln euro). Dit komt omdat de meeste grond voor dit tracé al in bezit is van de gemeente en er geen dure kunstwerken nodig zijn. Variant 1 (Vlaamseweg) en variant 3 (Hockey-variant) zijn ongeveer even duur (tussen de 3,5-4 mln euro). Variant 1 is duurder vanwege een brug over de Sterkselse Aa en het fietspad langs de Vlaamseweg. Daarnaast zullen alle gronden nog moeten worden verworven. Variant 3 is duurder omdat het nieuwe tracé veel langer is. Variant 2a (Bypass Ginderover met fietstunnel) is de duurste variant (rond de 5,5 mln euro) vanwege de fietstunnel. De aanleg van de fietstunnel kost meer dan 3,5 mln euro.

#### ■ *Planologische haalbaar*

Met name de noodzakelijke verplaatsing van de hockeyvelden in combinatie met de impact op het Natuurnetwerk Nederland maakt variant 3 planologisch gezien het minst haalbaar. Variant 1 en 2 zijn op grote lijnen vergelijkbaar waarbij variant 2 als voordeel heeft dat de meeste gronden al in het bezit zijn van de gemeente.

De planologische haalbaarheid wordt met name beïnvloed door twee aspecten: ecologie en eigendomsverhoudingen. Elke variant doorsnijdt het Natuurnetwerk Nederland (voorheen Ecologische Hoofdstructuur). Variant 1 en variant 2 doen dat in zeer beperkte mate aan de rand van het Natuurnetwerk. Variant 3 doorsnijdt het Natuurnetwerk Nederland over een veel grotere lengte en veel dieper. Daarom scoort variant 3 op dit criterium slechter.

Variant 2 gaat bijna geheel over gronden die al eigendom zijn van de gemeente. Deze variant is daarom gemakkelijker te realiseren. Variant 1 gaat over landbouwgrond die nog verworven moet worden. Daarnaast wordt een fietspad aangelegd aan één van de twee zijden van de Vlaamseweg. Dit betekent dat van verschillende eigenaren het voorste gedeelte van hun perceel verworven moet worden. Variant 3 gaat over een deels te verwerven combinatie van hockeyvelden, bos en landbouwgronden. De hockeyvelden zullen elders gecompenseerd worden. Dit zet de planologische haalbaarheid van deze variant nog meer onder druk.

#### ■ *De Poortmannen wordt niet verplaatst*

Alle varianten voldoen aan dit criterium.

#### ■ *Goede bereikbaarheid van de sportterreinen*

In alle varianten zijn de sportterreinen goed bereikbaar. In de varianten 1 en 3 zijn de sportvelden vanuit Heeze bereikbaar zonder het nieuwe tracé te passeren. Daarom scoren zij iets beter op dit criterium. In variant 2 worden de sportvelden direct ontsloten op de aansluiting van het nieuwe tracé op de Sterkselseweg.

#### ■ *Veiligheid*

Alle varianten leiden tot een hogere verkeersveiligheid in Heeze en Ginderover (Ginderover, Sterkselseweg ten noorden van de tweede ontsluiting van de Poortmannen, Somerenseweg). Het grootste verkeersveiligheidseffect is de vermindering van de hoeveelheid (vracht)verkeer in Ginderover en Heeze. Dit effect is groter bij variant 1. Daar staat tegenover dat in variant 1 meer verkeer over de Vlaamseweg gaat rijden. Deze weg kent meer aansluitingen dan de Somerenseweg. De Vlaamseweg is daardoor minder geschikt om veel verkeer te verwerken. In Ginderover wordt de snelheid in alle varianten verlaagd naar 30 km/u. De (aansluitingen van de) nieuwe tracés worden sowieso verkeersveilig ontworpen.

## Aandachtspunten

#### ■ *Totaal effect is positief; ook in de andere kernen*

Dit is bij alle varianten het geval. Het grootste effect van alle varianten is dat het (vracht)verkeer naar de N266, de A67 en de A2 wordt geleid. Dit zijn wegen die zijn ingericht op grotere hoeveelheden doorgaand verkeer. In variant 1 (Vlaamseweg) wordt het drukker op de Vlaamseweg (zie ook onder Leefbaarheid).

Er zal in alle varianten een toename zijn van vrachtverkeer op het Heike en de Oostrikkerdijk. Er zijn maatregelen denkbaar die dit effect tegen kunnen gaan (geldt voor alle varianten).

#### *Hoge effectiviteit*

Dit geldt voor alle varianten.

#### *Verhoging leefbaarheid*

Dit is bij alle varianten het geval. Met name de vermindering van het vrachtverkeer op de Somerenseweg, de Sterkselseweg, de Ginderover en in Heeze zal een positief effect hebben op de leefbaarheid. Deze vermindering is in variant 1 groter dan in variant 2. Daar staat tegenover dat in variant 1 meer vrachtverkeer via de Vlaamseweg gaat rijden waardoor de leefbaarheid op de Vlaamseweg afneemt. In alle varianten is sprake van sluipverkeer op het Heike wat op het Heike ook tot een verlaging van de leefbaarheid zal leiden. Er zijn maatregelen denkbaar die het sluipverkeer kunnen tegengaan.

#### *Verlaging snelheid in de kernen*

Dit is bij alle varianten het geval.

#### *Vloeiend aantrekkelijk nieuw tracé*

Dit is bij alle varianten het geval.

#### *Goede bereikbaarheid van de Poortmannen*

De Poortmannen blijft bereikbaar van alle kanten. In variant 1 wordt de route van en naar Someren wel 1 km langer dan in variant 2 en 3.

#### ■ *Innovatief*

De varianten verschillen op dit criterium niet van elkaar.

#### ■ *Beperking doorsnijdingen*

Bepaald is het aantal kilometers nieuw tracé. Op dit punt scoort variant 3 het slechtst en variant 1 het beste. Variant 2 heeft als voordeel dat het tracé langs de randen van de percelen gaat terwijl variant 1 diagonaal door de percelen heen gaat.

#### ■ *Goede bereikbaarheid fietsers*

In alle varianten zal de bereikbaarheid voor fietsers van de voetbal- en hockeyvelden verbeteren vanwege de vermindering van het (vracht)verkeer. In de varianten 1 en 3 hoeven de fietsers het nieuwe tracé niet te kruisen wat positief is voor het comfort van de route naar de voetbal- en hockeyvelden. Een fietstunnel onder de bypass Ginderover (subvariant 2b) zal het comfort voor fietsers niet verbeteren. Enerzijds levert de tunnel een hoogteverschil op in het tracé wat meer inspanning vereist. Anderzijds zullen fietsers verder moeten fietsen om bij de sportvelden te komen. Dat komt door de hellingshoek van de tunnel. Die mag niet te steil zijn (comfort). Het punt waarbij de fietsers weer op maaiveld komen ligt verder weg dan de huidige ingang van de sportvelden (meer bij de ingang van de Hockeyvelden).



## Conclusies

In onderstaande tabel zijn de effecten van de varianten samengevat. Variant 3 (Hockey-variant) is duur, planologisch moeilijk haalbaar en kent grote doorsnijdingen van ecologisch waardevolle gebieden. Deze variant voldoet zeker niet aan de randvoorwaarden en valt daarom af. Variant 2B (Bypass Ginderover met fietstunnel) is twee tot drie keer zo duur als de andere varianten zonder dat daar positieve effecten op andere criteria tegenover staan. Deze variant voldoet daarom niet aan de randvoorwaarde betaalbaarheid. Daarnaast neemt de bereikbaarheid van de sportterreinen voor fietsers af. Fietsers moeten verder fietsen om via de tunnel bij de sportvelden te komen vanwege de benodigde helling van en naar de tunnel.

Variant	Referentie	1. Vlaamse weg	2. Bypass Ginderover	2B subvariant met fietstunnel	3. Hockey variant
<b>Criterium</b>					
<b>Randvoorwaarden:</b>					
Vermindering vrachtverkeer centrum Heeze en Ginderover	--	++	+	+	+
Toekomstbestendige oplossing: Centrale As niet onmogelijk	+	+	++	++	++
Kosten/betaalbaar	++	-	0	--	-
Planologische haalbaarheid	++	+	++	++	--
Poortmannen wordt niet verplaatst	++	++	++	++	++
Bereikbaarheid van de sportterreinen	+	++	+	+	++
Veiligheid	0	++	++	++	++
<b>Aandachtspunten:</b>					
Totaal effect; ook in de andere kernen	0	+	+	+	+
Effectiviteit	--	++	++	++	++
Leefbaarheid	--	+	++	++	++
Snelheid	--	+	+	+	+
Vloeiend aantrekkelijk nieuw tracé	0	+	+	+	+
Bereikbaarheid Poortmannen	+	+	+	+	+
Innovatief	0	0	0	0	0
Beperking doorsnijdingen	++	-	-	-	--
Bereikbaarheid fietsers	0	++	+	+	++

De overblijvende varianten 1 (Vlaamseweg) en 2 (Bypass Ginderover) ontlopen elkaar niet veel. Variant 1 (Vlaamseweg) scoort beter op de vermindering van het vrachtverkeer in het centrum van Heeze en Ginderover en zorgt voor bereikbaarder sportterreinen vanuit Heeze. Variant 2 (Bypass Ginderover) scoort beter op toekomstbestendigheid, is goedkoper en ontziet de Vlaamseweg.

Bij gelijke weging van alle criteria scoort variant 2 het beste. Bij deze variant is de reductie van het vrachtverkeer in Heeze en op de Ginderover, de Sterkselseweg en de Somerenseweg iets minder en zijn de sportterreinen vanuit Heeze enkel te bereiken door de Bypass over te steken. Daar staat tegenover dat deze variant de goedkoopste is en de leefbaarheid op de Vlaamseweg niet aantast.

Op 22 november 2016 is een informatieavond gehouden over de resultaten van de variantenverkenning. In bijlage 2 zijn de gemaakte opmerkingen opgenomen.

## Aanbevelingen

Het vrachtwagenverbod op de Ginderover, de Sterkselseweg en de Somerenseweg speelt een cruciale rol bij de vermindering van het vrachtverkeer in Heeze en Ginderover. De gemeente gaat bij de opening van de zuidelijke ontsluiting van de Poortmannen al een vrachtwagenverbod instellen op de Sterkselseweg tussen het kruispunt met de Ginderover/Somerenseweg en de zuidelijke ontsluiting. Dit biedt een goede kans om het effect van een vrachtwagenverbod voor dit gedeelte in de praktijk te toetsen. Dit kan door de wegen in en rondom de Poortmannen te monitoren en verkeerstellingen te verrichten voor en na de aanleg van de tweede ontsluiting. De daarmee opgedane ervaring kan worden benut bij de verdere ontwikkeling van een goede verkeersafwikkeling rond de Poortmannen. Daarbij gaat het niet alleen om het ontwikkelen van een nieuwe verbinding naar Someren en een uitbreiding van het vrachtwagenverbod naar de Somerenseweg maar ook om het aanpakken van sluipverkeer over het Heike en de Oostrikkerdijk. Indien er sluipverkeer optreedt zijn maatregelen nodig om deze route onaantrekkelijk te maken.

## Bijlage 1: Verwerking van voorstellen uit de interactieve sessie 22 september 2016

Tijdens de interactieve sessie van 22 september 2016 zijn de onderstaande voorstellen gedaan. Per voorstel is aangegeven hoe deze zijn verwerkt:

Voorstel	Verwerking
Veiligheid en bereikbaarheid sportvelden zijn randvoorwaarden voor een nieuw tracé.	Overgenomen
Snelheid en leefbaarheid zijn aandachtspunten	Overgenomen
Bypass Ginderover: geen fietsvoorzieningen hierlangs	Overgenomen. Fietser rijden langs de Heipolderstraat of langs de Somerenseweg.
Tracé Vlaamseweg: Vrijliggend fietspad aanleggen langs Vlaamseweg	Overgenomen
Tracé Vlaamseweg: Verbindingsboog aanleggen tussen Sterkselseweg en Vlaamseweg	Overgenomen. De verbindingsboog is bedoeld om het kruispunt Sterkselseweg met de Vlaamseweg te vermijden. Er komen fietsvoorzieningen langs deze verbindingsboog.
Tunnelbak voor fietsers langs de Sterkselseweg	Overgenomen als subvariant. De tunnelbak is bedoeld om fietsers tussen Heeze en de sportterreinen een veilige overstek te geven met het nieuwe tracé. In de andere subvariant wordt een gelijkvloerse veilige overstek onderzocht.
Richting A2: mogelijk bestaande overweg Poortmannen gebruiken	De gemeente heeft onlangs aan de provincie en het Ministerie van I&M een plan van aanpak ingediend om deze overweg te laten vervallen om de aanleg van een nieuwe spoorwegovergang ten zuiden van de Poortmannen mogelijk te kunnen maken.

Bypass Ginderover: tracé over het parkeerterrein van de sportvelden, zodat de woningen aan de Kluis geen hinder hebben van deze nieuwe aansluiting.	Het tracé van de Bypass Ginderover wordt zo ver mogelijk van de bebouwing af gelegd. Dit kan gevolgen hebben voor het parkeerterrein.
Geen nieuwe ontsluiting maken voor de Poortmannen (zuidelijk).	De besluitvorming hierover is al afgerond. Daarom niet overgenomen.
Na aanleg nieuwe aansluiting Poortmannen op de Sterkselseweg een vrachtwagenverbod instellen. Nadat bypass Ginderover is aangelegd het vrachtwagenverbod aanpassen.	Overgenomen.
Nieuwe randweg ten westen van Heeze nabij Kasteel, daardoor hoeft het spoor niet te worden overgegaan.	Dit tracé gaat door een waardevol gebied in de nabijheid van een Natura 2000 gebied. Daarom is dit voorstel niet overgenomen.
Er is veel verkeer van en naar Kempenhaeghe. Dit zou ook via de Vlaamseweg kunnen worden afgewikkeld.	Wijzigingen van routekeuze komt uit modelberekeningen.
Eenrichtingsweg over de Poortmannen.	Eenrichtingsverkeer betekent dat een deel van het vrachtverkeer op de Sterkselseweg en de Somerenseweg blijft rijden. Daarom niet overgenomen.
Een overnachtingsfaciliteit mogelijk maken voor vrachtwagenchauffeurs op de Poortmannen.	Geen onderdeel van dit project.
Doortrekken Somerenseweg op de splitsing van de Sterkselseweg naar de Poortmannen over het perceel waar in het verleden een boerderij stond.	Deze variant wordt niet meegenomen omdat dit alleen kan als het vrachtverkeer over de Sterkselseweg en de Somerenseweg blijft rijden.

## Bijlage 2: Opmerkingen informatiebijeenkomst 22 november 2016.

Tijdens deze informatiebijeenkomst zijn aan belanghebbenden de voorlopige resultaten van het variantenonderzoek gepresenteerd. Vervolgens zijn in groepen de varianten besproken. In een plenaire sessie zijn daarna per groep de bevindingen van de varianten teruggekoppeld. Hieronder staan de gemaakte opmerkingen. Sommige opmerkingen zijn door meerdere groepen gemaakt.

- Voorlopig nog geen nieuwe weg aanleggen. Eerst moet de situatie richting Leende worden aangepast.
- Als er al een nieuwe weg wordt aangelegd moet ook naar de inrichting en ontsluiting van de Industrieweg worden gekeken. Bijvoorbeeld: eenrichtingsverkeer op de Industrieweg/De Poortmannen.
- De 'hockey'variant heeft de voorkeur omdat hier de minste woningaansluitingen aanwezig zijn.
- Voorlopig niets doen. Eerst de tweede ontsluiting van de Poortmannen aanleggen. Daarna bekijken hoe het verkeer gaat rijden.
- De Nieuwendijk is nu niet veilig voor het vrachtverkeer. Deze moet eerst aangepakt worden.
- Er is geen nieuwe weg nodig. Knap de Somerenseweg op, zodat de overlast voor de woningen aan deze weg afneemt.
- Het kruispunt van de Industrieweg op de Ginderover is nu te druk en onveilig.
- Variant 'Vlaamseweg' is onveilig vanwege de vele huisaansluitingen.
- Onderzoek of op de aansluiting Industrieweg-Ginderover de voorrangsituatie gewijzigd kan worden.
- Een bypass achter de Heipolderstraat is geen voordeel omdat de route naar het sportterreinen onveilig wordt.
- Er is onduidelijkheid over hoe de Centrale As op de Poortmannen aansluit. Reactie: vergt nog nader ontwerp (zie ook bijlage 6).
- De onderzochte varianten lossen niets op voor het centrum van Heeze.
- Kijk naar de effecten als de tweede ontsluiting van de Poortmannen is aangelegd en Samen mee naar de A2.
- Leg een rotonde op de splitsing Sterkselseweg/Somerenseweg aan.
- Aandacht gevraagd voor de uitrit van Kempenhaege.
- Voorkeur voor 'bypass Ginderover' omdat deze variant minder huisaansluitingen heeft dan de Vlaamseweg (22 versus 30 huizen binnen 50 meter).
- Niks doen en wachten totdat de Centrale As in zijn geheel kan worden aangelegd.
- Het fietspad bij de 'Vlaamseweg' variant sluit niet aan op het huidig fietspad dat aansluit op de Somerenseweg.
- Onduidelijk is of het vrachtwagenverbod dat wordt ingesteld zodra de tweede ontsluiting van de Poortmannen is gerealiseerd opweegt tegen een éénrichtingsweg over de Poortmannen. Reactie: bij eenrichtingsverkeer over de Poortmannen zal er altijd nog vrachtverkeer over de Sterkselseweg in Ginderover rijden.
- Onduidelijkheid over de wegingsfactoren tussen de verschillende criteria. Reactie: dit kan voor iedereen verschillend zijn.
- Onduidelijk of de tweede aansluiting van de Poortmannen effecten heeft in Sterksel. Reactie: dit is niet te verwachten.
- Nieuwe variant: een nieuwe weg vanaf de Sterkselseweg bij Providentia achter de weilanden aan de Vlaamseweg tot aan de Somerenseweg. Hetzelfde effect als de 'Vlaamseweg' variant, maar het voordeel dat er geen huisaansluitingen zijn.

## Bijlage 3 Ontwerpuitgangspunten

- Binnen de bebouwde kom 50 km/u gebiedsontsluitingsweg (GOW 50, conform CROW ASVV) en buiten de bebouwde kom een 60 km/u ontsluitingsweg (ETW 60, conform CROW Handboek wegontwerp 2013).
- Maatgevend voertuig: LZV;
- Geen rotondes;
- Voorrangskruispunten binnen en buiten de bebouwde kom.
- De Sterkselseweg en de Vlaamseweg worden in het kader van dit project niet aangepast.
- Langs de nieuwe tracés komen geen parallelwegen.
- Verlichting: voldoen aan de standaardeisen.

### Bypass Ginderover

- De bypass Ginderover ligt binnen de bebouwde kom.
- Er komt geen fietsvoorziening langs de bypass Ginderover.
- Standaarddwarsprofiel, rijbaan 6,00m (ASVV rijstrook 2,90-3,50m), fietspad 3,00m, berm / obstakelvrijzone 2,50 a 3,00m (ASVV min 0,60m);
- Afwatering: alleen een sloot nodig voor het regenwater dat op de weg valt.
- Aan noordzijde groen i.v.m. zicht.
- Groen inrichting, bomen e.d.: compensatie Natuurnetwerk Nederland mogelijk langs het tracé.
- Aansluiting Somerenseweg: de hoofdrichting is van en naar de Bypass Ginderover.
- Aansluiting Sterkelseweg:
  - Voorrangskruispunt met de richting Bypass Ginderover-Sterkelseweg als voorrangsweg.
  - Volwaardig kruispunt maken waarbij ook de sportvelden worden gesloten.
  - Boogstraal conform ontwerpsnelheid 50 km/h of lager waar nodig.
  - Subvariant (2B) met een fietsertunnel in plaats van een gelijkvloerse kruising.

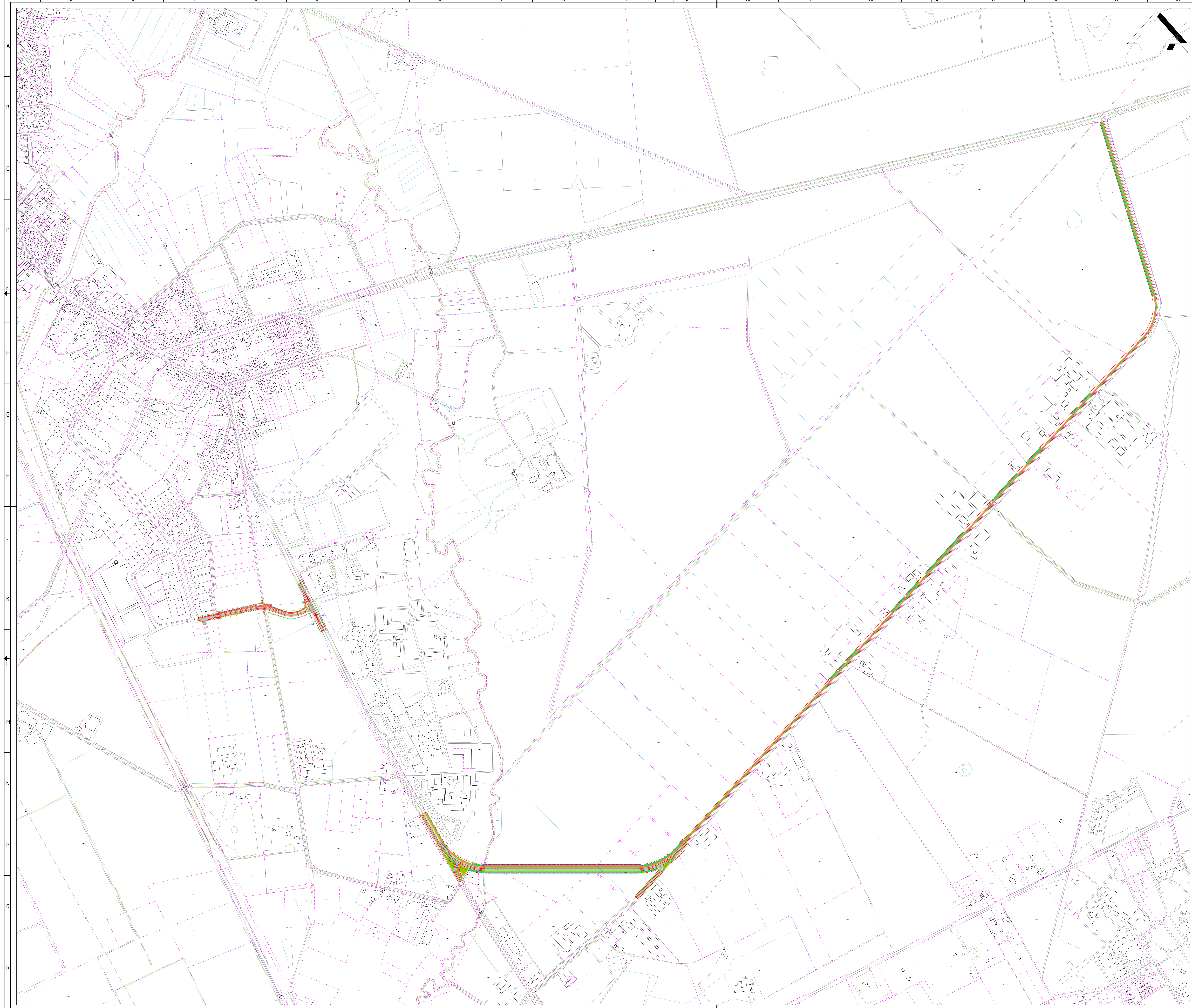
### Vlaamseweg

- Het tracé van de variant Vlaamseweg ligt buiten de bebouwde kom.
- Langs de Vlaamseweg wordt een fietspad aangelegd
- Vloeiende aansluiting tussen Sterkelseweg en Vlaamseweg (zie tekening).
- Langs het nieuwe tracé wordt ook een fietsvoorziening aangelegd.

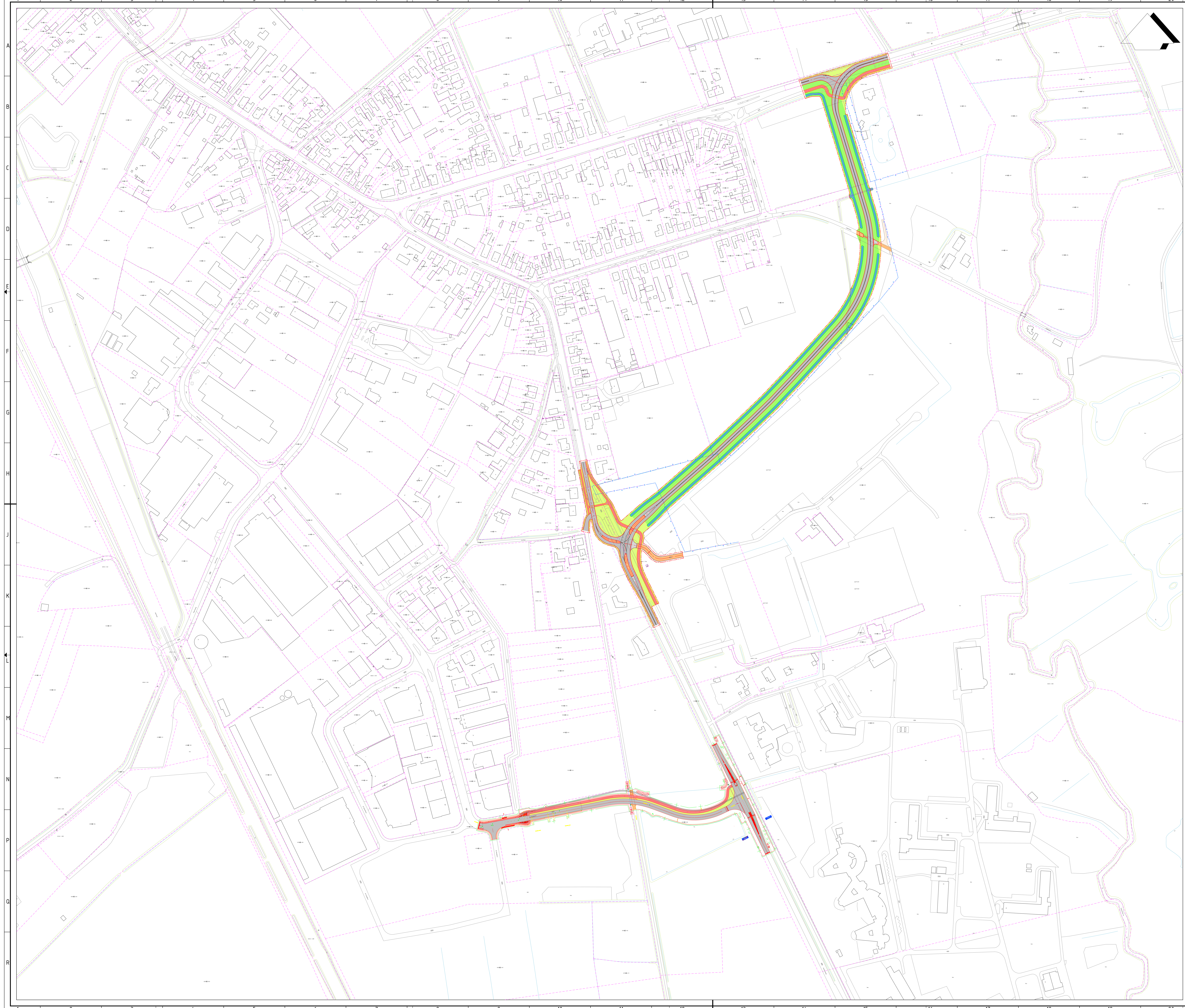
### Uitgangspunten voor het onderzoek

- Het bedrijf aan de Heipolderstraat, A&B beton, wordt als aandachtspunt meegenomen in het onderzoek vanwege de bereikbaarheid voor vrachtauto's.
- In de modellen die opgesteld gaan worden moeten de Sterkelseweg en Somerenseweg als 30 km/u weg worden meegenomen.

## Bijlage 4 Schetsontwerpen



0	Eerste uitgave	07/11	01/11	-	06-10-2016
1	Revisie / wijziging	getekend	gecontroleerd	akkoord	datum
<p>Gemeente Hee-Leende</p> <p>project: Centrale - As</p> <p>omschrijving: Schetsontwerp 1. Vlaamseweg</p> <p>formaat: A0</p> <p>schaal: 1:3500</p> <p>fase: In bewerking</p> <p>staaf: 01</p> <p>vers: 01</p> <p>projectnummer: BE8567-100_1158_SC-603_3</p>					
<p>Royal HaskoningDHV Enhancing Society Together</p> <p>HaskoningDHV Nederland B.V. Planning and Strategy</p>					



0	Eerste uitgave	07/1	01/1	-	06-10-2016
1	revisie / aanschrijving	getekend	gecontroleerd	akkoord	datum
<p>gemeente: Gemeente Hee-Leende</p> <p>project: Centrale - As</p> <p>omschrijving: Schetsontwerp 2. Bypass Ginderover</p>					
formaat: A0	schaal: 1:1500	fase: In bewerking	staafnr.: 01	versn.: 01	projectnummer: BE8567-100_1158_SC-602_3
1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24



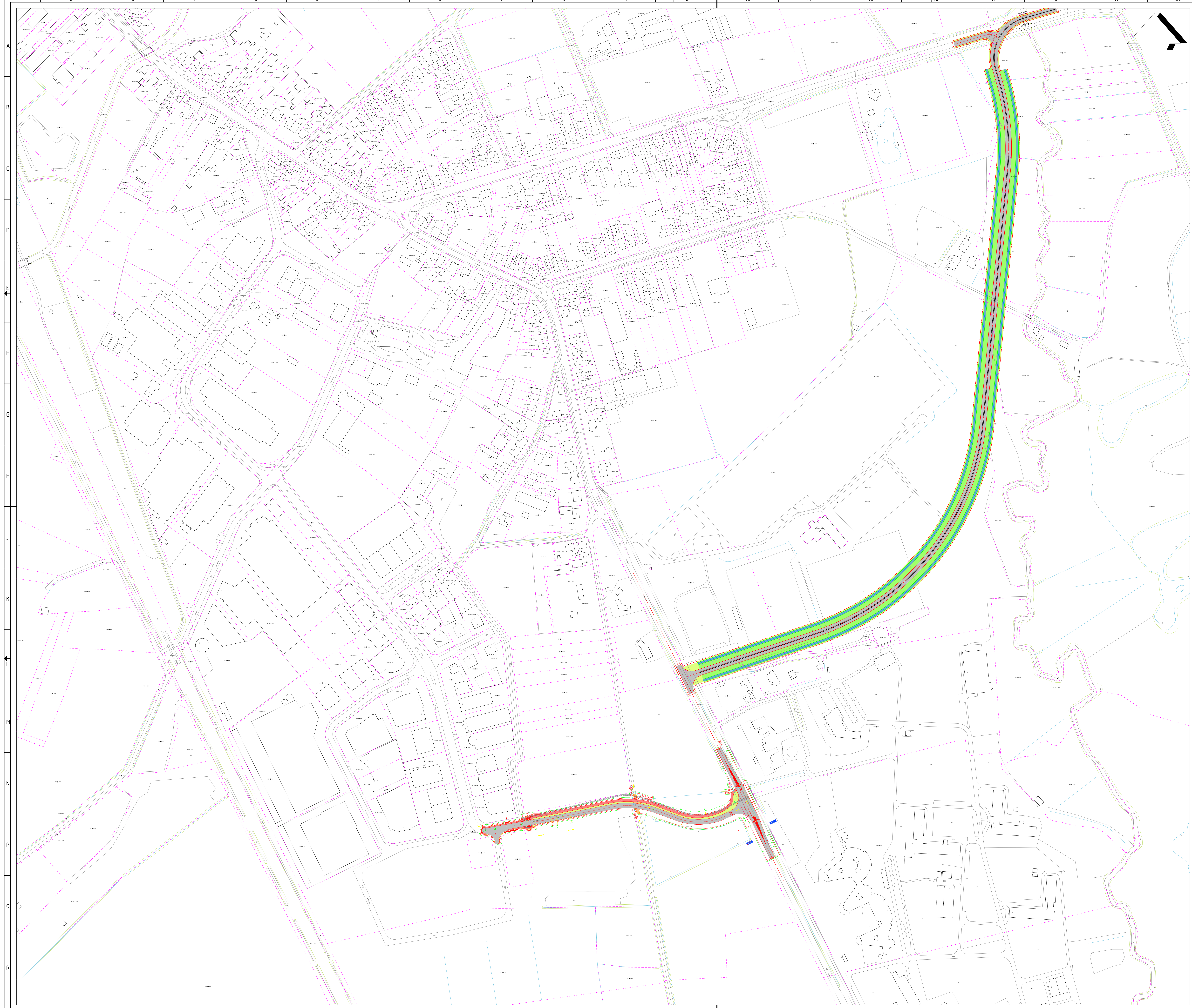


0	Eerste uitgave	07/1	01/1	-	06-10-2016
1	Revisie / wijziging	getekend	gecontroleerd	akkoord	datum
<p>opdrachtgever:  <b>Gemeente Hee-Leende</b></p>					
<p>project:  <b>Centrale - As</b></p>					
<p>omschrijving:  <b>Schetsontwerp          2. Bypass Ginderover, met fietstunnel</b></p>					
formaat:	A0	schaal:	1:1500	toestand:	In bewerking
status:	01	versie:	01	projectnummer:	BE8567-100_1158_SC-606_2



HaskoningDHV Nederland B.V.  
 Planning and Strategy





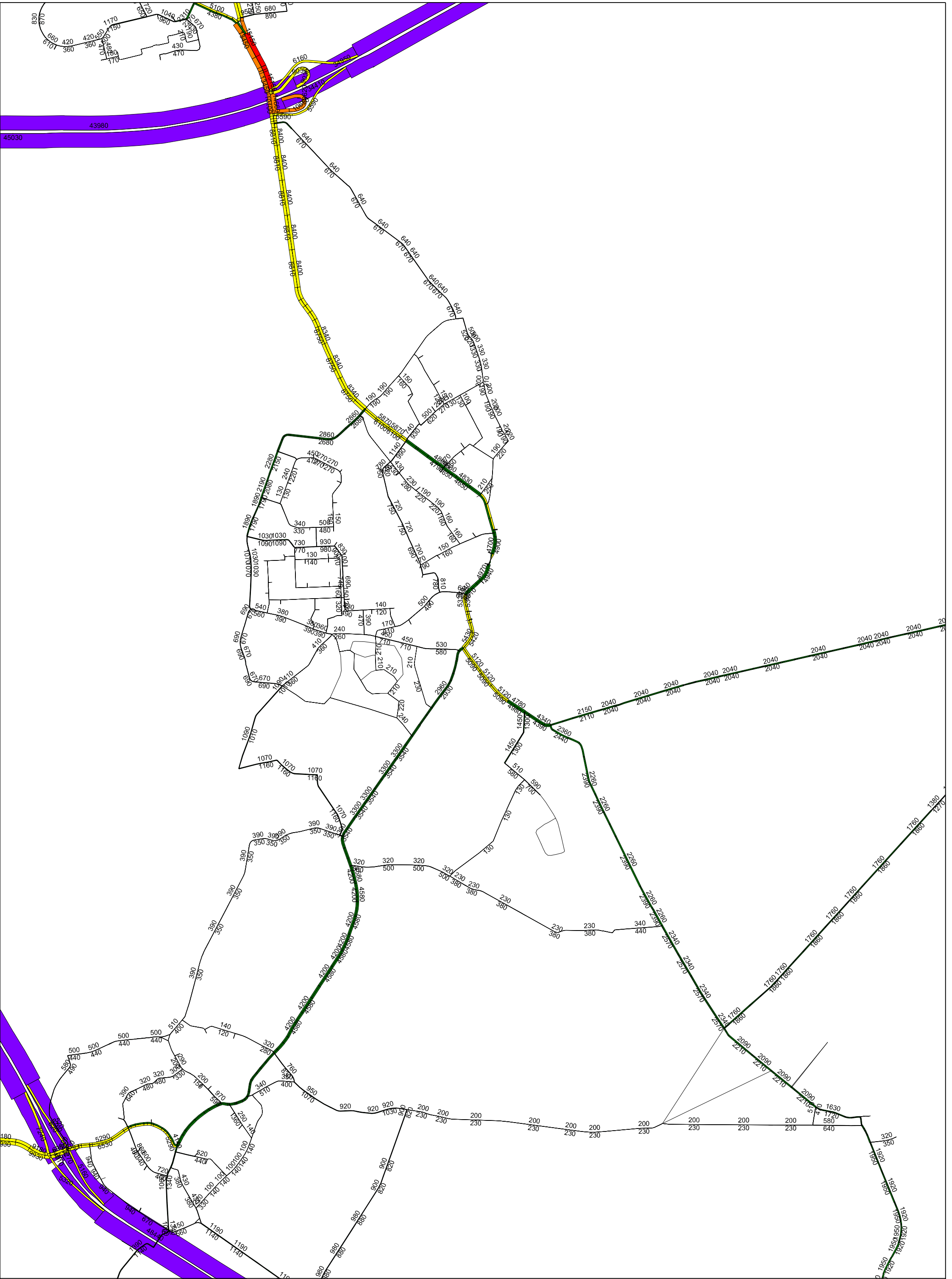
0	Eerste uitgave	07/11	01/11		06-10-2016
1	Revisie / wijziging	getekend	gecontroleerd	akkoord	datum
<p>opdrachtgever:  <b>Gemeente Hee-Leende</b></p>					
<p>project:  <b>Centrale - As</b></p>					
<p>omschrijving:  <b>Schetsontwerp          3. Bypass Ginderover, Hockey Variant</b></p>					
formaat:	A0	schaal:	1:1500	toestand:	In bewerking
status:	01	versie:	01	projectnummer:	BE8567-100_1158_SC-604_3

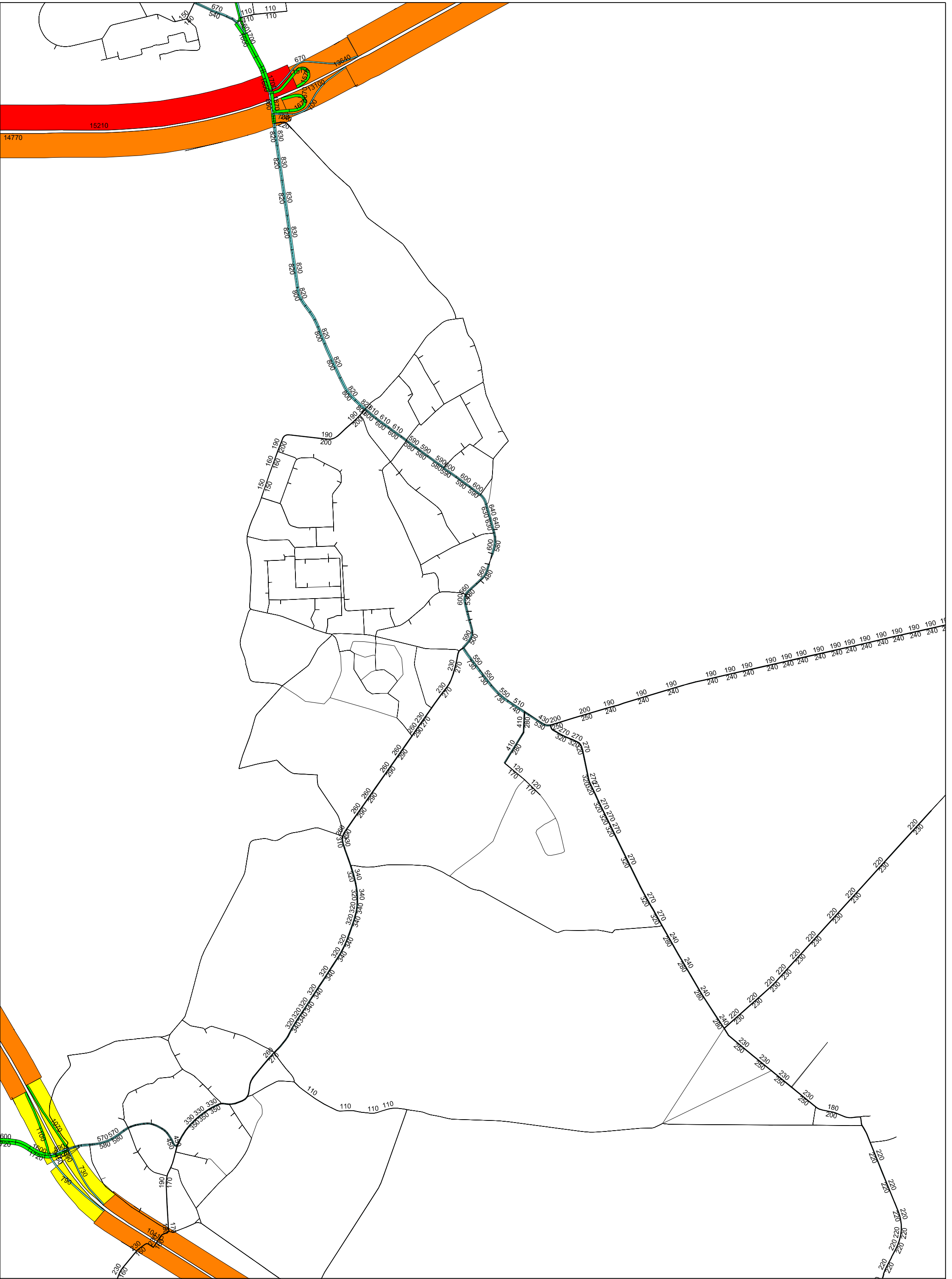


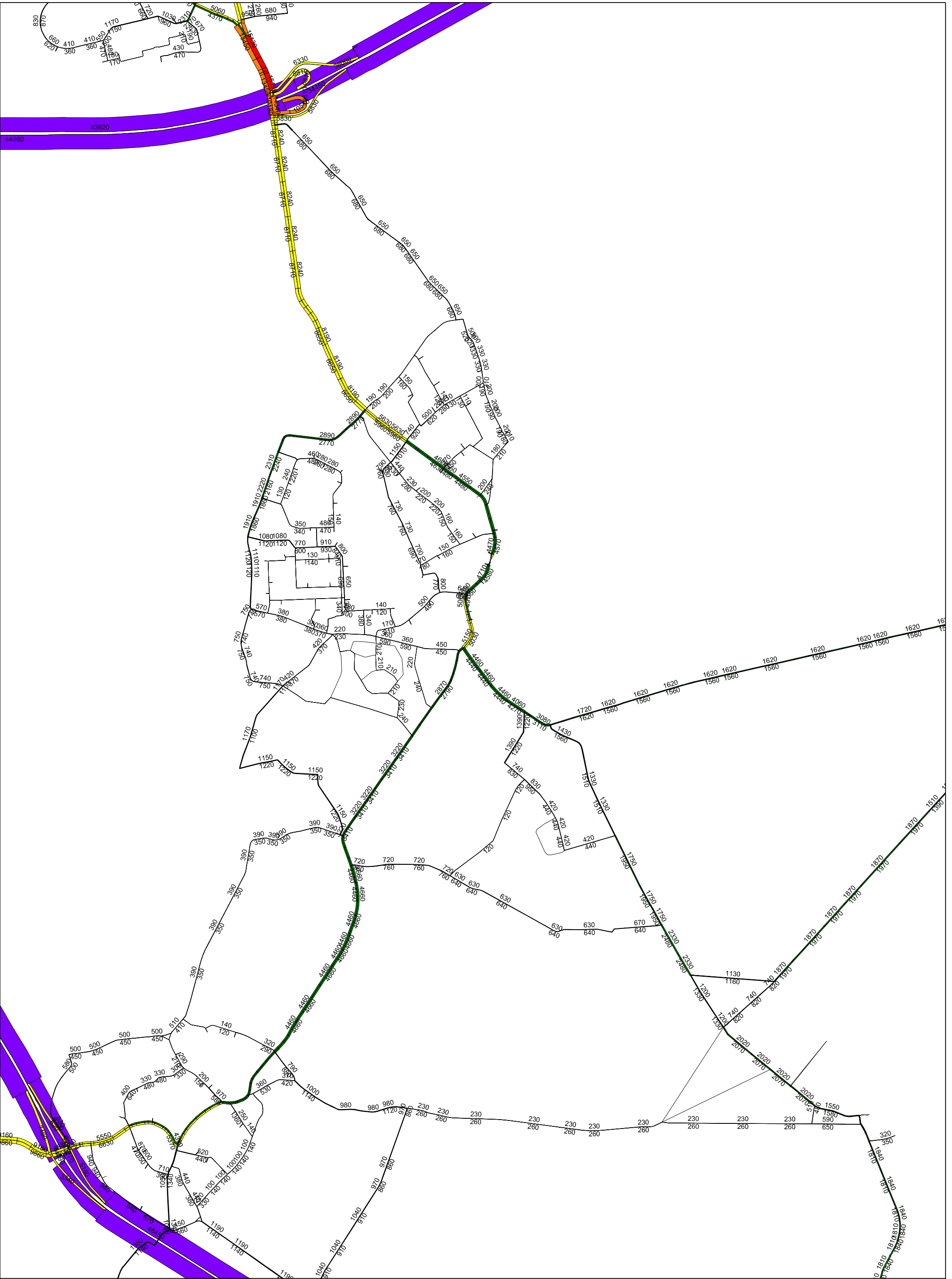
HaskoningDHV Nederland B.V.  
 Planning and Strategy

## **Bijlage 5: Resultaten verkeersonderzoek (plots)**

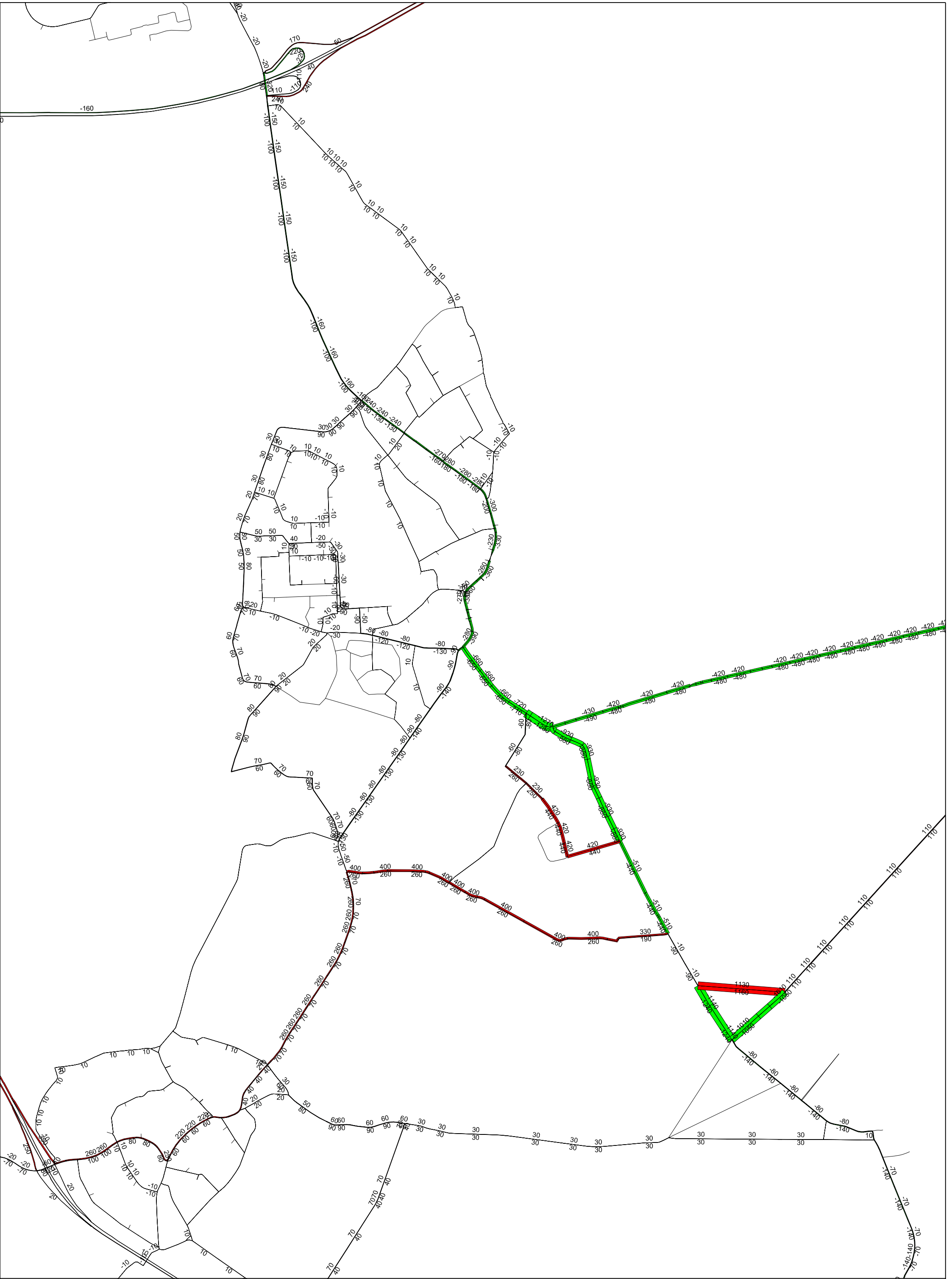
Voor het verkeersonderzoek is gebruik gemaakt van het SRE-model versie 3.0. Het prognosejaar is 2030. De resultaten van het verkeersonderzoek met het verkeersmodel (plots) zijn als losse bijlagen bij de rapportage gevoegd.

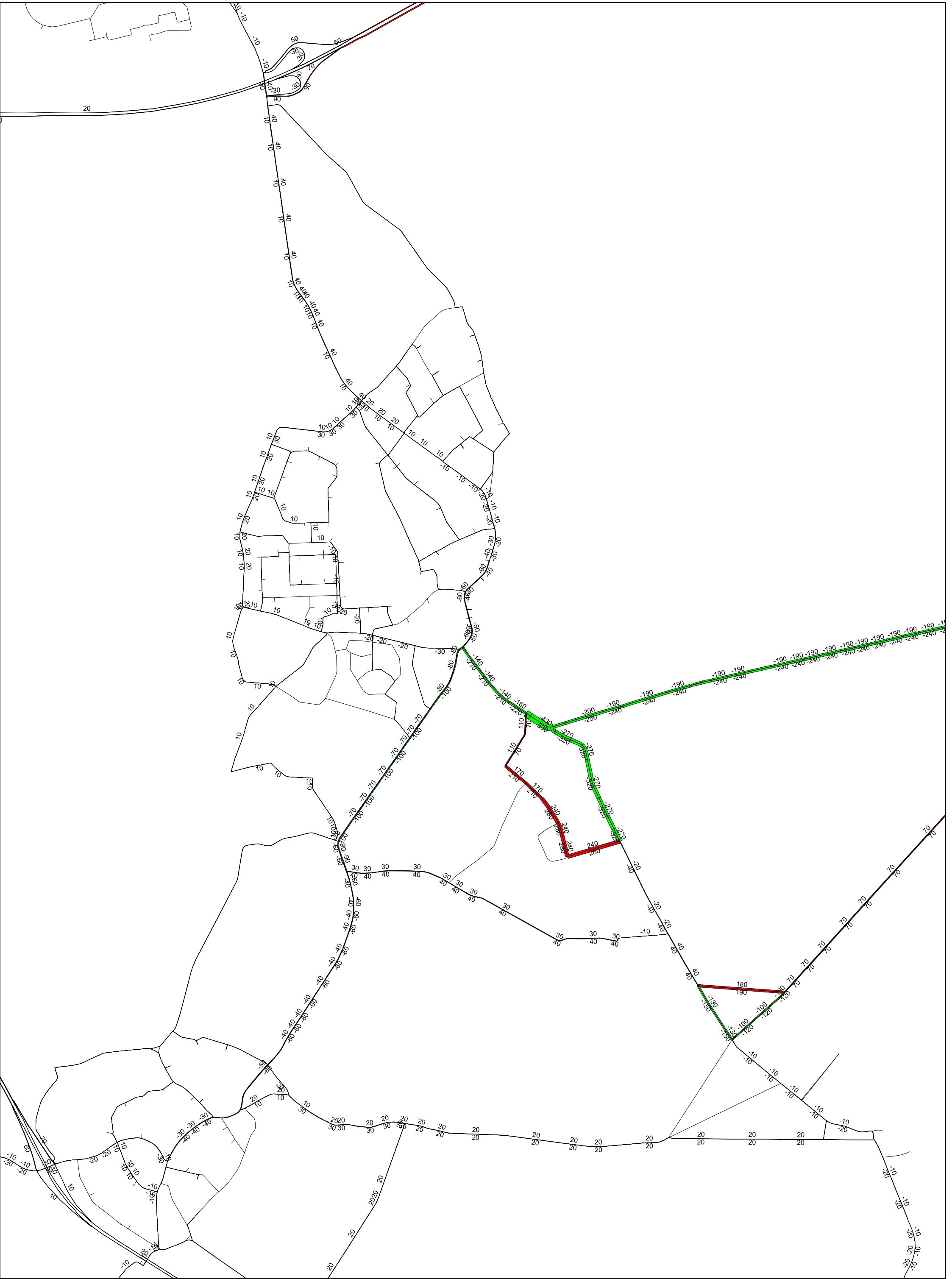




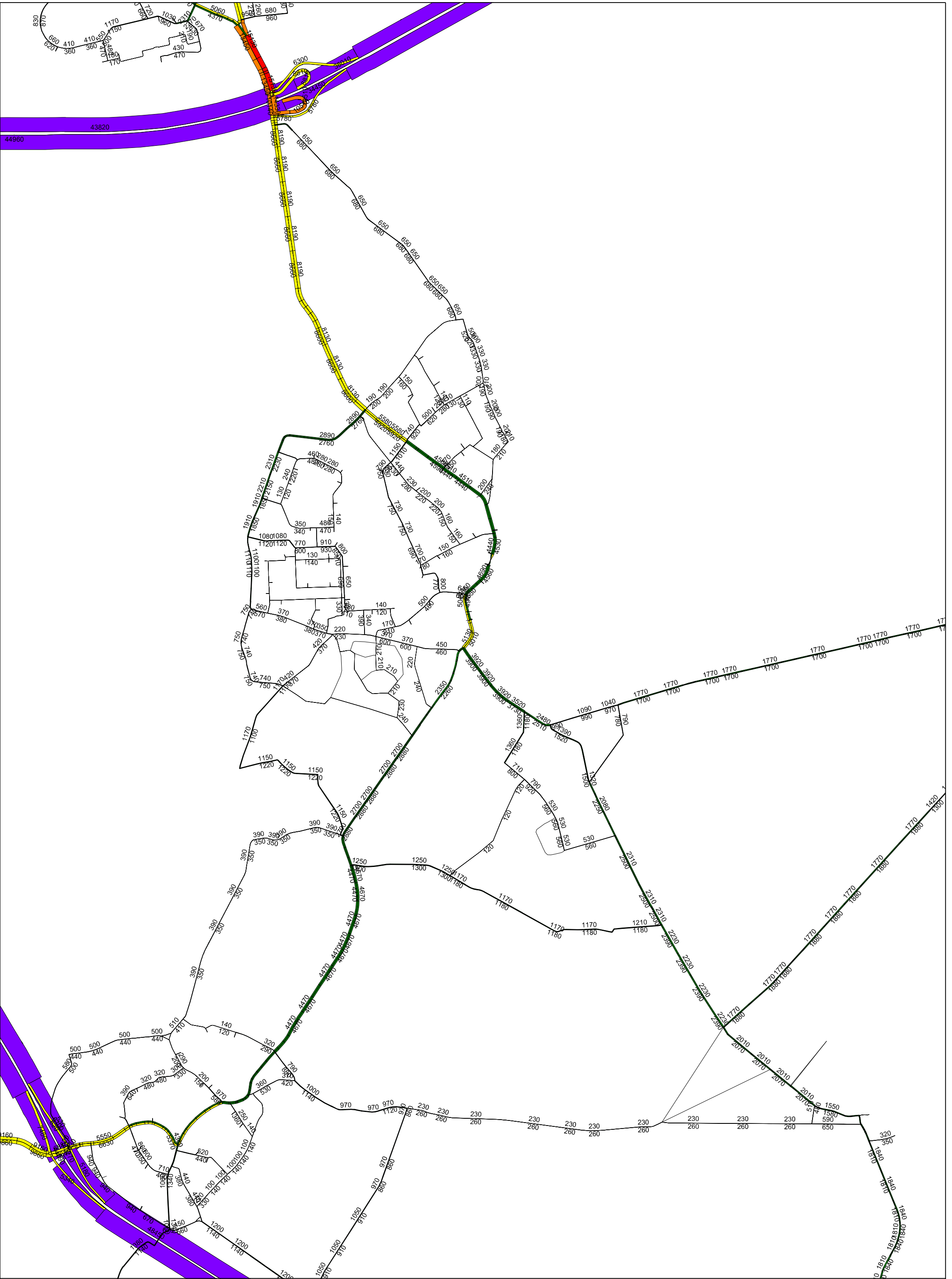


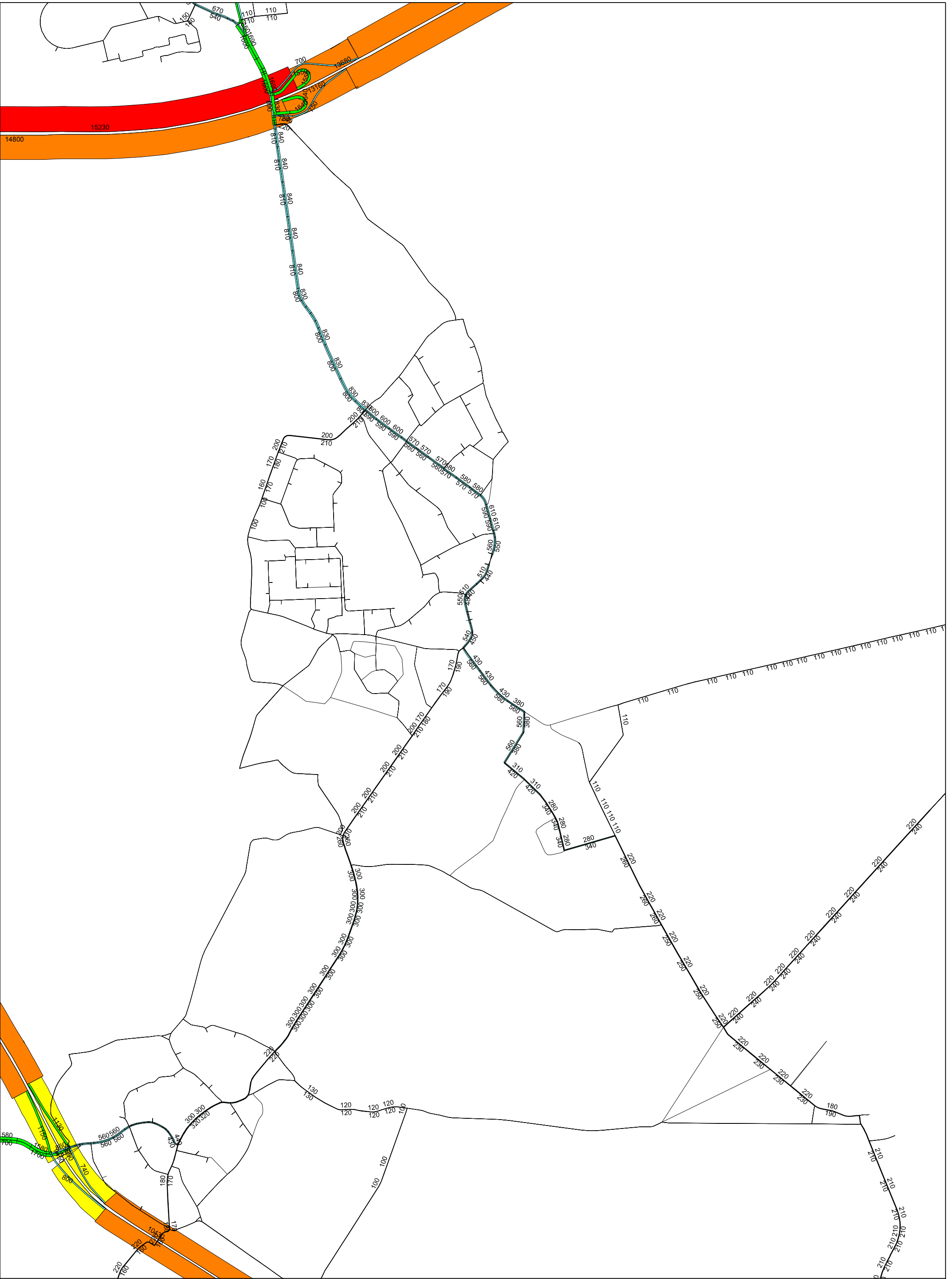


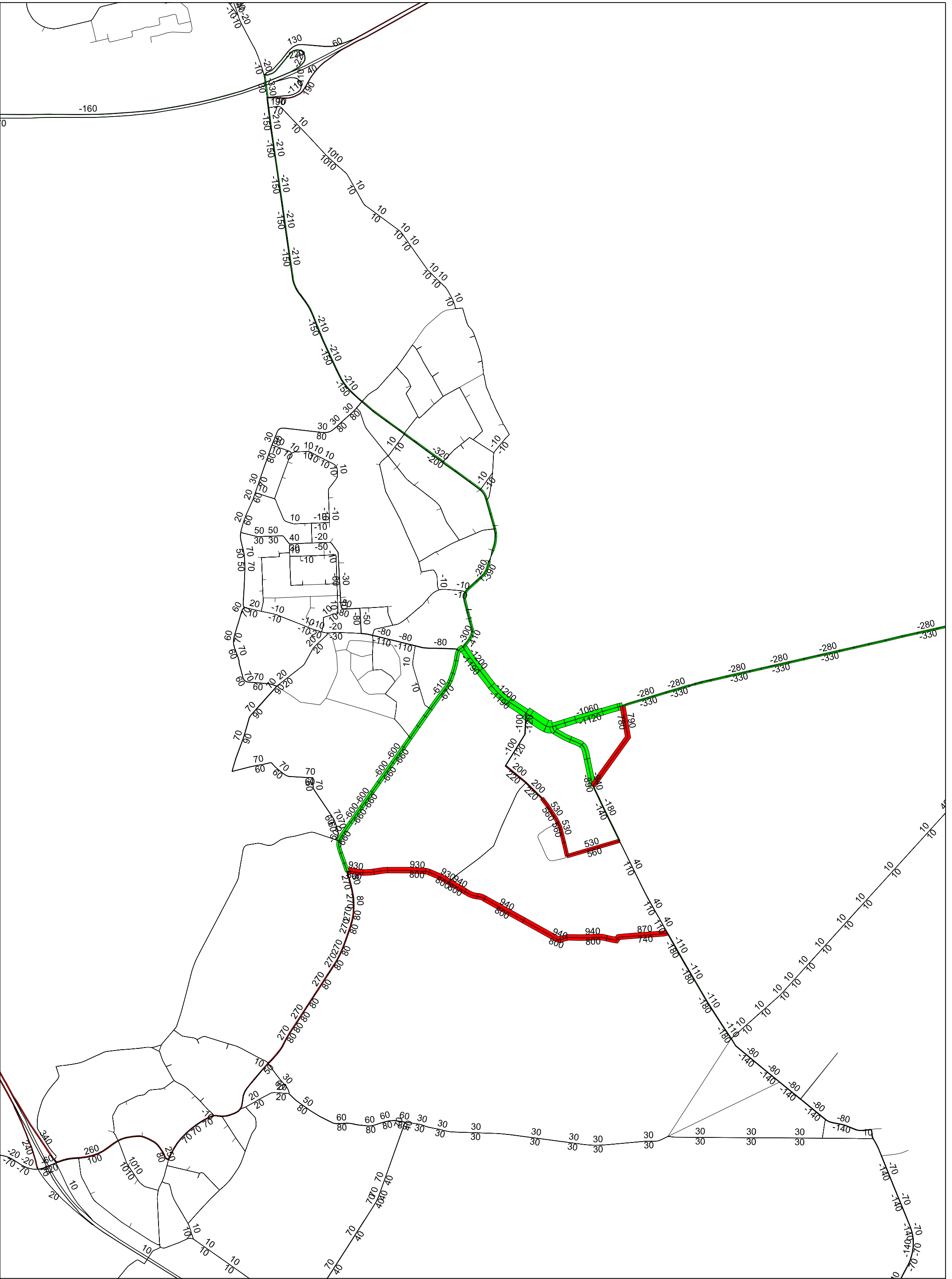


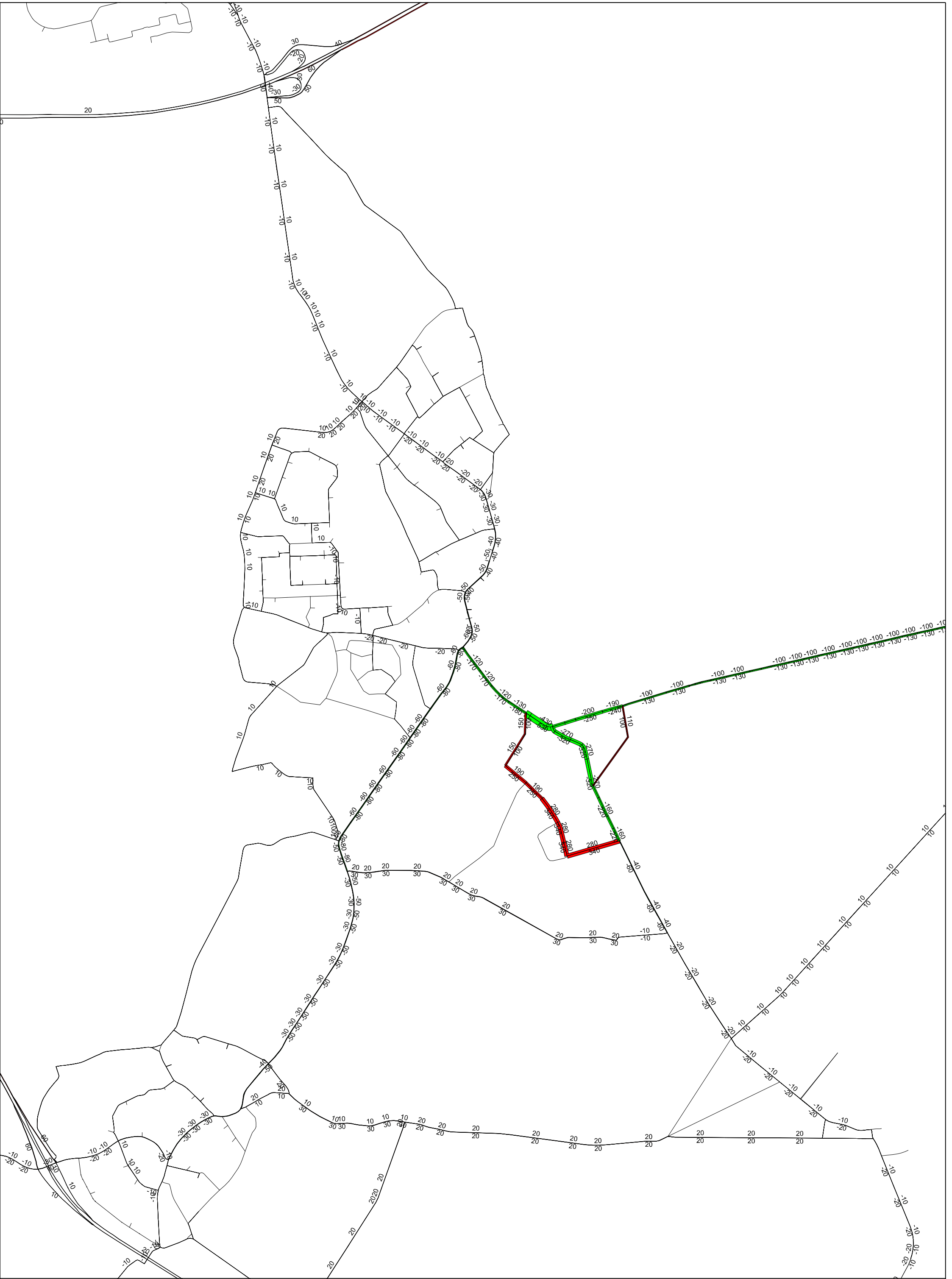












## Bijlage 6: aansluiting Centrale As- De Poortmannen

Aanvullend op het onderzoek naar de varianten is nader bekeken op welke locatie de Centrale As op termijn kan worden aangesloten op het wegennet van de Poortmannen. Er zijn daarbij drie mogelijkheden onderzocht (zie de schets):

- Een noordelijke aansluiting op de Geestakkers in het verlengde van de tweede ontsluiting van de Poortmannen.
- Een T-aansluiting op de westelijke noord-zuid-verbinding van de Geestakkers.
- Een zuidelijke aansluiting conform het voorkeurstracé van de Centrale As uit 2012.

De zuidelijke aansluiting verdient om meerdere redenen de voorkeur:

- Het is niet gebruikelijk om een doorgaande weg dwars door een bedrijventerrein aan te leggen. Het geeft niet alleen overlast op het bedrijventerrein maar het is ook onveiliger door het mengen van doorgaand en bestemmingsverkeer.



- Er is bij de noordelijke aansluiting en de T-aansluiting op de Geestakkers onvoldoende ruimte om vanuit de tunnel onder het spoor weer op maaiveld te komen. De T-aansluiting is daardoor onmogelijk uit te voeren. De noordelijke aansluiting is enkel mogelijk door van de richtlijnen voor rechtstanden bij tunnels af te wijken. Dit is ongewenst.
- De noordelijke ontsluiting is ook ongewenst omdat het doorgaande verkeer geen natuurlijke overgang ervaart van de Centrale As (80km/u, vrijliggend) naar de Geestakkers (50 km/u met vele erfgaansluitingen). Automobilisten zullen met hoge snelheid De Geestakkers oprijden en direct geconfronteerd worden met kruispunten, bestemmingsverkeer en erfaansluitingen. Dat is een onveilige situatie.

De zuidelijke aansluiting van de Centrale As heeft geen van deze nadelen. Er is voldoende ruimte om de gewenste helling en rechtstand van de tunnel optimaal vorm te geven, er vindt geen vermenging plaats van bestemmingsverkeer en doorgaand verkeer én er is een natuurlijke overgang van de Centrale As naar het wegennet van de Poortmannen binnen de bebouwde kom.

Het kruispunt van de zuidelijke aansluiting van de Centrale As op het onderliggend wegennet is in de schets vormgegeven als een rotonde. Dit is tegenwoordig gebruikelijk en ook een veilige oplossing. Het is ook mogelijk om hier een klassiek kruispunt van te maken. Die keuze is in een later stadium te maken bij de verdere uitwerking van de Centrale As.