



Samenwerkingsverband
Regio Eindhoven

WERK IN UITVOERING

**VERBETERING INFRASTRUCTUUR
HEEZE-LEENDE-STERKSEL-MAARHEEZE**

Werk in Uitvoering, juli 2008
Clusterwerkgroep Infrastructuur, Dorpsraad Sterksel

DORPSRAAD STERKSEL
Clusterwerkgroep InfraStructuur
Juli 2008



Werk in uitvoering
Verbeteren infrastructuur Heeze-Leende-Sterksel-Maarheeze

In opdracht van	Dorpsraad Sterksel, Clusterwerkgroep InfraStructuur
Opgesteld door	Samenwerkingsverband Regio Eindhoven Keizer Karel V Singel 8 Postbus 985 5600 AZ Eindhoven 040 2594506
Auteur	Marij Aben
Versienummer	2
Datum	Juli 2008
Status	Goedgekeurd door Clusterwerkgroep Infrastructuur en dorpsraad Sterksel

INHOUDSOPGAVE

<u>SAMENVATTING</u>	4
<u>1. INLEIDING</u>	6
<u>2. DOELSTELLINGEN EN CRITERIA</u>	7
<u>3. REGIONAAL NIVEAU</u>	8
<u>3.1. Inleiding</u>	8
<u>3.2. Bypassfunctie Centrale As</u>	9
<u>3.3. Aansluiting Zevenhuizen</u>	9
<u>3.4. Parallelweg A2</u>	10
<u>4. GEMEENTENIVEAU</u>	11
<u>4.1. Inleiding</u>	11
<u>4.2. Verkeersluwe wegen</u>	12
<u>4.3. Centrale As</u>	13
<u>4.3.1. Uitwerking op hoofdlijnen</u>	13
<u>4.3.2. Beschouwing varianten</u>	16
<u>4.3.3. Conclusies</u>	18
<u>4.3.4. Uitwerking op deelaspecten</u>	18
<u>4.4. Ontsluiting LOG en Bedrijvenpark Chijnsgoed en Maarheeze</u>	22
<u>4.4.1. Uitwerking op hoofdlijnen</u>	22
<u>4.4.2. Conclusies</u>	25
<u>4.4.3. Uitwerking op deelaspecten</u>	26
<u>4.5. Ontsluiting Providentia en Landbouwgebied ten zuiden en oosten van Providentia</u>	27
<u>4.6. Recreatieve Infrastructuur</u>	29
<u>5. DORPSKERNEN</u>	30
<u>5.1. Inleiding</u>	30
<u>5.2. Heeze</u>	30
<u>5.3. Leende</u>	30
<u>5.4. Sterksel</u>	31
<u>5.5. Maarheeze</u>	31
<u>6. OVERZICHT VOORGESTELDE OPLOSSINGSRICHTINGEN</u>	32

SAMENVATTING

De Clusterwerkgroep Infrastructuur van de Dorpsraad Sterksel heeft zich gebogen over de verkeersproblematiek in de gemeente Heeze-Leende en directe omgeving. Belangrijke doelen zijn het verbeteren van de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de kernen en het beter bereikbaar maken van kernen en werkgelegenheidslocaties. Hoofdprobleem is het vele (sluip)verkeer, inclusief vrachtauto's, dat zich momenteel een weg baant dwars door de kernen Heeze, Leende, Sterksel en Maarheeze.

De Clusterwerkgroep heeft kennis genomen van de voorstellen die opgenomen zijn in de Gebiedsgerichte Verkenning Heeze-Leende (december 2007), die in opdracht van de gemeente Heeze-Leende is opgesteld.

In deze notitie doet de Clusterwerkgroep een aantal voorstellen dat op onderdelen afwijkt van de voorstellen in de Gebiedsgerichte Verkenning. Dit vloeit voort uit de gebiedskennis verzameld in de Clusterwerkgroep en de bredere scope die gehanteerd is, waarbij ook rekening wordt gehouden met het versterken van de recreatieve infrastructuur en het handhaven van landschappelijk waardevolle gebieden ten behoeve van de recreant.

Voorstellen

Met het oog op een betere verkeersontsluiting doet de Clusterwerkgroep op hoofdlijnen de volgende drie voorstellen:

1. Centrale ontsluiting gebied Heeze – Leende - Sterksel:

- realisatie Centrale As Zevenhuizen, Somerenseweg, Nieuwe Hoeven, variant 1 of 2 (zie **Figuur 2** en **Figuur 3**) als hoofdontsluiting van het gebied Heeze – Leende - Sterksel, inclusief volwaardige Randweg Heeze;
- volledige aansluiting Zevenhuizen;
- realisatie Parallelweg A2 Leende - Zevenhuizen;
- heroverwegen van de aansluiting Valkenswaard/Leende.

Effecten:

- ontlasten kernen Heeze, Leende en Sterksel van doorgaand verkeer;
- instellen verbod voor vrachtauto's door kernen mogelijk (m.u.v. bestemmingsverkeer);
- verbeteren bereikbaarheid werkgelegenheidslocaties en maatschappelijke instellingen (Poortmannen, LOG Oostrikse Heide, Kempenhaeghe, Crematorium);
- ontlasten kernen van vrachtverkeer door aansluiting Poortmannen op Centrale As;
- een aantal landelijke en stille wegen kan ingericht worden voor lokaal verkeer en als veilige route voor fietsers;
- overige wegen kunnen recreatief ingevuld worden;
- ontlasten kernen Maarheeze en Sterksel van vrachtverkeer door verplaatsing (van het verkeersintensieve deel) van Bedrijvenpark Chijnsgoed naar bedrijventerrein langs de A2.

2. Ontsluiting LOG en eventueel Bedrijventerrein Chijnsgoed en Maarheeze:

- verplaatsen (verkeersintensieve deel van) Bedrijventerrein Chijnsgoed;
- ontsluiting LOG en eventueel resterend deel bedrijventerrein richting zuiden maar niet door Maarheeze, variant 1 of 2 (zie **Figuur 6** en **Figuur 7**);
- realisatie Parallelweg Zevenhuizen - Budel;
- heroverwegen van de aansluiting Maarheeze.

Effecten:

- ontlasten kernen Sterksel en Maarheeze van vrachtverkeer en doorgaand verkeer;
- instellen verbod voor vrachtauto's door kernen Sterksel en Maarheeze mogelijk (m.u.v. bestemmingsverkeer);
- verbeteren bereikbaarheid werkgelegenheidslocaties (LOG en eventueel resterend deel bedrijvenpark);
- ontzien landschappelijk waardevol gebied rond D'Aasdonken.

3. Ontsluiting Providentia en Landbouwgebied ten Zuiden en Oosten van Providentia:

- gespreide ontsluiting via de wegen
 - Albertlaan/Heezerweg;
 - Albertlaan/Kloosterlaan;
 - (gedeelte) ten Brakeweg, Vlaamseweg;
 - Ronde Bleek en verlengde Turfven.

Effecten:

- gespreid verkeersaanbod op de ontsluitingswegen (o.a. richting Centrale As);
- ontlasten kern Sterksel;
- goede bereikbaarheid Providentia en het Landbouwgebied ten Zuiden en Oosten van Providentia.

Gebiedsgerichte Verkenning

Belangrijkste afwijkingen van deze voorstellen ten opzichte van de voorstellen in de Gebiedsgerichte Verkenning zijn:

- directere aansluiting Poortmannen op Centrale As; geen vrachtverkeer via Ginderover en verder richting Randweg Heeze en geen omweg via (landelijke) Oostrikkerdijk en Kloosterlaan;
- betere aansluiting Randweg Heeze op Centrale As; minder sluipverkeer door de kernen;
- verplaatsen (verkeersintensieve deel) van bedrijvenpark Chijnsgoed.

Verzoek

De Clusterwerkgroep Infrastructuur van de Dorpsraad Sterksel zou wil inzicht krijgen in alle relevante aspecten van de in dit rapport voorgestelde maatregelen, zoals verkeerskundige, milieukundige en ruimtelijke aspecten, consequenties voor natuur en landschap, kosten en uitvoerbaarheid. Daarom verzoekt ze de gemeente Heeze-Leende de voorstellen in dit rapport alsnog mee te nemen in het vervolg van de studie Gebiedsgerichte Verkenning.

1.

INLEIDING

Integrale aanpak

De Clusterwerkgroep Infrastructuur van de Dorpsraad Sterksel heeft zich geruime tijd bezig gehouden met de verkeersproblematiek in de gemeente Heeze-Leende en de directe omgeving.

Bij het opstellen van het iDOP (integraal Dorpsontwikkelingsplan) heeft de Dorpsraad Sterksel de verkeersproblematiek in de kern als één van de knelpunten benoemd en een aantal oplossingsrichtingen geformuleerd.

Een iDOP heeft echter alleen maar betrekking op één kern. De verkeersproblematiek in een kern kan echter nooit los gezien worden van de problematiek in het omliggende gebied. Om bij de gemeente draagvlak te krijgen voor het oplossen van de door de kern Sterksel ervaren verkeersproblematiek, is het dan ook noodzakelijk dat gekeken wordt naar de problematiek in breder verband om te zorgen dat de voorgestane oplossingen op kernniveau zich verhouden tot de oplossingen op gemeentelijk en regionaal niveau. De Clusterwerkgroep Infrastructuur heeft dan ook het initiatief genomen, in aanvulling op hetgeen in het iDOP Sterksel als verkeersknelpunten is aangemerkt, te komen tot een analyse van en oplossingsrichtingen voor de verkeersproblematiek op regionaal en gemeentelijk niveau. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in drie niveaus: regionaal, gemeentelijk en dorpskern (Heeze, Leende, Sterksel en Maarheeze). Door deze in samenhang met elkaar te beschouwen kan gekomen worden tot integrale oplossingen.

Gebiedsgerichte Verkenning

Het denken over de verkeersproblematiek is in een stroomversnelling gekomen na het verschijnen van de in opdracht van de gemeente Heeze-Leende opgestelde nota Gebiedsgerichte Verkenning Heeze-Leende (december 2007). Deze nota bevat een aantal oplossingsrichtingen voor de verkeersproblematiek. De gemeenteraad heeft ten aanzien hiervan een besluit genomen en opdracht verstrekt de gekozen oplossingsrichtingen nader uit te werken.

De Clusterwerkgroep Infrastructuur is van mening dat er meer kansrijke oplossingsrichtingen mogelijk zijn dan meegenomen in de Gebiedsgerichte Verkenning. Vanuit haar gebiedskennis en de bredere scope komt zij op onderdelen tot andere suggesties. De Clusterwerkgroep heeft namelijk, aanvullend op de Gebiedsgerichte Verkenning, ook behoud en versterking van de recreatieve infrastructuur in relatie tot waardevolle landschappelijke gebieden in haar beschouwing betrokken.

Hoewel binnen de Clusterwerkgroep veel kennis en inzicht met betrekking tot verkeersproblematiek aanwezig is, gaat het de mogelijkheden van de Clusterwerkgroep te boven om de voorgestane oplossingsrichtingen te onderzoeken op aspecten als verkeersintensiteit, milieu en kosten. De Clusterwerkgroep c.q. Dorpsraad verzoekt de gemeente dan ook de door haar voorgestane oplossingsrichtingen mee te nemen in de nadere uitwerking van de Gebiedsgerichte Verkenning en op de relevante aspecten nader te onderzoeken.

Samenwerking SRE

Het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE) heeft de Clusterwerkgroep ondersteund bij het noteren van de ideeën.

Inhoud

In deze nota zijn de voorstellen van de Clusterwerkgroep beschreven en beargumenteerd, mede in relatie tot de in de Gebiedsgerichte Verkenning opgenomen oplossingsrichtingen.

In hoofdstuk 2 wordt kort ingegaan op de belangrijkste doelen die de Clusterwerkgroep nastreeft en de gehanteerde criteria die in achtgenomen worden bij het realiseren van de doelen.

In de hoofdstukken 3, 4 en 5 wordt achtereenvolgens ingegaan op de problematiek en voorgestane oplossingsrichtingen op regionaal, gemeentelijk respectievelijk dorpskernniveau.

Hoofdstuk 6 tenslotte geeft in tabelvorm een overzicht van de voorgestelde oplossingsrichtingen.

2.

DOELSTELLINGEN EN CRITERIA

Doelstellingen

De in dit plan opgenomen voorstellen ter verbetering van de infrastructuur Heeze – Leende -Sterksel- Maarheeze kennen de volgende doelstellingen:

1. Verbeteren van de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de dorpskernen.
2. Verbeteren van de bereikbaarheid van de kernen en de werkgelegenheidslocaties (waaronder bedrijventerreinen en landbouwgebieden).
3. Versterking van de recreatieve infrastructuur .

Toetsingscriteria

Bij het zoeken naar oplossingsrichtingen worden de volgende criteria in de beschouwing betrokken:

1. Integrale aanpak (leefbaarheid, bereikbaarheid, recreatie) op drie samenhangende niveaus: regionaal, gemeentelijk en dorpskern.
2. Zoveel mogelijk gebruik maken van bestaande tracés (minder ruimtebeslag, minder aantasting waarden, minder kosten).
3. Zoveel mogelijk behoud of versterken van stille en landschappelijke aantrekkelijke wegen (recreatieve functie).
4. Zo weinig mogelijk aantasting natuur en landschap; waar mogelijk versterking natuur en landschap.
5. Minimaliseren kosten.

Bij het kiezen van de oplossingsrichtingen staat het realiseren van de doelen uiteraard voorop. Dit betekent dat niet elke oplossingsrichting altijd aan alle criteria zal kunnen voldoen.

3.

REGIONAAL NIVEAU

1. Inleiding

A2

Het belangrijkste probleem dat zich voordoet op regionaal niveau is de filevorming op de A2 en A67, ten zuiden en oosten van Knooppunt Leenderheide. Om dit probleem aan te pakken wordt in de periode 2007-2010 gewerkt aan de ombouw van de Randweg Eindhoven. Hierbij wordt de huidige opzet van 2 x 3 rijbanen omgebouwd naar 4 x 2 rijbanen, met parallelbanen voor het bestemmingsverkeer. Aanvullend worden parallelrijbanen aangelegd op de A67 tussen Knooppunt Leenderheide en afslag Geldrop en een derde rijbaan aan de westkant op de A2 tussen Knooppunt Leenderheide en afslag Valkenswaard/Leende.

De gehele verbreding van het traject Weert - Eindhoven is op de lange baan geschoven. Ook voor de aanpak van de A67 op het traject Eindhoven - Venlo zijn nog geen concrete plannen.

N69

Een ander probleem op regionaal niveau is de verstopping van de N69. De drukte op deze weg genereert extra verkeersaanbod op de A2 bij de aansluiting Valkenswaard/Leende. Een betere doorstroming op de N69 betekent dan ook een verlichting van het verkeersaanbod op de A2.

De voornemens om dit knelpunt aan te pakken en als vervolg hierop de A67 zijn er wel maar nog onvoldoende concreet; de uitvoering hiervan is op korte termijn niet te verwachten.

Problemen

De problemen op regionaal niveau hebben een doorwerking naar het gemeentelijke niveau. De filevorming op de snelwegen zorgt voor veel sluipverkeer door de kernen Leende, Heeze en in mindere mate Sterksel en Maarheeze.

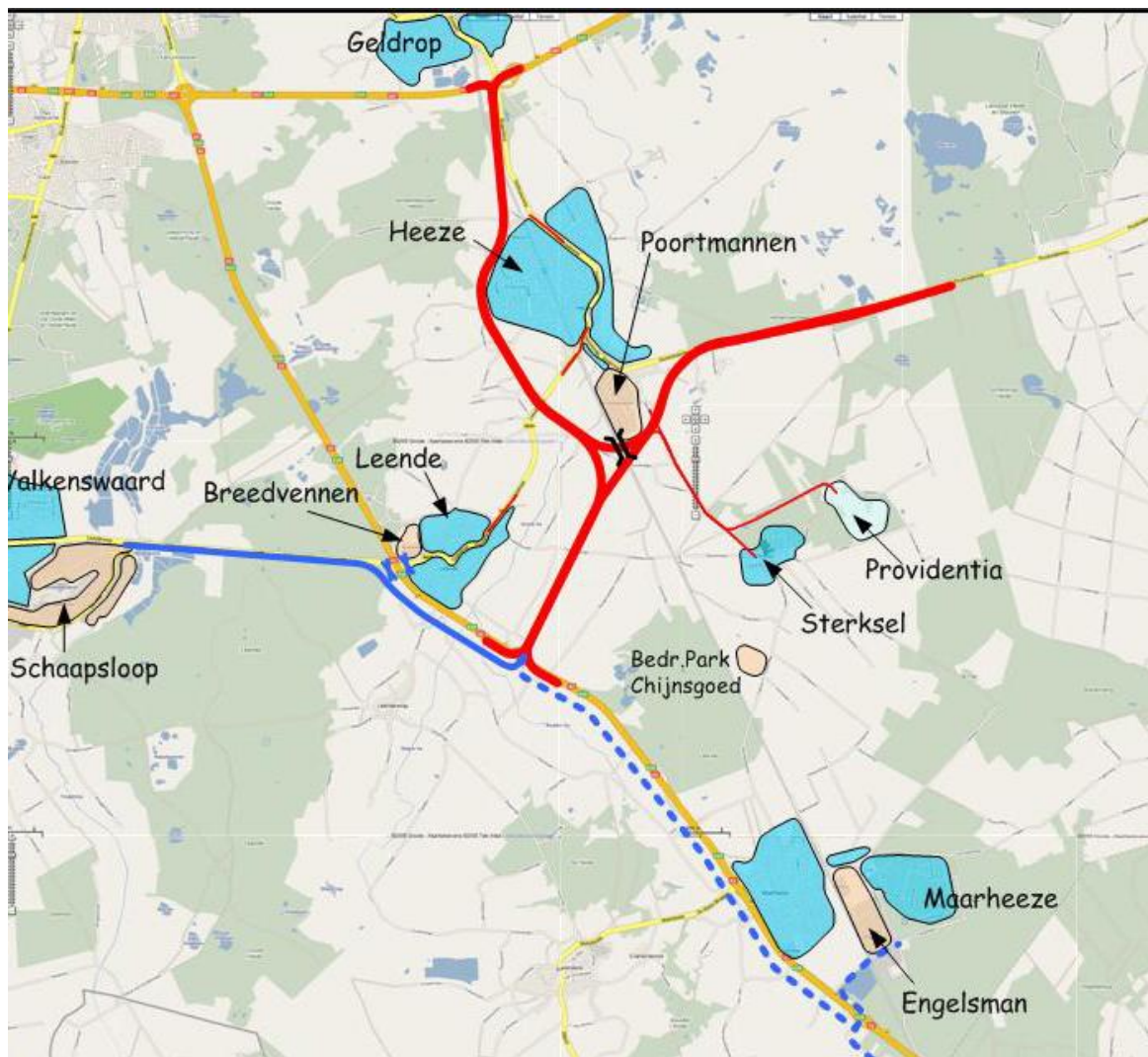
Dit betekent dus ook dat de voorgenomen en in uitvoering zijnde verbeteringen op regionaal niveau hun weerslag hebben op het gemeenteniveau. Voor de gemeente is het dan ook van belang de ontwikkelingen op het regionale niveau goed te volgen, te bezien welke consequenties deze hebben op gemeenteniveau en de kansen te benutten die deze ontwikkelingen bieden om een bijdrage te leveren aan het oplossen van de gemeentelijke problematiek.

Kansen

Dit hoofdstuk gaat in op de kansen die de ontwikkelingen op regionaal niveau bieden en die een positief effect hebben voor de verkeersafwikkeling op gemeentelijk niveau. Het betreft achtereenvolgens de realisatie van een 'Centrale As' op het grondgebied van de gemeente Heeze-Leende die dienst doet als calamiteitenroute, het realiseren van een volledige aansluiting op de A2 bij Zevenhuizen en de realisatie van een Parallelweg langs de A2.

2. Bypassfunctie Centrale As

De realisatie van een zogenaamde Centrale As als hoofdontsluiting van het gebied Heeze – Leende –Sterksel heeft niet alleen een functie voor het reguliere doorgaande verkeer (zie hoofdstuk 4) maar heeft tevens de functie van calamiteitenroute ingeval van filevorming op de snelwegen. In **Figuur 1** is in het rood op hoofdlijnen een indicatie gegeven van de ligging van de Centrale As. In hoofdstuk 4 wordt deze nader uitgewerkt.



Figuur 1: Bypassfunctie Centrale As en Parallelweg A2

3. Aansluiting Zevenhuizen

Om de regionale verkeersdoorstroming te bevorderen (verbinding Valkenswaard en Heeze-Leende) en de functie van bypass goed te kunnen vervullen dient op de A2 bij Zevenhuizen een volledige aansluiting gerealiseerd te worden. Op dit moment is slechts sprake van een afrit van zuid naar noord en een oprit van noord naar zuid. Zonder volledige aansluiting zal een deel van het verkeer nog steeds gebruik dienen te maken van de aansluiting bij Leende (of Maarheeze) waardoor geen sprake zal zijn van een vlotte verkeersafwikkeling.

4. Parallelweg A2

Om de kernen verkeersluw te maken (zie hoofdstuk 4) zal op den duur, na realisatie volledige aansluiting bij Zevenhuizen, in eerste instantie de aansluiting op de A2 bij Leende (meeste sluipverkeer) en in latere instantie bij Maarheeze (minder sluipverkeer) opgeheven dienen te worden. Omwille van een goede bereikbaarheid van de aansluiting bij Zevenhuizen dient er derhalve een Parallelweg aangelegd/verzwaard te worden tussen Leende en Zevenhuizen (eerste prioriteit) en tussen Zevenhuizen en Budel (tweede prioriteit). De ligging hiervan is in blauw aangegeven op **Figuur 1**. Voor nadere uitwerking zie 4.3.

Opgemerkt wordt dat Rijkswaterstaat reeds voornemens is een derde baan aan te leggen op de A2 tussen Knooppunt Leenderheide en afslag Leende/Valkenswaard. Het feit dat er op dit traject aan de A2 gewerkt gaat worden kan benut worden om tevens Zevenhuizen volledig aan te sluiten en de Parallelweg te realiseren. De Parallelweg moet ruimte laten voor de derde rijbaan bij de totale verbreding van de A2 tussen Eindhoven en Weert. De werkzaamheden kunnen gefaseerd worden uitgevoerd. Bij een volledige aansluiting bij Zevenhuizen kan de huidige volledige aansluiting bij Leende in fasen worden heroverwogen.

4.

GEMEENTENIVEAU

1. Inleiding

Huidige situatie

Het belangrijkste knelpunt dat zich voordoet op gemeenteniveau is het doorgaande verkeer dat dwars door de kernen Heeze, Leende, Sterksel en Maarheeze gaat. Het verkeersaanbod door de kernen bestaat uit sluijverkeer (autosnelwegverkeer), regionaal doorgaand verkeer, bestemmingsverkeer (onder andere vrachtauto's van en naar de bedrijventerreinen) en lokaal verkeer (zie Tabel 2.1. van de Gebiedsgerichte Verkenning). Dit verkeersaanbod leidt tot de volgende problemen:

- slechtere bereikbaarheid (sluijverkeer): met name Heeze en Leende;
- ongewenste functiemenging (sluijverkeer): met name Heeze en Leende
- verkeersonveiligheid: Heeze, Leende en Sterksel;
- te hard rijden: Heeze, Leende en met name Sterksel;
- hoge geluidbelasting: Heeze en Leende;
- (geluid)overlast doorgaand vrachtverkeer: Heeze, Leende en Sterksel.

De kern Maarheeze is in bovenstaande rijtje niet meegenomen omdat hierover minder gegevens bekend zijn; naar verwachting valt de problematiek van Maarheeze het best te vergelijken met die van Sterksel.

Toekomst

Na gereedkomen van de ombouw van de randweg Eindhoven (2010) zal het verkeersaanbod door de kernen aanvankelijk afnemen (minder sluijverkeer), maar op de langere termijn (vanaf 2020) door het groeiend verkeersaanbod naar verwachting weer toenemen.

Door te verwachten lokale ontwikkelingen (woningbouw, uitbreiding bedrijventerreinen, ontwikkeling LOG's, ontwikkeling recreatieve poorten) zal het (vracht)verkeersaanbod door alle kernen in de toekomst toenemen.

Dit betekent dat de huidige problematiek zich ook in de toekomst zal blijven voordoen. Er dient gezocht te worden naar een structurele oplossing. Het streven richt zich op het weren van de volgende verkeersstromen door de kernen:

- sluijverkeer (autosnelwegverkeer);
- doorgaan regionaal verkeer;
- bestemmingsverkeer: met name vrachtauto's van bedrijventerreinen en LOG's.

Doel

In de ideale situatie maakt alleen het lokaal verkeer nog gebruik van de wegen door de kernen.

Om dit te bereiken kunnen de volgende twee sporen bewandeld worden:

- het bieden van een alternatieve routestructuur die niet door de kernen loopt;
- het minder aantrekkelijk maken van de route door de kernen door realiseren verkeersluwe wegen.

Beide oplossingsrichtingen worden hieronder nader verkend.

2. Verkeersluwe wegen

Huidige situatie

In de huidige situatie is in de meeste gevallen sprake van een maximum snelheid van 50 km/uur op de doorgaande wegen door de kernen en van 80 km/uur op de doorgaande wegen tussen de kernen.

Verbeteringen

De doorgaande route door de kernen kan minder aantrekkelijk worden gemaakt door de doorgaande wegen in te richten als 30 km/uur, al dan niet aangevuld met het inrichten van de doorgaande wegen tussen de kernen als 60 km/uur. De ervaring leert dat, indien een alternatieve route aanwezig is, hierdoor de verkeersintensiteit naar verwachting afneemt.

Aanvullend kan ook gedacht worden aan het instellen van een verbod voor doorgaand vrachtverkeer in de kernen (dus bestemmingsverkeer uitgezonderd). Deze oplossing kan uiteraard alleen gerealiseerd worden indien er een alternatieve route aanwezig is.

Gezien de huidige verkeersstructuur zal het autoluw maken van de doorgaande wegen slechts een gedeeltelijke bijdrage kunnen leveren aan het oplossen van de problemen. Het sluipverkeer zal afnemen (zonder te verdwijnen) omdat hiervoor een alternatief aanwezig is. Het bestemmingsverkeer, inclusief de vrachtauto's van en naar de bedrijventerreinen en LOG's, zal echter bij gebrek aan een alternatieve route door de kernen blijven gaan.

Geconcludeerd wordt dat alleen het verkeersluw maken van de doorgaande wegen onvoldoende is om te komen tot een structurele oplossing.

Gezien het dempende effect op sluipverkeer en in verband met de verkeersveiligheid en het verminderen van overlast in de kernen kan het verkeersluw maken van de kernen Heeze, Leende, Sterksel en Maarheeze wel gezien worden als een deel van de oplossing.

De gemeenteraad Heeze-Leende heeft reeds het besluit genomen om het centrum van de kern Heeze in te richten als 30km-zone.

Deeloplossing 1:

Het inrichten van de doorgaande wegen door de kernen Heeze, Leende, Sterksel en Maarheeze als 30 km/uur.

Het zal duidelijk zijn dat aanvullend een oplossing gezocht dient te worden in het bieden van een alternatieve routestructuur buiten de kernen. De wijze waarop de doorgaande wegen tussen de kernen ingericht dienen te worden, zal in deze samenhang bekeken worden.

3. Centrale As

1. Uitwerking op hoofdlijnen

Route op hoofdlijnen

De alternatieve route dient - buiten de kernen om - een verbinding te vormen met de A2, Valkenswaard, de A67 (Geldrop) en Someren. Uitgangspunten zijn het zoveel mogelijk gebruik maken van bestaande tracés en een zo direct mogelijke aansluiting op de snelwegen. Dit minimaliseert de kosten en het ruimtebeslag (en hiermee de aantasting van natuur, landschap en andere waarden).

Mogelijkheden

Een nadere analyse van de mogelijkheden levert de volgende bevindingen op:

- ontsluiting op de A2 kan het best gerealiseerd worden via Zevenhuizen; dit geldt ook voor de aansluiting naar Valkenswaard in combinatie met een parallelweg langs de A2: hiermee wordt het doorgaande verkeer door de kernen Leende, Sterksel en Maarheeze geweerd;
- aansluiting op de A67 via Geldrop blijft gehandhaafd; de gemeente Geldrop is reeds voornemens de aansluiting hier te verbeteren door onder andere aanleg van turbotondes en reconstructie van het wegvak Bogardeind; dit zal de verkeersafwikkeling tussen Heeze -Geldrop ten goede komen;
- aanleg Randweg aan de westzijde van Heeze om de nieuwbouwlocatie De Bulders; hiermee wordt het doorgaande verkeer door Heeze geweerd en gebruik van de A2 gestimuleerd;
- ontsluiting bedrijventerrein Poortmannen via de zuidkant richting Randweg Heeze en Zevenhuizen: hiermee wordt vrachtverkeer door Heeze, Leende en Sterksel geweerd; ook Ginderover, een gedeelte van Nieuwendijk, Oude Stationsstraat en Leenderweg (woonbebouwing) blijven vrij van vrachtverkeer;
- ontsluiting LOG Oostrikse Heide via Zevenhuizen: hiermee wordt vrachtverkeer door Leende en Heeze geweerd;
- ontsluiting bedrijvenpark Chijnsgoed en LOG Chijnsgoed richting zuiden zo direct mogelijk naar A2: hiermee wordt het vrachtverkeer door Sterksel en Maarheeze geweerd.

Gezien de zwaarte van de problematiek per kern en rekening houdend met bovenstaande bevindingen wordt gekozen voor de ontwikkeling van een 'Centrale As' die zal dienen als hoofdontsluiting van met name het gebied Heeze, Leende en Sterksel.

De ontsluiting van LOG Chijnsgoed en bedrijvenpark Chijnsgoed en de kern Maarheeze zal aanvullend op de Centrale As gerealiseerd dienen te worden (zie paragraaf 4.4).

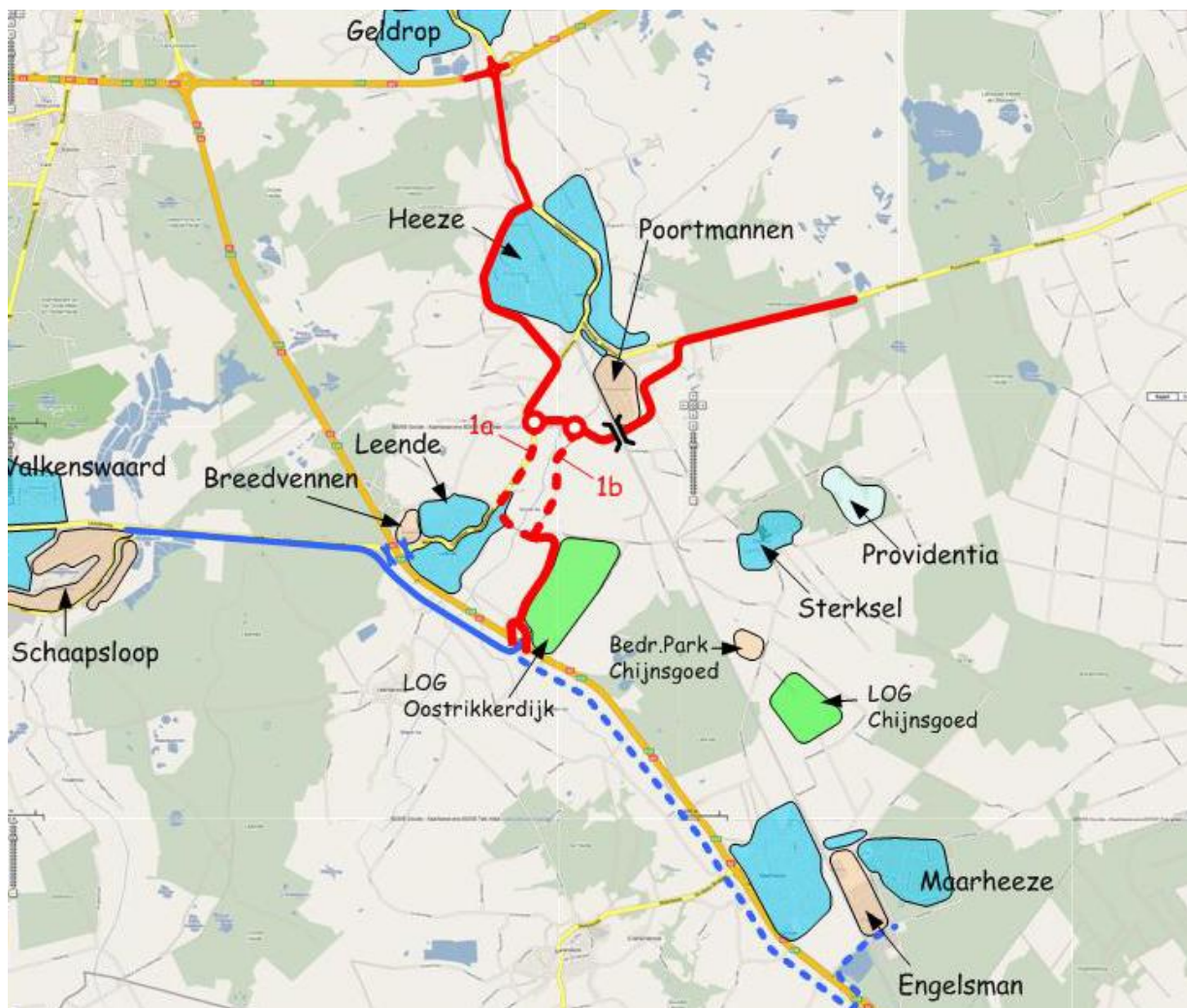
Varianten

Er zijn door de Clusterwerkgroep twee varianten van de Centrale As Zevenhuizen – Somerenseweg -Nieuwe Hoeven uitgewerkt (variant 1 en 2). Om de functie van hoofdontsluitingsroute te kunnen vervullen dient de Centrale As uitgevoerd te worden als Provinciale weg (80 km/uur). In aansluiting hierop kunnen de overige wegen buiten de bebouwde kom minder aantrekkelijk gemaakt worden voor doorgaand verkeer, afgestemd op de functie van die wegen (bijv. inrichten als 60 km weg).

Met de Centrale As wordt een alternatief gecreëerd voor de huidige doorgaande route door de kernen. Dit betekent dat, na realisatie van de Centrale As, overgegaan kan worden tot het instellen van een verbod voor vrachtauto's, uitgezonderd bestemmingsverkeer, in de kernen Leende en Heeze.

Ook in de Gebiedsgerichte Verkenning Heeze-Leende wordt een variant van de Centrale As gepresenteerd. We noemen dit verder variant 3. De drie varianten worden hieronder weergegeven. Daarna volgt een korte beschouwing van de varianten.

Variant 1: Centrale As Zevenhuizen – Somerenseweg - Nieuwe Hoeven



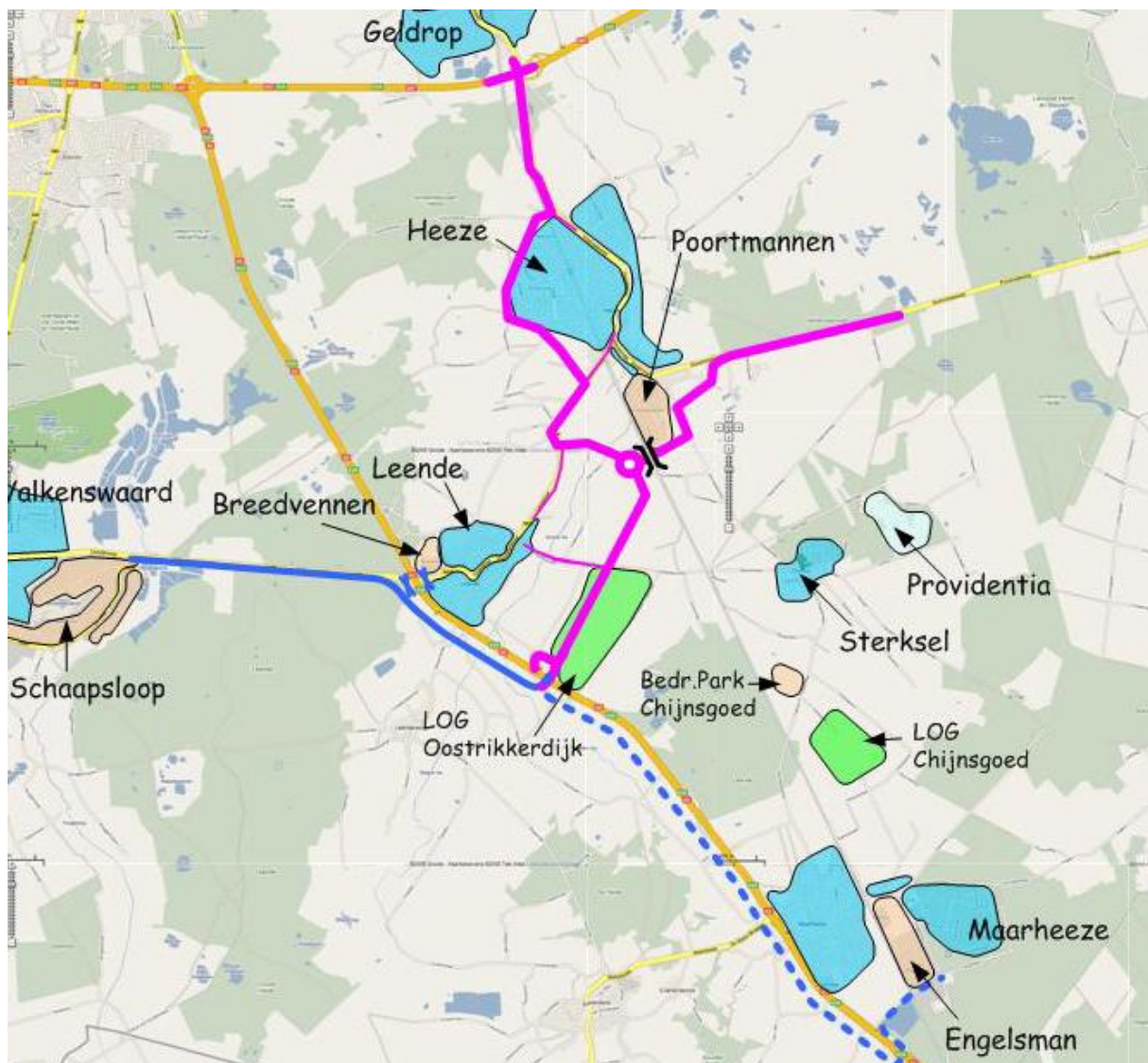
Figuur 2: Centrale As, variant 1

De eerste variant van de Centrale As is in het rood weergegeven in **Figuur 1**. De Centrale As splitst zich, komend vanuit Zevenhuizen, bij kruising Leenderweg – 't Heike in de tak Heeze - Geldrop en in de tak Poortmannen - Someren. Deze route volgt grotendeels bestaande wegen.

Het traject ziet er als volgt uit:

- of: (1a) A2/Zevenhuizen tot de splitsing: Molenschut, Oostrikkerdijk, Voordenweg, Langstraat, Leenderweg tot kruising met Het Heike (zie **Figuur 2**)
of: (1b) A2/Zevenhuizen tot de splitsing Molenschut, Oostrikkerdijk, Hulsbroeken, 't Heike (zie **Figuur 2**)
- Splitsing tot A67/Geldrop: Leenderweg, Buldersweg, Oude Molen (c.q. nieuwe ontsluitingsweg ten behoeve van woonwijk De Bulders), Muggenberg, Geldropseweg, Bogardeind, oprit 34/A67.
- Splitsing tot Someren: 't Heike, nieuwe weg ten zuiden van Poortmannen, Sterkselseweg, Heipolderstraat (c.q. randweg om nieuwbouwlocatie Heipolderstraat), Somerenseweg, Provinciale weg, Someren.

Variant 2: Centrale As Zevenhuizen – Somerenseweg - Nieuwe Hoeven



Figuur 3: Centrale As, variant 2

De tweede variant van de Centrale As is in het paars weergegeven in **Figuur 3**. Belangrijkste verschil met variant 1 is dat in deze variant gekozen wordt voor een meer rechtstreekse aansluiting tussen Zevenhuizen en Poortmannen in plaats van het traject via bestaande tracés in variant 1 die de kern Leende in meerdere of mindere mate raken. Dit betekent dat voor dit deel van het traject een nieuwe weg aangelegd dient te worden. Voordeel is dat het eerste gedeelte tevens kan dienen als ontsluitingsweg voor LOG Oostrikse Heide.

In deze variant komt de splitsing iets oostelijker te liggen dan in variant 1.

Variante 3: Centrale As Gebiedsgerichte Verkenning

De variant van de Centrale As zoals opgenomen in de Gebiedsgerichte Verkenning is te vinden bij de scenario's 2 en 3 (zie pagina 49 of 50 van de Gebiedsgerichte Verkenning).

Ook hier loopt het traject van Zevenhuizen, via Molenschut naar de Oostrikkerdijk. De centrale as buigt vervolgens af naar het oosten en loopt via Kloosterlaan naar Heezerweg/Sterkselseweg.

Een neventraject (60 km/uur) buigt bij Oostrikkerdijk af naar het westen en loopt verder zoals in variant 1. Poortmannen wordt zowel naar het noorden (via Ginderover en verder) als naar het zuiden ontsloten. De route naar het zuiden gaat via een omweg (Sterksel) naar de snelweg. De route richting het noorden gaat langs Ginderover en verder. Hier is sprake van smalle wegen met woonbebouwing die niet geschikt zijn voor vrachtverkeer.

De Oostrikkerdijk wordt veel gebruikt door fietsende scholieren. In deze variant wordt het grootste gedeelte van deze weg tevens gebruikt als ontsluitingsweg voor doorgaand (vracht)verkeer.

2. Beschouwing varianten

In de onderstaande tabel is een vergelijking gemaakt van de genoemde varianten.

	t.o.v. VARIANT 1	t.o.v. VARIANT 2	t.o.v. VARIANT 3
VARIANT 1 →	-	<p>Voordeel:</p> <ul style="list-style-type: none"> - grotendeels bestaande wegen (kostenvoordeel, minder aantasting) <p>Nadelen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - minder directe ontsluiting - variant 1A: raakt aan kern Leende 	<p>Voordelen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - directere ontsluiting (= betere aanzuigende werking, minder sluipverkeer) - betere scheiding (vacht)verkeer en fietsers - betere ontsluiting Poortmannen - zuidkant Heeze (Ginderover e.v.) wordt ontzien - Kloosterlaan kan een lokale ontsluitingsfunctie krijgen <p>Nadelen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - raakt kern Leende - Sterksel minder direct aangesloten op Centrale As
VARIANT 2 →	<p>Voordelen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - doet tevens dienst als ontsluiting LOG Oostrikse Heide - meest directe/snelste ontsluiting - raakt niet aan kern Leende <p>Nadeel:</p> <ul style="list-style-type: none"> - aanleg nieuwe weg (kosten, aantasting) 	-	<p>Voordelen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - directere ontsluiting (= betere aanzuigende werking, minder sluipverkeer) - betere scheiding (vacht)verkeer en fietsers - betere ontsluiting Poortmannen - zuidkant Heeze (Ginderover e.v.) wordt ontzien - Kloosterlaan kan een lokale ontsluitingsfunctie krijgen <p>Nadelen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - aanleg nieuwe weg (kosten, aantasting) - Sterksel minder direct aangesloten op Centrale As
VARIANT 3 →	<p>Voordelen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - raakt niet aan kern Leende - Sterksel directer aangesloten op Centrale As <p>Nadelen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - geen volwaardige centrale as voor alle richtingen (minder direct, meer kans op sluipverkeer) - slechte aansluiting randweg Heeze -Centrale As - minder goede ontsluiting Poortmannen (via Ginderover of via Sterksel) - Oostrikkerdijk/Kloosterlaan nu niet geschikt voor vrachtverkeer; verzwaring tast landelijk karakter van gebied aan; recreatieve functie niet meer mogelijk - ongelijkvloerse spoorkruising niet/minder haalbaar - biedt onvoldoende ontsluiting voor Providentia - Oostrikkerdijk: ongewenste vermenging vrachtverkeer met fietsverkeer (Sterksel - Leende) 	<p>Voordelen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - gaat grotendeels over bestaande wegen - Sterksel directer aangesloten op Centrale As <p>Nadelen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - geen volwaardige centrale as voor alle richtingen (minder direct, meer kans op sluipverkeer) - slechte aansluiting randweg Heeze - Centrale As - minder goede ontsluiting Poortmannen (via Ginderover of via Sterksel) - Oostrikkerdijk/Kloosterlaan nu niet geschikt voor vrachtverkeer; verzwaring tast landelijk karakter van gebied aan; recreatieve functie niet meer mogelijk - biedt onvoldoende ontsluiting voor Providentia - Oostrikkerdijk: ongewenste vermenging vrachtverkeer met fietsverkeer (Sterksel - Leende) 	-

Tabel 1: vergelijkend overzicht van de belangrijkste voor- en nadelen van de drie gepresenteerde varianten van de centrale as.

Werk in Uitvoering, juli 2008
Clusterwerkgroep Infrastructuur, Dorpsraad Sterksel

3. Conclusies

De Centrale As Zevenhuizen – Somerenseweg - Nieuwe Hoeven (variant 1 of 2) zorgt voor een goede ontsluiting van de kernen Heeze en Leende, zowel naar beide snelwegen als richting Valkenswaard en Someren. De aansluiting van Sterksel op de Centrale As loopt via Heezerweg/Sterkselseweg en een nieuw aan te leggen weg ten zuiden van Poortmannen richting de spoorwegovergang Euvelwegen (zie paragraaf 4.3.2.). Ook Kempenhaeghe, dat een behoorlijk (en toenemend) aantal verkeersbewegingen genereert, wordt op deze wijze ontsloten via de Centrale As. Het crematorium krijgt eveneens een goede aansluiting op de Centrale As.

De Centrale As heeft de volgende positieve effecten:

- verlaging van de verkeersintensiteiten in de kernen Heeze, Leende en Sterksel;
- ontlasten van de kernen Heeze, Leende en Sterksel van vrachtverkeer van bedrijventerrein Poortmannen en LOG Oostrikse Heide;
- ontsluiting eventueel aan te leggen nieuw bedrijventerrein langs A2;
- minder overlast in de vier kernen (geluid, lucht);
- verbetering verkeersveiligheid in de vier kernen door functiescheiding en minder te hard rijders;
- betere ontsluiting en bereikbaarheid van met name de kernen Heeze en Leende;
- betere bereikbaarheid bedrijventerrein Poortmannen en LOG Oostrikse Heide en andere werkgelegenhedenlocaties en maatschappelijke instellingen.

De Centrale As Zevenhuizen – Somerenseweg - Nieuwe Hoeven heeft ten opzichte van de voorgestelde variant in de Gebiedsgerichte Verkenning voldoende voordelen om een nader onderzoek te rechtvaardigen. Voorgesteld wordt de varianten 1 en 2 op minimaal de volgende aspecten nader te onderzoeken:

- verkeerskundige effecten (bijdrage aan verminderen verkeer door kernen en op andere ongewenste plekken);
- aantasting waarden (natuur, landschap, water, bodem, etc.);
- kosten;
- uitvoerbaarheid (wet- en regelgeving, beleid, medewerking andere partijen);
- milieu (geluid, lucht, etc.);
- ruimtelijk.

Deeloplossing 2:
<i>2a Nader onderzoek (verkeerskundig, aantasting, kosten, uitvoerbaarheid, milieu en ruimtelijk)</i>
Deeloplossing 3:
<i>Na realisatie Centrale As, instellen verbod op vrachtauto's in de kernen Heeze, Leende en Sterksel, behoudens bestemmingsverkeer voor die kernen.</i>
<i>van de Centrale As.</i>

4. Uitwerking op deelaspecten

Aansluiting Zevenhuizen en aanleg Parallelweg

De aanleg van de Centrale As heeft, vanwege de verbeterde verkeersdoorstroming, een aanzuigende werking op sluipverkeer van de snelweg en het regionaal doorgaand verkeer. Dit betekent dat de aanleg van deze as gepaard moet gaan met realisatie van een volledige aansluiting bij Zevenhuizen. Zolang dit niet het geval is, betekent de aanleg van de Centrale As juist een toename van het sluipverkeer door met name de kern Leende.

Om sluipverkeer door de kernen Leende en Heeze nog verder te ontmoedigen is het aanvullend (na realisatie volledige aansluiting Zevenhuizen en aanleg Centrale As) wenselijk om de aansluiting op de snelweg in Leende te heroverwegen. Dit betekent wel dat, om de verbinding naar Valkenswaard in stand te houden, de Parallelweg aan de westkant langs de A2 over het traject Leende-Zevenhuizen aangelegd dan wel verbeterd dient te worden. De aanleg betreft het ontbrekende stuk tussen Valkenswaardseweg en Veestraat.

Deeloplossing 4:

Realisatie volledige aansluiting Zevenhuizen

Deeloplossing 6:

Aanleg/verbeteren Parallelweg westkant A2 tussen Leende en Zevenhuizen

Spoorwegovergang

De Centrale As Zevenhuizen – Somerenseweg - Nieuwe Hoeven kruist op twee plekken de spoorlijn. Het betreft de overgang bij 't Heike/Euvelwegen ten zuiden van Poortmannen en de overgang Muggenberg op de Randweg Heeze.

De werking van de Centrale As verbetert uiteraard indien de huidige gelijkvloerse spoorwegkruisingen vervangen worden door ongelijkvloerse kruisingen (spoortunnel of viaduct). Hier zijn echter hoge kosten mee gemoeid. In de Gebiedsgerichte Verkenning is opgenomen dat de totale investeringskosten van de aanleg van een ongelijkvloerse kruising op Euvelwegen kunnen fors oplopen. Het beleid van Prorail is dan ook dat voor de aanleg van elke ongelijkvloerse kruising er drie á vier gelijkvloerse overwegen gesloten dienen worden.

Op dit moment is er in Heeze-Leende sprake van 10 gelijkvloerse spoorwegkruisingen. Wellicht kunnen er hiervan 3 tot 5 worden opgeheven. Nader onderzoek dient uit te wijzen in hoeverre dit inderdaad mogelijk is. Hierbij dient nadrukkelijk aandacht besteed te worden aan de functie die deze overwegen nu vervullen voor landbouwverkeer en recreatieve routes.

Deeloplossing 7:

Nader onderzoeken in hoeverre bestaande gelijkvloerse spoorwegkruisingen opgeheven kunnen worden, waarbij nadrukkelijk aandacht besteed wordt aan de functie van deze overgangen voor landbouwverkeer en recreatieve routes.

Op dit moment is het dus onzeker in hoeverre de aanleg van ongelijkvloerse kruisingen een reële optie is. Indien uit nader onderzoek blijkt dat een aantal bestaande gelijkvloerse kruisingen opgeheven kan worden, ligt de eerste prioriteit voor de aanleg van een ongelijkvloerse kruising bij 't Heike/Euvelwegen. Voor een optimale werking van de Centrale As is het in ieder geval zeer wenselijk dat deze ongelijkvloerse kruising gerealiseerd wordt. De spoorwegovergang remt de werking van de Centrale As waardoor het gevaar van sluipverkeer blijft bestaan (met name het verkeer van en naar Someren dat immers een alternatief heeft via Ginderover).

De centrale as vormt de hoofdontsluiting van het gebied Heeze, Leende, Sterksel en vangt het sluipverkeer en het regionaal doorgaande verkeer op. Bij een dergelijke functie past, gezien het belang van een goede doorstroming en verkeersveiligheid, ook een ongelijkvloerse kruising.

Figuur 4 geeft twee mogelijke locaties voor de ongelijkvloerse kruising. Ten zuiden van Poortmannen dient hiervoor een nieuwe weg aangelegd te worden. Realisatie ter plekke van de doorgetrokken lijn biedt aan de zuidkant nog uitbreidingsmogelijkheden voor bedrijventerrein Poortmannen. Dit is niet het geval indien gekozen wordt voor het traject zoals aangegeven met de onderbroken lijn. Voordeel van deze variant is dat het landschap meer ontzien wordt. Dit traject ligt verder weg van de hoogspanningsleidingen. De aansluiting voor Kempenhaeghe en Sterksel komt op een iets andere plaats te liggen.

Figuur 4: ligging ongelijkvloerse spoorkruising 't

Tijdelijke oplossing

Gezien de onzekerheid omtrent het kunnen realiseren van een ongelijkvloerse kruising, is het noodzakelijk een alternatieve oplossing te bedenken om de realisatie van de Centrale As niet te vertragen. De huidige overgang bij 't Heike/Euvelwegen blijft in dit geval dienst doen als spoorwegovergang binnen de Centrale As. Echter, de wegenstructuur en huidige bebouwing maakt het deel van 't Heike in de buurt van de spoorwegovergang en Euvelwegen niet geschikt als doorgaande route (80 km/uur). Voor dit deel van het traject dient een nieuwe weg aangelegd te worden (zie **Figuur 5**). De nieuwe weg ten oosten van het spoor dient overeen te komen met de gewenste ligging van de weg na realisatie van de ongelijkvloerse kruising (**Figuur 4**).

Figuur 5: Tijdelijk alternatief: gelijkvloerse

Ongelijkvloerse spoorkruising Muggenberg

Als tweede prioriteit geldt het vervangen van de gelijkvloerse spoorwegovergang Muggenberg door een ongelijkvloerse kruising. Ook hier zal dan sprake zijn van een verbeterde verkeersdoorstroming op Randweg Heeze en daardoor minder kans op sluipverkeer door de kern zelf.

Deeloplossing 8:

Nader onderzoek naar de bijdrage van ongelijkvloerse spoorkruisingen aan de verbetering van de doorstroming van het verkeer op de Centrale As, zowel bij Muggenberg als bij 't Heike/Euvelwegen
Afhankelijk van resultaten onderzoek aanleg ongelijkvloerse spoorkruisingen Centrale As met als eerste prioriteit overgang Euvelwegen (conform figuur 4) en als tweede prioriteit overgang Muggenberg.

Overige aspecten

Hierboven is de ligging van de Centrale As op hoofdlijnen weergegeven. Er is vervolgens nader ingezoomd op de aansluiting Zevenhuizen en de spoorwegovergangen. Wat betreft een aantal andere onderdelen dient nog nader onderzoek plaats te vinden. Te denken valt aan de volgende aspecten:

1. Aanleg rotondes

Daar waar nodig voor een vlotte verkeersafwikkeling dienen (turbo-)rotondes aangelegd te worden. Deze zijn indicatief weergegeven in **Figuur 2** en **Figuur 3**.

2. Aansluiting Poortmannen

De wijze waarop bedrijventerrein Poortmannen het beste aangesloten kan worden op de Centrale As dient nader onderzocht te worden.

3. Aansluiting LOG Oostrikse Heide

De wijze waarop het LOG Oostrikse Heide het beste aangesloten kan worden op de Centrale As dient nader onderzocht te worden.

4. Hoogspanningstracés

Onder hoogspanningsleidingen mag niet gebouwd worden. De aanleg van wegen is wel mogelijk. In verband met efficiënt ruimtegebruik kan onderzocht worden in hoeverre de Centrale As zoveel mogelijk de hoogspanningstracés ter plaatse van het Dommeldal kan volgen.

Deeloplossing 9:

Nader onderzoek verrichten naar deelaspecten Centrale As: rotondes, aansluiting Poortmannen en LOG Oostrikse Heide en volgen hoogspanningstracés.

4. Ontsluiting LOG en Bedrijvenpark Chijnsgoed en Maarheeze

1. Uitwerking op hoofdlijnen

In paragraaf 4.3.1 is aangegeven dat de Centrale As Zevenhuizen – Somerenseweg - Nieuwe Hoeven een functie vervult voor de ontsluiting van het gebied Heeze – Leende - Sterksel en dat aanvullend hierop de ontsluiting van LOG Chijnsgoed, Bedrijvenpark Chijnsgoed en de kern Maarheeze gerealiseerd dient te worden.

Studie “Bedrijvenpark ’t Chijnsgoed”

In de studie “ Bedrijvenpark “ ’t Chijnsgoed” ” zijn drie ontsluitingsroutes opgenomen. Twee hiervan lopen in noordelijke richting. Aangezien deze routes het landschap van het gebied ‘Biesputten’ aantasten en de verkeersintensiteit op de Kloosterlaan teveel vergroten, worden deze als niet wenselijk beschouwd. De ontsluiting dient in ieder geval plaats te vinden richting het zuiden. De afwikkeling richting snelweg dient zodanig te zijn dat het verkeer door de kern Maarheeze geminimaliseerd wordt. In de huidige situatie is er voor het vrachtverkeer weliswaar sprake van eenrichtingverkeer door de kern Maarheeze waardoor de overlast is verminderd maar nog steeds niet is verdwenen.

Ontwikkelingen

Bij het zoeken naar oplossingsrichtingen is het van belang de toekomstige ontwikkelingen van Bedrijvenpark Chijnsgoed en LOG Chijnsgoed in ogenschouw te nemen. De verwachting is dat het bedrijvenpark een forse toename van het aantal vrachtverkeersbewegingen zal laten zien. Deze toename is nu al merkbaar maar zal in de toekomst nog verder doorzetten. Gezien de verleende vergunningen en de voorgestane LOG-ontwikkeling kan als globale schatting het verkeersaanbod nog zeker met een factor 4 á 5 toenemen tot minimaal 600 verkeersbewegingen per etmaal. Een te verwachten verkeersaanbod vanuit de omgeving Pastoor P. Thijssenlaan van een dergelijke omvang kan naar de mening van de Clusterwerkgroep niet op verantwoorde wijze afgewikkeld worden richting snelweg.

Uitgangspunt

Een verantwoorde verkeersafwikkeling is pas mogelijk nadat het bedrijvenpark geheel of gedeeltelijk (het verkeersintensieve deel) verplaatst is naar een locatie dichterbij de snelweg. In de Gebiedsgerichte Verkenning is in scenario 3 hiervoor een locatie opgenomen tussen de A2 en het LOG Oostrikse Heide.

De verplaatsing van (het verkeersintensieve deel van) het bedrijvenpark Chijnsgoed wordt dan ook als uitgangspunt geformuleerd bij de hieronder verwoorde voorstellen voor de ontsluiting van bedrijvenpark en LOG Chijnsgoed.

Varianten

Er zijn door de Clusterwerkgroep twee hoofdvarianten uitgewerkt (variant 1 en 2) , waarbij variant 1 nog onderverdeeld is in twee subvarianten (variant 1a en 1b).

Met de voorgestane ontsluiting van LOG en bedrijvenpark Chijnsgoed wordt een alternatief gecreëerd voor de huidige doorgaande route door de kernen Sterksel en Maarheeze. Dit betekent dat, na realisatie, overgegaan kan worden tot het instellen van een verbod voor vrachtauto's, uitgezonderd bestemmingsverkeer, in de kernen Sterksel en Maarheeze.

Ook in de Gebiedsgerichte Verkenning is een variant opgenomen voor de ontsluiting richting het zuiden (hier genoemd variant 3). De drie varianten worden hieronder weergegeven. Daarna volgt een korte beschouwing van de varianten.

Variant 1: Zoomweg

Variant 1 kent twee subvarianten. Subvariant 1a maakt gebruik van de huidige aansluiting op de A2 in Maarheeze en kan op relatief korte termijn gerealiseerd worden. Voor de langere termijn is het wenselijk, na realisatie van Zevenhuizen en Parallelweg, de aansluiting Maarheeze op te heffen. Op dat moment komt variant 1b in beeld.

Variant 1a: Zoomweg/aansluiting Maarheeze

Na verplaatsing van minimaal het verkeersintensieve deel van het bedrijvenpark Chijnsgoed kan het resterende verkeersaanbod van LOG Chijnsgoed en eventueel bedrijvenpark afgewikkeld worden via Pastoor P. Thijssenlaan, Sterkselseweg, 'Zoomweg' Maarheeze (Schimmelstraat/ Vogelsberg) naar de huidige aansluiting op de A2 (zie **Figuur 6**).

Variant 1b: Zoomweg/aansluiting Zevenhuizen

Voor de langere termijn is het wenselijk een Parallelweg aan te leggen aan de zuidwestkant van de A2 tussen Zevenhuizen en Budel. De realisatie van deze Parallelweg maakt het mogelijk de aansluiting op de A2 te Maarheeze te heroverwegen om het sluipverkeer door de kern Maarheeze te verminderen. Na realisatie van de Parallelweg zal afwikkeling op de snelweg via Zevenhuizen plaatsvinden. De Parallelweg is in **Figuur 6** in het blauw als onderbroken lijn weergegeven.



Figuur 6: Ontsluiting Chijnsgoed via

de

Variant 2: Grote Bleek

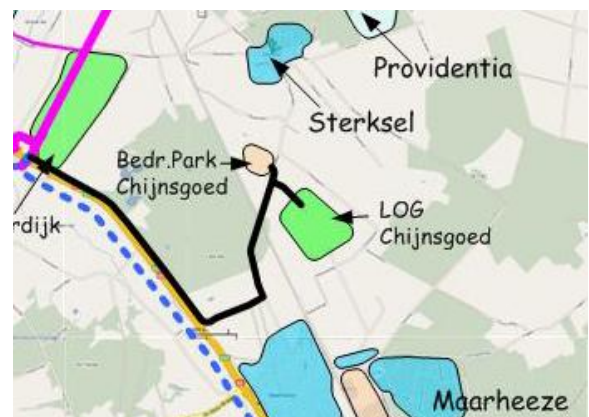
In deze variant wordt niet de Zoomweg benut maar wordt vóór Maarheeze afgebogen via Grote Bleek richting snelweg. Via de noordoostelijke Parallelweg wordt het verkeer vervolgens naar Zevenhuizen geleid (zie **Figuur 7**).

Variant 3: Gebiedsgerichte Verkenning

In de Gebiedsgerichte Verkenning wordt uitgegaan van ontsluiting via Pastoor P. Thijssenlaan, Sterkselseweg, Grote Bleek en D'Aasdonken naar aansluiting Maarheeze (variant 3a) of Grote Bleek en noordoostelijke Parallelweg A2 naar aansluiting Zevenhuizen (variant 3 b).

Variant 3b komt overeen met variant 2.

Variant 3a wordt niet wenselijk geacht vanwege de landschappelijke waarden van het gebied tussen D'Aasdonken, Grote Bleek en Ulkedonken. Dit gebied dient een recreatieve invulling te krijgen. Opgemerkt wordt dat in de Gebiedsgerichte Verkenning in principe wordt uitgegaan van handhaving bedrijvenpark Chijnsgoed op de huidige locatie. In scenario 3 is weliswaar uitgegaan van realisatie nieuw industrieterrein nabij Zevenhuizen maar dient deze vooral als alternatief voor uitbreiding Bedrijventerrein Poortmannen. Zoals hierboven aangegeven acht de Clusterwerkgroep het niet mogelijk het te verwachten verkeersaanbod vanuit met name bedrijvenpark Chijnsgoed op verantwoorde wijze af te wikkelen richting snelweg.



Figuur 7: Ontsluiting Chijnsgoed via Grote Bleek /

Beschouwing varianten

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de belangrijkste voor- en nadelen van de varianten ten opzichte van elkaar.

	t.o.v. VARIANT 1	t.o.v. VARIANT 2 (= VARIANT 3B)*	t.o.v. VARIANT 3A
VARIANT 1 →	-	Voordeel: - geen verzwaring Grote Bleek nodig Voordelen variant 1a: - meest directe aansluiting - te realiseren vooruitlopend op Zevenhuizen - grotendeels bestaande wegen Nadeel: - raakt kern Maarheeze	Voordelen: - geen verzwaring Grote Bleek nodig - geen aantasting gebied rond D'Aasdonken Voordeel variant 1a: - meest directe ontsluiting Voordeel variant 1b: - aansluiting Maarheeze kan heroverwogen worden Nadeel: - raakt kern Maarheeze
VARIANT 2 (= VARIANT 3B)* →	Voordeel: - raakt niet aan kern Maarheeze Nadelen: - verzwaring Grote Bleek nodig - extra belasting noordoostelijke Parallelweg (geen fietsers mogelijk) Nadeel t.o.v. variant 1a: - langere route naar A2	-	Voordelen: - geen aantasting gebied rond D'Aasdonken - aansluiting Maarheeze kan heroverwogen worden Nadelen: - extra belasting noordoostelijke Parallelweg (geen fietsers mogelijk) - langere route naar A2
VARIANT 3A →	Voordelen: - raakt niet aan kern Maarheeze - te realiseren vooruitlopend op Zevenhuizen Nadelen: - aantasting gebied rond D'Aasdonken (geen landschappelijke, recreatieve functie meer) - verzwaring Grote Bleek nodig - aansluiting Maarheeze kan niet opgeheven worden	Voordelen: - meest directe aansluiting op A2 - te realiseren vooruitlopend op Zevenhuizen Nadelen: - aantasting gebied rond D'Aasdonken (geen landschappelijke, recreatieve functie meer) - aansluiting Maarheeze kan niet heroverwogen worden	-

* waarbij variant 3b uitgaat van handhaven bedrijventerrein Chijnsgoed en variant 2 van verplaatsing (verkeersintensieve deel van) dit bedrijventerrein.

2. Conclusies

Met als uitgangspunt het verplaatsen van (het verkeersintensieve deel van) bedrijvenpark Chijnsgoed zorgen de voorgestelde routes (variant 1 en 2) voor een goede ontsluiting van het LOG en (eventueel resterend deel van) bedrijvenpark Chijnsgoed richting de A2.

Deze ontsluiting heeft de volgende positieve effecten:

- ontlasten van de kernen Sterksel, Leende, Heeze en Maarheeze van vrachtverkeer en hiermee gepaard gaande overlast (geluid, onveiligheid, lucht, trillingen);
- betere ontsluiting en bereikbaarheid van LOG Chijnsgoed en eventueel resterend deel bedrijvenpark Chijnsgoed;
- ontzien van landschappelijk en recreatief aantrekkelijke gebieden

De ontsluiting conform variant 1 of 2 heeft ten opzichte van de voorgestelde variant in de Gebiedsgerichte Verkenning voldoende voordelen die een nader onderzoek rechtvaardigen.

Voorgesteld wordt de varianten 1 en 2 op minimaal de volgende aspecten nader te onderzoeken:

- verkeerskundige effecten (bijdrage aan verminderen verkeer door kernen en op andere ongewenste plekken);
- aantasting waarden (natuur, landschap, water, bodem, etc.);
- kosten;
- uitvoerbaarheid (wet- en regelgeving, beleid, medewerking andere partijen);
- milieu (geluid, lucht, etc.);
- ruimtelijk.

Deeloplossing 10:
<i>10a. Nader onderzoek (verkeerskundig, aantasting, kosten, uitvoerbaarheid, milieu en ruimtelijk)</i>
Deeloplossing: 11:
<i>Realisatie Parallelweg A2 Zevenhuizen - Budel</i>
Deeloplossing 12:
<i>Heroverweging van de aansluiting Maarheeze</i>
Deeloplossing 13:
<i>Na realisatie voorgestane ontsluiting, instellen verbod op vrachtauto's in de kernen Sterksel en Maarheeze, behoudens bestemmingsverkeer voor de kernen.</i>

3. Uitwerking op deelaspecten

LOG Chijnsgoed

De westkant van het LOG Chijnsgoed kan direct ontsloten worden via de Pastoor P. Thijssenlaan richting de snelweg (zie **Figuur 6** en **Figuur 7**). Het oostelijk gedeelte van het LOG dient ontsloten te worden via Ontginningsweg 'Linksom' (zie **Figuur 8**).

Doel is het minimaliseren van de verkeershinder voor de bewoners van de Koenraadweg in Maarheeze. Om sluipverkeer A2/A67 te voorkomen en de kernen Sterksel en Maarheeze verkeersluw te houden moet er absoluut geen doorgaande verbinding komen vanuit de Koenraadweg door het LOG naar de Pastoor P. Thijssenlaan. Daarom dient de weg Chijnsgoed ingericht te worden voor bestemmingsverkeer en recreatieve doeleinden.



Figuur 8: ontsluiting oostkant LOG Chijnsgoed

Deeloplossing 14:

Nader onderzoek naar de relevante aspecten (verkeerskundig, aantasting, kosten, uitvoerbaarheid, milieu en ruimtelijk) van de ontsluiting van de oostkant van LOG Chijnsgoed via

5. Ontsluiting Providentia en Landbouwgebied ten zuiden en oosten van Providentia

Huidige Situatie

De mogelijke woningbouw op het terrein van Providentia kan in de toekomst de nodige verkeersbewegingen tot gevolg hebben. In de Gebiedsgerichte Verkenning wordt al dit verkeer over de Albertlaan en Kloosterlaan richting Centrale As (variant 3) geleid. Dit geeft een te hoge belasting voor met name de Kloosterlaan die een lokale ontsluitingsfunctie en een landelijke uitstraling dient te houden. Voorgesteld wordt Providentia en tevens het landbouwgebied ten zuiden en oosten van Providentia in meerdere richtingen te ontsluiten om het verkeersaanbod te spreiden (zie **Figuur 9**).



Figuur 9: Ontsluiting Providentia en Landbouwgebied ten zuiden en oosten van

Mogelijkheden

Richting

Beschrijving

Heeze,
Geldrop,
Leende,
Maarheeze

Het deel van het verkeer richting Heeze, Geldrop, Leende en Maarheeze maakt gebruik van de Albertlaan (voor Providentia en landbouwgebied ten zuiden en oosten van Providentia) om vervolgens via de Heezerweg aangesloten te worden op de Centrale As (variant 1 of 2). De aansluiting op de Centrale As gebeurt in combinatie met de aansluiting voor Kempenhaeghe. Het verkeer richting Maarheeze gaat vervolgens via de A2. Het verkeer richting Sterksel gaat via Albertlaan en Heezerweg en, voor het Weiakkers-aandeel, via Kloosterlaan en Beukenlaan.

Someren

Het verkeer richting Someren gaat via de Ten Brakeweg en Vlaamseweg naar de Somerenseweg. Voorkomen moet worden dat hier een doorgaande route ontstaat. De onverharde Ten Brakeweg dient wel verbeterd te worden maar geen doorgaande route te worden (60 km met fietsroute). De verbinding dient ingericht te worden als lokale ontsluitingsweg. Om sluipverkeer hier verder tegen te gaan kunnen op de aansluitingen Ten Brakeweg/Vlaamseweg en Ten Brakeweg/Albertlaan verkeersremmende maatregelen worden genomen.

Someren-Heide

Het verkeer richting Someren-Heide verloopt via Peelven / Ronde Bleek / verlengde Turfven en Smulderslaan.

Een additionele ontsluitingsmogelijkheid van Providentia is gegeven in het plan "Bouwen Binnen Strakke Contouren" van Dhr. Welmers. Deze ontsluiting is te realiseren door een verbinding te maken vanaf Pastoor P.Thijssenlaan naar Stoeiing, Averbodeweg en zandweg richting Providentia.

Tot slot kan via de zuidkant de calamiteitenroute voor Providentia gerealiseerd worden: Albertlaan, Peelven, Ronde Bleek, Turfven en Averbodeweg. Turfven is een mooie, smalle en landelijke weg. Het is van belang deze route zodanig in te richten dat doorgaand verkeer beperkt wordt.

Voordelen

De voorgestelde ontsluiting van Providentia en Landbouwgebied ten zuiden en oosten van Providentia kent de volgende voordelen:

- ontlasting Vlaamseweg en kern Sterksel;

- goede spreiding verkeer over diverse aanvoerroutes richting Centrale As (zoals Albertlaan, Heezerweg, Ten Brakeweg, Peelven, Grote Bleek);
- ontzien van de landelijke wegen met lokale functie: Kloosterlaan, Vlaamseweg, Turfven;
- niet hoeven verzwaren van de overweg en brug Oostrikkerdijk/Kloosterlaan;
- verbetering van de bereikbaarheid van het buitengebied Sterksel-oost;
- vermindering van de stofoverlast in het genoemde gebied.

Aandachtspunten

Verkeersveiligheid Albertlaan:

Door de voornoemde gespreide ontsluiting van Providentia kan de Albertlaan relatief rustig blijven.

Om de verkeersveiligheid te vergroten zou de Albertlaan

- "stromend" moeten overgaan op de Heezerweg, en
- moeten worden voorzien van fiets-suggestiestroken,

zodat ze fietsvriendelijk en veiliger gemaakt worden.

Aandachtspunt is een zodanige inrichting van het hoofdtracé (Ronde Bleek, Peelven, Albertlaan, Heezerweg, Centrale As) dat deze in voldoende mate de functie van ontsluitingsweg kan vervullen.

Aanvullend dient, zoals hierboven reeds opgemerkt, een aantal andere trajecten (gedeelte Ten Brakeweg, Turfven, Vlaamseweg) juist minder geprononceerd uitgevoerd te worden om te voorkomen dat doorgaande routes ontstaan op minder gewenste plekken.

Deeloplossing 15:

Nader onderzoek naar de relevante aspecten (verkeerskundig, aantasting, kosten, uitvoerbaarheid, milieu en ruimtelijk) van een gespreide ontsluiting van Providentia en Landbouwgebied ten zuiden en oosten van Providentia conform voorstel.

Nader onderzoek naar de exacte invulling van de ontsluitingswegen.

6. Recreatieve Infrastructuur

Naast het oplossen van de verkeersknelpunten in verband met leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid is een doelstelling ook het versterken van de recreatieve infrastructuur, met name voor fietsers. Bij het zoeken naar oplossingsrichtingen heeft het ontzien van landschappelijk aantrekkelijke wegen en gebieden met landschappelijke waarden dan ook een belangrijke rol gespeeld. Dit heeft ook geleid tot een aantal andere voorstellen dan opgenomen in de Gebiedsgerichte Verkenning. Denk hierbij aan het ontzien van het gebied tussen Grote Bleek, D'Aasdonken en Ulkedonken door D'Aasdonken niet te gebruiken als ontsluitingsroute voor LOG en bedrijvenpark Chijnsgoed. Een ander voorbeeld is het niet opnemen van Oostrikkerdijk (oostelijk deel) en Kloosterlaan in de Centrale As. Oostrikkerdijk heeft een functie voor fietsverkeer (scholieren en recreatief). Ook Kloosterlaan dient een recreatieve functie te krijgen.

Ook de voorgestelde maatregelen om bijvoorbeeld Vlaamseweg, Turfven, Biesputten en Ten Brakeweg verkeersluw te houden moet in dit licht beoordeeld worden.

De tracés die bestemd zijn voor recreatief medegebruik door fietsers dienen voor dit doel te worden ingericht. Agrarisch verkeer moet mogelijk blijven. Gedacht wordt aan tracés met fietspaden en 'groene' verkeersremmende maatregelen (geen drempels).

Deeloplossing 16:

Nader uitwerken van de ligging van de recreatieve tracés en de hierop afgestemde inrichting van de wegen, inclusief functie voor landbouwkundig gebruik.

9.

DORPSKERNEN

1. Inleiding

Het belangrijkste probleem dat zich op dorpsniveau voordoet is het vele doorgaande (vracht)verkeer dat dwars door de kernen gaat en dat de nodige overlast veroorzaakt. De oplossing hiervoor dient gezocht te worden op gemeentelijke en regionaal niveau (zie hoofdstuk 3 en 4). In dit hoofdstuk komen in het kort de voorgestelde maatregelen per kern nog eens aan de orde. Voor zover relevant wordt aanvullend ingegaan op de specifiek lokale situatie.

2. Heeze

Door de aanleg van de Randweg aan de westkant van Heeze wordt de kern ontlast van het doorgaande (vracht)verkeer. Na realisatie hiervan kan een verbod voor doorgaand vrachtverkeer in de rest van de kern worden ingesteld. In samenhang met het inrichten van het centrum als 30km/uur wordt sluipverkeer ontmoedigd.

Hiermee zijn niet alle problemen voor het centrum van Heeze opgelost. Knelpunt op dit moment is ook het laden en lossen bij de winkels. Een mogelijke oplossing zou kunnen zijn de Kapelstraat vanaf het gemeentehuis tot en met de kruising Geldropseweg met Prins Bernhardlaan/Pastoor Spieringstraat eenrichtingsverkeer te maken. Het noord-zuid verkeer zou dan gebruik kunnen maken van de voor dit doel geschikt gemaakte eenrichtingsroute via Prins Bernhardlaan, Irenelaan, Dominee Kremerstraat en Schoolstraat naar Jan Deckersstraat.

Met deze oplossing wordt het doorgaande verkeer nog verder ontmoedigd en wordt de verkeerveiligheid verbeterd.

Deeloplossing 17:

Nader onderzoek verrichten naar het verder ontlasten van het centrum van Heeze door het instellen van eenrichtingsverkeer conform voorstel.

3. Leende

Realisatie van de Centrale As, zeker in combinatie met het heroverwegen van de aansluiting op de A2 in Leende, betekent een afname van het sluipverkeer en het vrachtverkeer. Aanvullend kan de kern ingericht worden als 30 km/uur en kan een verbod op doorgaand vrachtverkeer ingesteld worden. Sluipverkeer wordt zo verder ontmoedigd.

Met het heroverwegen van de aansluiting op de A2 verliest Leende een directe verbinding met de snelweg en dient derhalve aangesloten te worden op de Centrale As. Bijzondere aandacht verdient de ontsluiting van het uitlegebied Breedvennen.

Aansluiting van Leende op de Centrale As kan gerealiseerd worden door middel van een Randweg. Er zijn twee mogelijkheden: Randweg Leende Oost en Randweg Leende West.

Randweg Leende Oost

Ongeveer ter hoogte van Hubertushof achter de bebouwing van de Langstraat door aansluiten op de Oostrikkerdijk en Centrale As.

Randweg Leende West

Vanaf de splitsing Langstraat voor de bebouwing van Halfeind langs, de Hans van Breukelenweg oversteken, over de oude gemeentewerf via Loofvennen naar Boschhoven. Vandaar aansluiten op Breedvennen en al dan niet over de Nachtegaallaan aansluiten op de Valkenswaardseweg en de te realiseren Parallelweg A2. Deze Randweg leent zich ook uitstekend voor de bezoekers van de Grote en de Kleine Speel.

Deeloplossing 18:

Nader onderzoek verrichten naar de aansluiting van Leende op de Centrale As door middel van de aanleg van een Randweg Oost of Randweg West conform voorstel.

4. Sterksel

Realisatie van de Centrale As in combinatie met de ontsluiting van LOG en eventueel bedrijvenpark Chijnsgoed richting het zuiden, betekent een afname van het (vracht)verkeer door de kern. Aanvullend kan de kern ingericht worden als 30 km/uur en kan een verbod op doorgaand vrachtverkeer ingesteld worden. Sluipverkeer wordt zo verder ontmoedigd.

Aansluiting van Sterksel op de Centrale As vindt plaats via Heezerweg (aansluiting Albertlaan) en Sterkselseweg, over de nieuwe weg ten zuiden van Poortmannen richting Zevenhuizen of Randweg Heeze. Deze zone dient ingericht te worden als 80 km/uur.

In Sterksel wordt aan de Beukenlaan een nieuwe school gerealiseerd. In verband met de verkeersveiligheid is het wenselijk de Beukenlaan verkeersluw te maken. De Kloosterlaan kan dienen voor de opvang van het huidige verkeer door de Beukenlaan. Ze moet goed toegankelijk zijn; er moet bijvoorbeeld een bulkwagen overheen kunnen. Er dient wel voor gewaakt te worden dat de Kloosterlaan slechts een 'hulpfunctie' krijgt; ze mag geen verkeersaanzuigende werking hebben (geen ontsluiting voor Poortmannen). Aanvullend krijgt de Beukenlaan een recreatieve functie. Te denken valt aan een inrichting als 60 km/uur met fietspaden met suggestiestroken.

Deeloplossing 19:

Het autoluw maken van de Beukenlaan door de Kloosterlaan een hulpfunctie te geven en zodanig in te richten dat deze het verkeer van de Beukenlaan kan opvangen en een recreatieve functie

5. Maarheeze

Door het reeds ingestelde verbod voor het vrachtverkeer in één richting is de overlast van het doorgaande verkeer in Maarheeze verminderd maar nog niet opgelost. Op relatief korte termijn kan de realisatie van de 'Zoomweg' (Schimmelstraat/Vogelsberg/aansluiting Maarheeze) een verdere ontlasting betekenen van het vrachtverkeer door de kern. Aanvullend kan de kern ingericht worden als 30 km/uur en kan een volledig verbod op doorgaand vrachtverkeer in de kern ingesteld worden. Sluipverkeer wordt zo ontmoedigd.

Het voordeel van de variant 'Zoomweg' ten opzichte van de in de Gebiedsgerichte Verkenning opgenomen variant is dat Grote Bleek/D'Aasdonken verboden kan worden voor vrachtverkeer zodat het landbouw- en langzaam verkeer op verantwoorde wijze van deze wegen gebruik kan maken. Hiermee wordt het aantrekkelijke landschap rondom D'Aasdonken ontzien en is verzwaring van de wegen Grote Bleek en D'Aasdonken niet nodig.

Voor de langere termijn kan de realisatie van de Parallelweg A2 richting Zevenhuizen gepaard gaan met het heroverwegen van de aansluiting Maarheeze op de A2. Hierdoor wordt sluipverkeer door de kern nog verder voorkomen. De wens van de gemeente Maarheeze is wel dat in dat geval een tunnelbak gerealiseerd wordt.

De aansluiting op de Parallelweg kan zowel via de Zoomweg als via Grote Bleek. Gebruikmaking van de Grote Bleek betekent dat de kern Maarheeze verder ontzien. Nadeel is dat de Grote Bleek verzwaard dient te worden en hierdoor de landelijke uitstraling en recreatieve functie verliest. Nader onderzoek naar alle relevante aspecten kan uitsluitsel geven welk van beide opties de voorkeur verdient.

6. OVERZICHT VOORGESTELDE OPLOSSINGSRICHTINGEN

DEELOPLOSSING	OMSCHRIJVING	VOORWAARDEN/TOELICHTING
1	Het inrichten van de doorgaande wegen door de kernen Heeze, Leende, Sterksel en Maarheeze als 30 km/uur	De gemeente Heeze-Leende heeft reeds besloten het centrum van de kern Heeze in te richten als 30 km/uur
2a	Nader onderzoek (verkeerskundig, aantasting, kosten, uitvoerbaarheid, milieu en ruimtelijk) verrichten naar realisatie van de Centrale As Zevenhuizen – Somerenseweg - Nieuwe Hoeven (variant 1 en 2).	Gekoppeld aan realisatie deeloplossing 4, 5 en 6
2b	Afhankelijk van de resultaten van het nader onderzoek vaststelling van de voorkeursvariant van de Centrale As	
3	Instellen verbod op vrachtauto's in de kernen Leende en Heeze, behoudens bestemmingsverkeer	Kan pas ingesteld worden na realisatie Centrale As
4	Realisatie volledige aansluiting Zevenhuizen	In combinatie met deeloplossing 6
5	Heroverwegen aansluiting Leende	Na realisatie volledige aansluiting Zevenhuizen
6	Aanleg/verbeteren Parallelweg zuidwestkant A2 Leende - Zevenhuizen	Noodzakelijk na heroverweging aansluiting Leende
7	Nader onderzoeken in hoeverre bestaande gelijkvloerse spoor kruisingen opgeheven kunnen worden, waarbij nadrukkelijk aandacht besteed wordt aan de functie van deze overgangen voor landbouwverkeer en recreatieve routes	
8	Nader onderzoek naar de bijdrage van ongelijkvloerse spoor kruisingen aan de verbetering van de doorstroming van het verkeer op de Centrale As, zowel bij Muggenberg als bij 't Heike/Euvelwegen Afhankelijk van resultaten onderzoek aanleg ongelijkvloerse spoor kruisingen Centrale As met als eerste prioriteit overgang Euvelwegen (conform Figuur 4) en als tweede prioriteit overgang Muggenberg. Als tijdelijke oplossing uitvoeren gelijkvloerse kruising Euvelwegen conform Figuur 5 .	Afhankelijk van uitkomsten deeloplossing 7

9	Nader onderzoek verrichten naar deelaspecten Centrale As: rotondes, aansluiting Poortmannen en LOG Oostrikse Heide en volgen hoogspanningstracés.	
10a	Nader onderzoek (verkeerskundig, aantasting, kosten, uitvoerbaarheid, milieu en ruimtelijk) verrichten naar realisatie van voorgestelde ontsluiting LOG en eventueel resterend bedrijvenpark Chijnsgoed (variant 1 en 2).	Uitgangspunt is verplaatsing van (verkeersintensieve deel van) bedrijvenpark Chijnsgoed
10b	Afhankelijk van de resultaten van het nader onderzoek vaststelling van de voorkeursvariant	
11	Realisatie Parallelweg A2 Zevenhuizen - Maarheeze.	Noodzakelijk na heroverweging aansluiting Maarheeze
12	Heroverweging aansluiting Maarheeze	In combinatie met deeloplossing 11
13	Instellen verbod op vrachtauto's in de kernen Sterksel en Maarheeze, behoudens bestemmingsverkeer.	Kan pas nadat alternatieve route gerealiseerd is
14	Nader onderzoek naar de relevante aspecten (verkeerskundig, aantasting, kosten, uitvoerbaarheid, milieu en ruimtelijk) van de ontsluiting van de oostkant van LOG Chijnsgoed via Ontginningsweg 'Linksom'	
15	Nader onderzoek naar de relevante aspecten (verkeerskundig, aantasting, kosten, uitvoerbaarheid, milieu en ruimtelijk) van een gespreide ontsluiting van Providentia en Landbouwgebied ten zuiden en oosten van Providentia conform voorstel. Nader onderzoek naar de exacte invulling van de ontsluitingswegen.	
16	Nader uitwerken van de ligging van de recreatieve tracés en de hierop afgestemde inrichting van de wegen, inclusief functie voor landbouwkundig gebruik	
17	Nader onderzoek verrichten naar het verder ontlasten van het centrum van Heeze door het instellen van eenrichtingsverkeer conform voortstel.	
18	Nader onderzoek verrichten naar de aansluiting van Leende op de Centrale As door middel van de aanleg van een Randweg Oost of Randweg West conform voorstel.	
19	Het autoluw maken van de Beukenlaan door de Kloosterlaan een hulpfunctie te geven en zodanig in te richten dat deze het verkeer van de Beukenlaan kan opvangen en een recreatieve functie kan vervullen maar dat voorkomen wordt dat er een aanzuigende werking vanuit gaat.	

