

Reactienota

Op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau Noordoostcorridor

Provincie Noord-Brabant



Colofon

Opdrachtgever

Provincie Noord-Brabant

Status

Definitief

Inhoud

1	Inleiding	5
Deel 1 Context van het project, hoofdlijnen NRD Noordoostcorridor en vervolgprocedure		7
2	Context	8
2.1	Nu investeren in onze toekomst	8
2.2	Doelstellingen Brainport-oost en Noordoostcorridor	9
2.3	Besluitvorming Noordoostcorridor	11
3	NRD fase	14
3.1	Inhoud NRD	14
3.2	Hoofdlijnen NRD	14
4	Wat nog volgt	17
Deel 2 Adviezen adviesorganen en zienswijzen overheden, belangenorganisaties en grote groepen		19
5	Commissie voor de m.e.r. en Provinciale Omgevingscommissie (POC)	20
5.1	Commissie voor de m.e.r.	20
5.2	Provinciale Omgevingscommissie	24
6	Zienswijzen overheden, belangenorganisaties, grote groepen	27
6.1	Gemeenten, Waterschappen en Rijkswaterstaat	27
6.2	Organisaties en grote groepen	30
Deel 3 Beantwoording zienswijzen		34
7	Werkwijze en statistieken	35
7.1	Werkwijze behandelen zienswijzen	35
7.2	Enkele statistieken	37
8	Beantwoording zienswijzen	39
8.1	Leeswijzer	39
8.2	Intenties: samenvattingen en reacties	39
8.2.1	De planvorming moet stoppen	40
8.2.2	Onderzoek nulplus alternatieven	43
8.2.3	Geen oost-west verbinding	45
8.2.4	Andere varianten onderzoeken	46
8.2.5	Faseringsalternatieven opnemen	50
8.2.6	Milieubeoordeling wijzigen	50
8.2.7	Ga door en versnel planvorming	53
8.2.8	Maak nu al verdere keuzes in varianten	55
8.2.9	Meer aandacht voor kwaliteit/ruimtelijke inpassing	56

8.2.10	Maak transparante, weloverwogen belangenafwegingen	58
8.2.11	Maak een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA)	60
8.2.12	Let op mijn nabije omgeving	61
8.3	Ambtshalve wijziging	63
9	Consequenties voor de MER –PIP fase	64
Bijlagen		66
Bijlage 1	Advies Commissie voor de m.e.r. en Advies POC	67
Bijlage 2	Overzicht ingediende zienswijzen	85

1 Inleiding

Voor u ligt de “Reactienota op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau Noordoostcorridor (hierna: NRD)”. Op 22 oktober 2013 heeft het college van Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant (GS) de concept NRD Noordoostcorridor vastgesteld als eerste stap in de projectmilieueffectrapportage-procedure op grond van de Wet milieubeheer (project-m.e.r.).

De NRD is het resultaat van een uitgebreide verkenning van mogelijke tracé-alternatieven voor de Noordoostcorridor, vastgelegd in een richtinggevend advies van de samenwerkingspartners (gemeenten, waterschappen, regio (SRE), Rijk en provincie). De NRD gaat in op tracé-opgaven voor de Noordoostcorridor en beperkt het aantal tracés dat in de volgende fase, de project-m.e.r., nader onderzocht wordt. De NRD heeft daarnaast als doel het verder afbakenen van de inhoud van het projectMER. De samenwerkingspartners gebruiken het projectMER om het milieubelang een volwaardige plaats te geven bij de keuze voor het Voorkeursalternatief (VKA) dat planologisch wordt vastgelegd.

Doel van deze nota en ter inzage legging

De voorfase van de m.e.r.-procedure is gemandateerd aan Gedeputeerde Staten. Zij stellen de reactienota vast en stellen Provinciale Staten (de commissie) hiervan in kennis. In deze Reactienota geven Gedeputeerde Staten een reactie op de binnen gekomen zienswijzen op de NRD en geven zij aan welke invloed de zienswijzen en adviezen hebben op het uit te voeren vervolgonderzoek ten behoeve van het opstellen van het projectMER in 2014 en het Provinciaal Inpassingsplan (PIP) in 2015.

De NRD heeft van maandag 4 november 2013 tot en met maandag 16 december 2013 ter inzage gelegen op het provinciehuis te 's-Hertogenbosch evenals de gemeentekantoren te Veghel, Helmond, Eindhoven, Son en Breugel, Laarbeek, Asten, Someren, Gemert-Bakel, Nuenen, Geldrop-Mierlo en Deurne. Tevens was de NRD online te downloaden. Tijdens de inzage periode hebben er verschillende informatiebijeenkomsten plaatsgevonden:

- donderdag 21 november 2013 in Sociaal-cultureel centrum Parkzicht te Helmond;
- maandag 25 november 2013 in Dorpshuis te Zijtaart;
- dinsdag 26 november 2013 in MFA De Koppel te Nederwetten.

Deze informatiebijeenkomsten boden eenieder de gelegenheid tot het stellen van inhoudelijke vragen naar aanleiding van de ter inzage gelegde NRD-documenten.

Status NRD

Het opstellen van een NRD is onderdeel van de uitgebreide m.e.r. procedure en wordt gebruikt om de overheidsinstanties en adviseurs die bij de voorbereiding van het voor het project benodigde planologische besluit moeten worden betrokken te raadplegen. Een NRD heeft juridisch-planologisch gezien geen status.

Noot voor de lezer

Afkortingen

In deze reactienota worden de termen m.e.r. en MER veelvuldig gebruikt. M.e.r. staat voor de procedure van de milieueffectrapportage. Een belangrijk onderdeel van deze procedure is het MER, het milieueffectrapport. Plan m.e.r. staat voor m.e.r. op het niveau van structuurvisie, Projectm.e.r. staat voor m.e.r. op het niveau van het bestemmingsplan dan wel inpassingsplan.

Daarnaast worden in de reactienota de volgende afkortingen gebruikt:

EHS:	Ecologische Hoofdstructuur
GS:	Gedeputeerde Staten
KES:	Klant Eis Specificatie
MEROS:	Milieueffectrapportage Oostelijk deel van de Stedelijke regio Eindhoven
MIRT:	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
MKBA:	Maatschappelijke Kosten Baten Analyse
NRD:	Notitie Reikwijdte en Detailniveau
NRM:	Nederlands Regionaal Model
NOC:	Noordoostcorridor
PIP:	Provinciaal Inpassingsplan
POC:	Provinciale Omgevingscommissie
PS:	Provinciale Staten
SRE:	Samenwerkingsverband Regio Eindhoven
VKA:	Voorkeursalternatief

Leeswijzer

Deze reactienota bestaat uit 3 delen. Het eerste deel schetst de context van de NRD (het project), kijkt terug en vooruit. Dit deel is opgenomen in deze nota om zo insprekers en lezers een totaalbeeld te geven van de planvorming in het verleden en mee te nemen in wat nog komt.

In deel 2 van deze nota wordt ingegaan op de adviezen van de Commissie voor de m.e.r. en de Provinciale Omgevings Commissie en de zienswijzen van overheden, belangenorganisaties en grote groepen insprekers. Insprekers halen de adviezen van de Commissie voor de m.e.r. en de Provinciale Omgevings Commissie veelvuldig aan in hun zienswijze. Omdat veel naar deze adviezen wordt verwezen en de provincie veel waarde hecht aan deze adviezen zijn deze in dit document samengevat en van een reactie voorzien.

Deel 3 van deze nota bevat de zienswijzen en de beantwoording hiervan.

Gericht zoeken met klikfunctie

In bijlage 2 vindt u de paragrafen waarin uw zienswijze wordt behandeld. U kunt vervolgens vanuit dit overzicht klikken op het 'huisje' in de rechter bovenhoek van iedere pagina. In 1 'klik' komt u in de inhoudsopgave. Door in de inhoudsopgave te klikken op de betreffende paragraaf, wordt u direct doorgeleid naar de betreffende paragraaf. U kunt overigens vanuit ieder pagina in de nota met 1 klik op het 'huisje' direct naar de inhoudsopgave.

Deel 1

Context van het project, hoofdlijnen NRD Noordoostcorridor en vervolgprocedure

2 Context

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de aanleiding voor de Noordoostcorridor en wordt de beleidsmatige context omschreven.

2.1 Nu investeren in onze toekomst

Het gebied Eindhoven, Veghel en Helmond is vandaag een sterke regio. Een grote economische speler en tegelijk een aangename woonomgeving voor zijn 750.000 inwoners. De regio heeft zich als Brainport regio ontwikkeld tot één van de drie motoren van de nationale economie, naast de Mainports Rotterdam en Amsterdam. Dit komt omdat men ruim 10 jaar geleden durfde vooruit te kijken. Willen we klaar zijn voor de uitdagingen van morgen, dan moeten we vandaag ingrijpen. Met het realiseren van de gebiedsopgave Brainport Oost zorgen we ervoor dat dit een topregio blijft, om in te leven en te werken.

We anticiperen op de problemen van morgen en belangrijker: we leggen het fundament om kansen te pakken naar de toekomst. Kansen voor mensen die in het gebied willen blijven wonen en werken. Dichtbij de stad, goed bereikbaar, in een prettige omgeving.

Al deze economische activiteit brengt echter ook heel wat verkeer met zich mee: de omliggende dorpskernen kampen dan ook met heel wat sluipverkeer. En dit zal niet verbeteren, integendeel. Het verkeer blijft toenemen de komende jaren, waardoor het bestaande wegennet stilaan dichtslibt en de dorpskernen onder druk komen te staan. De bereikbaarheid van de regio Eindhoven – Helmond wordt daarom al jaren bestudeerd. Het hoofdwegennet rond Eindhoven is namelijk erg kwetsbaar, onder andere omdat er zes snelwegen aan de westzijde van de stad samenkomen op de A2. En de oostzijde van de regio is slecht ontsloten.

Begin van de jaren 2000 werkte het Rijk daarom aan het vervolmaken van een ‘Kleine Ruit’ om Eindhoven (de zogenaamde BOSE-studie). Een nieuw aan te leggen verbinding aan de oostzijde van Eindhoven vanaf Ekkersrijt, langs Nuenen en Geldrop naar de A67. De kleine Ruit bleek echter een onvoldoende robuuste oplossing. Rijk en regio hebben de koppen bij elkaar gestoken over een grote Ruit. Vanuit een samenhangende visie op het gebied werden de volgende afspraken gemaakt:

- Het Rijk zet in op de verbreding van de hoofdwegen aan de westzijde van Eindhoven. Het doorgaande en regionale verkeer wordt gescheiden, door de A2 te verbreden naar 4x2 rijstroken;
- De regio verbetert de bereikbaarheid aan de oostzijde van de regio. De N279 Veghel-Asten wordt opgewaardeerd en er wordt een nieuwe verbinding tussen Ekkersrijt en de N279 gemaakt (de grote Ruit). Het Rijk steunt deze keuze en geeft een financiële bijdrage aan deze regionale opgave;
- De groei van Eindhoven en Helmond naar elkaar toe wordt gestopt, door het gebied ertussen te ontwikkelen als een groen, recreatief gebied. Nieuwe woon- en werkgebieden worden aan de westzijde van Eindhoven en de oostzijde van Helmond gepland. Verkeer dat hier niet hoeft te zijn wordt omgeleid via de grote Ruit.

Deze afspraken zijn vastgelegd door de regio in het Bereikbaarheidsakkoord van 2007 en met het Rijk in de MIRT-verkenning Zuidoostvleugel BrabantStad van 2008. Onderdeel van deze afspraken zijn een pakket van maatregelen voor openbaar vervoer (HOV-assen), fiets (Slowlane, snelfietspad Eindhoven-Helmond), slimme mobiliteit (Mobiliteitsmanagement) en dus de grote Ruit (Noordoostcorridor).

Hoe de grote Ruit er het beste uit komt te zien, werd de afgelopen jaren uitgebreid besproken. Er is gekeken of alleen het opwaarderen van de N279 voldoende kan zijn en of er andere manieren zijn om de oostwestverbinding te maken. Na diverse studies ligt er nu een tracé met nog enkele alternatieven. De Noordoostcorridor staat niet op zichzelf. Het is een onderdeel van de brede benadering van Rijk en regio om naar de toekomst toe de basis onder de Brainport-ontwikkeling te verstevigen.

Een bereikbare regio is een economisch sterke regio. Daarom investeren we nu fors in het wegennet. En niet wanneer het te laat is.

2.2 Doelstellingen Brainport-oost en Noordoostcorridor

De regio staat te boek als Brainport, een gebied met (inter)nationaal gezien een vooraanstaande positie op het gebied van Research & Development (R&D). Vooral de combinatie van kennisindustrie en maakindustrie en de hoge investeringen in R&D zorgen voor deze positie. Brainport is één van de trekpaarden van de Nederlandse economie. Het Rijk, de provincie en de regio zetten in op versterking van deze economische spilfunctie. Onder andere door extra hoogwaardig openbaar vervoer, het verbeteren van de hoofdwegen (A2, A58, A67, N69), het verbreding en verbetering van de kanalen en het voltooiën van een robuust en efficiënt verkeerssysteem rond Eindhoven, Helmond en Veghel: de Noordoostcorridor. Hiermee vormt de Noordoostcorridor het sluitstuk van de integrale aanpak van de bereikbaarheidsopgave voor de regio Zuidoost Brabant, centrum van de Brainportregio.

De gebiedsopgave Brainport Oost omvat, naast de ontwikkeling van de Noordoostcorridor, ook het realiseren van een landschapspark (Rijk van Dommel en Aa) en het bieden van ruimte voor nieuwe woon- en werklocaties in het oostelijk deel van de stadsregio Eindhoven-Helmond (MEROS).

De gebiedsopgave Brainport Oost, inclusief de Noordoostcorridor draagt daarmee bij aan een bereikbare regio en een goed woon- en leefklimaat voor inwoners van de stedelijke regio Eindhoven-Helmond en Veghel.

Structuurvisie Ruimtelijke ordening – partiële herziening 2014

Het hoofddoel voor Brainport Oost past binnen de doelstellingen zoals die voor heel Noord-Brabant zijn verwoord in de Structuurvisie Ruimtelijke ordening 2010 – partiële herziening 2014 (maart 2014):

“Het realiseren van een versterkt stedelijk netwerk Brabant. Brabant heeft de ambitie zich te ontwikkelen tot een top kennis- en innovatieregio op Europees niveau. Daarvoor is een sterke agglomeratiekracht nodig. Uit studies van het Planbureau van de Leefomgeving blijkt dat het Brabantse stedelijk netwerk een beperkte agglomeratiekracht heeft. Dat heeft voor een belangrijk deel te maken met de typische structuur van het Brabantse stedelijk netwerk, dat uit een afwisseling van grote en middelgrote steden bestaat, maar waarin echt grote steden met metropolitane karakteristieken en agglomeratiekracht ontbreken. Brabant wil zijn stedelijk gebied niet laten uitgroeien tot een klassieke metropool, maar koestert de zogenaamde mozaïekstructuur. Daarbij hoort

enerzijds het versterken van het stedelijk netwerk door binnen het netwerk toplocaties, hoogstedelijke zones en knooppunten te ontwikkelen en deze plekken op een hoogwaardige manier met elkaar te verbinden. Anderzijds moet het netwerk beter verknoopt worden met stedelijke agglomeraties in onze omgeving. Ruimtelijke ontwikkeling vindt daarbij plaats in samenhang met de ontwikkeling van sterke economische clusters en een robuust en efficiënt verkeers- en vervoerssysteem. De verdere ontwikkeling van het stedelijk netwerk dient op een hoogwaardige wijze plaats te vinden met oog voor de eigenheid en diversiteit van de Brabantse steden en de kwaliteit van het Brabants mozaïek.”

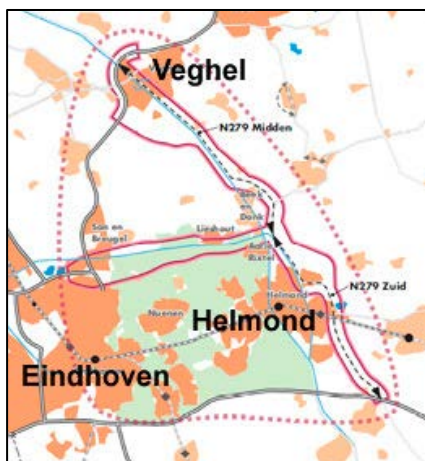
“Kenmerkend voor de provincie Noord-Brabant is de aanwezigheid van een samenhangend wegennet met lokale en regionale verbindingen naast (inter)nationale wegen die de Brabantse steden onderling verbinden en ook Brabant verbinden met omliggende gebieden. De provincie streeft naar een verbetering van de internationale bereikbaarheid van BrabantStad met omliggende stedelijke netwerken over de weg. Ook de regionale bereikbaarheid over de weg tussen en in de steden moet verbeteren. Om dit te bereiken zet de provincie in op aanpak van het hoofdwegennet: op verbetering, c.q. verbreding van de A2, A67, A27, A58, A59, N65 en N69 en op het doortrekken van de A4. Ook wil de provincie het onderliggend wegennet verbeteren via de realisatie van de Noordoostcorridor en de aanpak van de N261 Tilburg – Waakwijk. In het kader van het Provinciaal verkeers- en vervoerplan werkt de provincie dit met haar BrabantStad-partners uit. Doel is acceptabele en voorspelbare reistijden van 'deur tot deur' op de relaties tussen de belangrijkste woongebieden en de economische kerngebieden van BrabantStad”

Bron: Structuurvisie Ruimtelijke Ordening 2010 – partiële herziening 2014, maart 2014).

Het bereiken van de beoogde doelen in de regio Eindhoven-Helmond tot aan Veghel (gebied Brainport-Oost) vindt integraal en samenhangend plaats door:

- 1 het verbeteren van de bereikbaarheid, de betrouwbaarheid en robuustheid van het nationale en regionale verkeerssysteem en het vergroten van de leefbaarheid in het Rijk van Dommel en Aa door realisatie van een verkeersnetwerk om Eindhoven en Helmond;
- 2 het versterken (en uitwerken) van het Rijk van Dommel en Aa tot een hoogwaardig recreatie-, rust- en uitloopegebied met groenblauwe, ecologische en landschappelijke structuren;
- 3 het sturen van de verstedelijking (MEROS), door nieuwe woon- en werklocaties te ontwikkelen.

De (regionale) bereikbaarheidsopgave (1) is het hoofddoel voor de Noordoostcorridor. Het halen van dit doel is een belangrijke voorwaarde voor de versterking van de positie van Brainport en randvoorwaardelijk voor de realisatie van de opgaven aan de oostkant van Brainport met betrekking tot natuur, landschap, cultuurhistorie, wonen en werken (2 en 3).



Afbeelding 1 Brainport Oost, bron: provincie Noord-Brabant (www.brabant.nl/brainportoost en www.brabant.nl/noordoostcorridor)

2.3 Besluitvorming Noordoostcorridor

De Noordoostcorridor bestaat uit de aanpassing van de N279 tussen Veghel (A50) en Asten (A67) en de realisatie van een nieuwe oostwestverbinding tussen Eindhoven en Helmond ter hoogte van het Wilhelminakanaal. De Noordoostcorridor vormt een onlosmakelijk onderdeel van de gebiedsopgave Brainport Oost.

Onderstaand is een beschrijving opgenomen van de achtergrond van de Noordoostcorridor. Dit is gedaan aan de hand van de in het verleden opgestelde documenten en genomen besluiten.

Bereikbaarheidsprogramma Zuidoostvleugel BrabantStad (2007)

De Noordoostcorridor kwam op de bestuurlijke agenda terecht in 2007. Het Bereikbaarheidsprogramma Zuidoostvleugel BrabantStad is opgesteld door de provincie, SRE, Rijkswaterstaat, betrokken gemeenten, de NS, de Brabants-Zeeuwse werkgeversvereniging en de Brabantse Milieufederatie en vastgelegd in het Bereikbaarheidsakkoord. In dit document hebben deze partners maatregelen benoemd die nodig zijn om de bereikbaarheid van de Zuidoostvleugel van Brabantstad te waarborgen. De capaciteitsuitbreiding van de N279 en de aanleg van een oostwestverbinding zijn onderdeel van dit bereikbaarheidsprogramma.

MIRT-verkenning Zuidoostvleugel BrabantStad (2008)

Op basis van bovenstaande regionaal akkoord is in 2008 een verkenning in het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) uitgevoerd en vastgesteld. In de MIRT-verkenning is de intentie uit het Bereikbaarheidsprogramma vertaald in een aantal concrete gebiedsopgaven voor de Zuidoostvleugel, waaronder de Noordoostcorridor. Ook zijn afspraken gemaakt met betrekking tot de verdeling van financiële bijdragen ten behoeve van dit project.

Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)

Het MIRT is bedoeld om per regio inzicht te krijgen in belangrijke gebiedsopgaven die er spelen. In 2009 hebben het Rijk en de decentrale overheden per regio een gebiedsagenda vastgesteld met daarin belangrijke ontwikkelopgaven voor de betreffende regio. Het MIRT wordt gebruikt om financiële middelen te reserveren voor deze opgaven.

De besluitvorming over de vraag welke opgaven en oplossingen gerealiseerd worden, gebeurt in samenspraak tussen Rijk en regio in de bestuurlijke overleggen.

De in de MIRT-verkenning Zuidoostvleugel BrabantStad beoogde gebiedsopgave Noordoostcorridor is de resultante van een uitwerking van de zeven stappen uit de zogenaamde ladder (of zevensprong) van Verdaas. Deze methodiek is erop gericht om oplossingen af te wegen en om te bekijken hoe het aanleggen of uitbreiden van infrastructuur zo veel mogelijk uitgesteld of beperkt kan worden door het toepassen van duurzame andere oplossingen. De zeven stappen zijn ruimtelijke ordening, prijsbeleid, openbaar vervoer, mobiliteitsmanagement, benutting, aanpassing van bestaande infrastructuur en aanleg van nieuwe infrastructuur.

De stappen 1 tot en met 5 van de uitwerking van de ladder van Verdaas zijn ondergebracht in andere projecten die in het kader van de MIRT-verkenning door Rijk

en regio verder zijn uitgewerkt en inmiddels deels zijn uitgevoerd. Het prijsbeleid is daarbij niet doorgezet. Met de alternatieven die in het kader van de NRD zijn uitgewerkt en onderzocht, kan de visie zoals deze in de MIRT-verkenning is bepaald, worden gerealiseerd. Dit project geeft invulling aan de stappen 6 en 7: de opwaardering van de N279, in combinatie met een nieuwe oostwestverbinding.

Structuurvisie RO deel D, Brainport Oost (2010)

In de provinciale structuurvisie ruimtelijke ordening uit 2010 zijn de opgaven uit de MIRT-verkenning, en de gekozen verstedelijkingslocaties rondom Helmond, samengevoegd in het project 'gebiedsontwikkeling Brainport Oost'. Ten behoeve van de uitwerking van de gebiedsopgave is in 2011 de structuurvisie deel D, Brainport Oost vastgesteld. In deze structuurvisie is een zoekgebied vastgesteld waarbinnen het definitieve tracé van de Noordoostcorridor gerealiseerd wordt. Dit zoekgebied is bepaald aan de hand van het plan-MER Noordoostcorridor. In het plan-MER zijn verschillende alternatieven bekeken.

Agenda van Brabant en Bestuursakkoord Tien voor Brabant

Met de ontwikkelingen in Brainport Oost wordt invulling gegeven aan de ambities uit de Agenda van Brabant. De ambitie in Brainport Oost is het evenwicht te bewaren tussen de belangen van economische ontwikkelingen enerzijds en de kwaliteit van het woon- en leefmilieu anderzijds. Deze ambitie wordt onderschreven in het bestuursakkoord "Tien voor Brabant", dat de Agenda van Brabant als basis en richtsnoer neemt. In dit bestuursakkoord is het volgende opgenomen m.b.t. de Noordoostcorridor: "Binnen het door Provinciale Staten ingestelde spaar- en investeringsfonds infrastructuur, dat elk jaar met tenminste 50 miljoen wordt gevuld, zijn voor de komende bestuursperiode de prioriteiten bepaald: de Noordoost corridor, de N279 en de N69."

Afwegingskader Notitie R&D (2012)

Na het vaststellen van de 'Structuurvisie ruimtelijke ordening deel D Brainport Oost' is de volgende juridisch-planologische stap richting realisatie van de Noordoostcorridor het opstellen van een Provinciaal inpassingsplan (PIP). Hierin worden het uiteindelijke voorkeursalternatief voor de Noordoostcorridor en bijbehorende mitigerende en compenserende maatregelen vastgelegd. Het aantal alternatieven dat na het afronden van de structuurvisie en het planMER Noordoostcorridor nog in de lucht was bleek dusdanig groot dat een gedetailleerde vergelijking ervan in het projectMER niet zinvol en niet haalbaar leek. Om het proces vorm te geven om te komen tot een voorkeursalternatief voor de Noordoostcorridor, is daarom eerst het Afwegingskader NRD¹ opgesteld.

Op basis van het afwegingskader is in de NRD een groot aantal alternatieven onderzocht en met elkaar vergeleken op doelbereik/verkeerseffecten, milieueffecten en kosten. De opzet die voor het beoordelingskader in het afwegingskader werd gedaan, is in de NRD verder uitgewerkt.

¹ Noordoostcorridor N279 en Oostwestverbinding, Afwegingskader Notitie R&D, Witteveen en Bos i.o.v. Provincie Noord-Brabant, juli 2012

Advies tracé Noordoostcorridor

Op basis van de resultaten van het uitgevoerde onderzoek heeft de Stuurgroep Brainport Oost op 12 september 2013 advies uitgebracht aan Gedeputeerde Staten, waarin zij onderzoeksalternatieven voor de project-m.e.r. benoemt. De leden van de stuurgroep hebben voorafgaand hun achterbannen geraadpleegd en kennis genomen van het advies van de maatschappelijke partijen (adviesgroep Brainport Oost). Hiermee is er sprake van een gedragen advies van de bestuurders uit de regio. Dit advies van de Stuurgroep is voor verdere besluitvorming voorgelegd aan Gedeputeerde Staten van de provincie die het advies onverkort hebben overgenomen. De gekozen alternatieven uit dit advies vormen het vertrekpunt voor het onderzoek voor de Noordoostcorridor in de komende MER/PIP fase. Op 22 oktober 2013 hebben Gedeputeerde Staten besloten de concept-NRD ter visie te leggen.

3 NRD fase

Dit hoofdstuk gaat kort in op de inhoud van de NRD en geeft in hoofdlijnen de uitkomsten van de onderzochte milieueffecten weer.

3.1 Inhoud NRD

De NRD heeft als doel het verder afbakenen van de inhoud van het projectMER dat wordt opgesteld in het kader van het planologisch vastleggen van de NOC. De reikwijdte betreft de onderwerpen en de alternatieven en milieuaspecten die het MER gaat bestrijken. Het detailniveau betreft de vraag hoe uitgebreid, op welke manier, en in welke fase van het planproces de verschillende milieuaspecten onderzocht gaan worden. Daarnaast heeft de NRD dienst gedaan om informatie aan te reiken aan de bestuurder voor besluitvorming over verdere inperking van het aantal alternatieven dat op de verschillende deelgebieden van de NOC nog in beeld is voor het vormen van een voorkeursalternatief voor de NOC in het projectMER.

In de NRD is ingegaan op de volgende zaken:

- 1 wat de aanleiding is van het project (nut en noodzaak);
- 2 wat de doelstellingen zijn van het project;
- 3 welke oplossingsrichtingen (alternatieven) in het MER worden onderzocht en welke zijn afgefallen;
- 4 welk beoordelingskader in het MER gebruikt wordt bij de beoordeling van de alternatieven.

3.2 Hoofdlijnen NRD

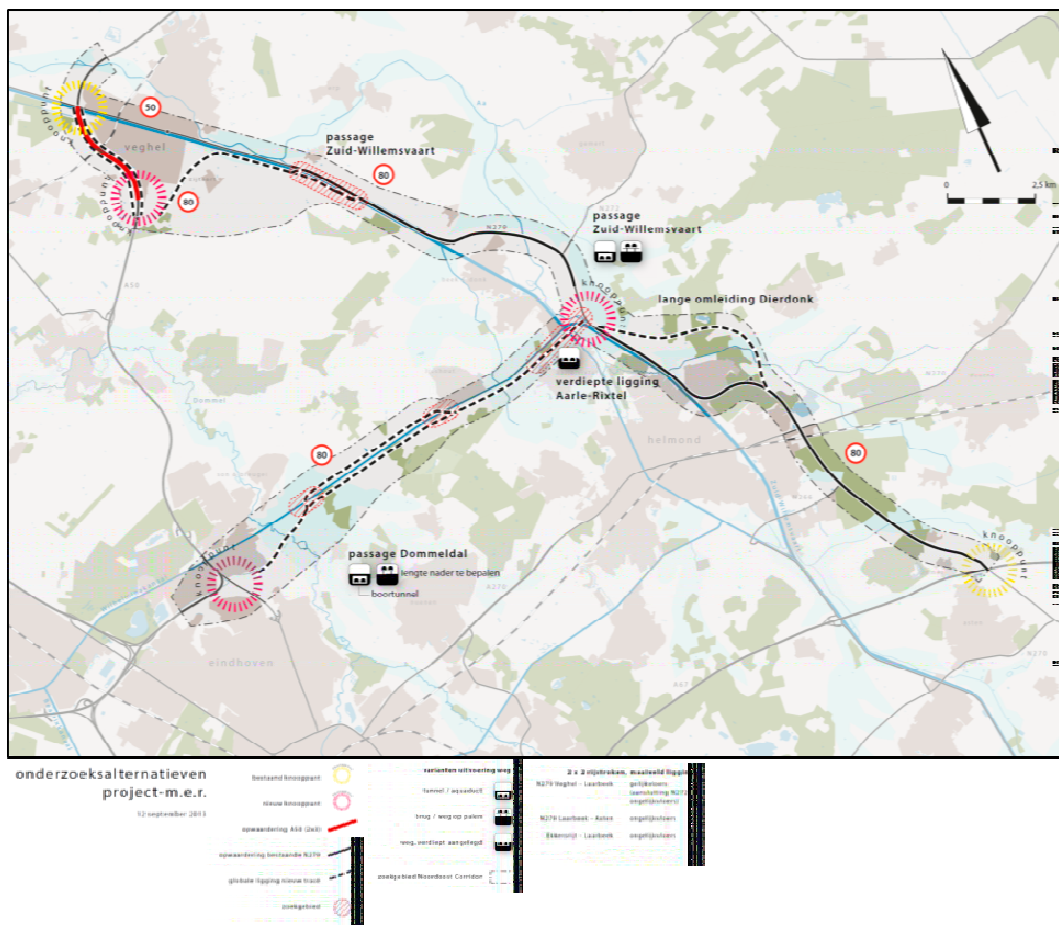
In de NRD is een groot aantal alternatieven onderzocht en met elkaar vergeleken op doelbereik/verkeerseffecten, milieueffecten en kosten. Zonder hier specifiek in te gaan op de verschillen tussen de diverse onderzochte alternatieven, blijkt in grote lijnen uit de NRD dat de NOC leidt tot verbetering van de regionale bereikbaarheid en helpt om toekomstige problemen in de bereikbaarheid van de Brainportregio te voorkomen. De realisatie van de Noordoostcorridor draagt bij aan een robuust en betrouwbaar wegennet, vermindert sluipverkeer door dorpen en het buitengebied, ontlast de N270/A270 tussen Helmond en Eindhoven en verbetert de bereikbaarheid van belangrijke economische clusters in de regio.

Uit de onderzoeken blijkt verder dat de aanleg van de NOC gepaard gaat met (plaatselijke) negatieve effecten op het gebied van milieu, natuur, landschap, cultuurhistorie en archeologie, sociale aspecten (gedwongen vertrek, barrièrewerking) en recreatie en/of landbouw.

In het onderzoek is ook ingegaan op de mogelijkheden om negatieve effecten te voorkomen (mitigeren) of te compenseren. Bijvoorbeeld door het aanleggen van faunapassages, natuurcompensatie, compensatie van waterbergingsgebieden, landschappelijke inpassing en het toepassen van geluidswerende voorzieningen. Door het treffen van deze maatregelen zullen de genoemde effecten minder negatief uitpakken of worden ze gecompenseerd.

Gebaseerd op het advies dat de Stuurgroep Brainport Oost heeft uitgebracht naar aanleiding van het in de NRD fase verrichte onderzoek, hebben Gedeputeerde Staten gekozen voor een snelheidsregime van 80 km/uur op de gehele NOC. Binnen dat snelheidsregime zijn er voor verschillende deelgebieden nog verschillende varianten in beeld die in het MER op effecten worden beoordeeld. De ontwerpen van de tracé-alternatieven zullen in de MER/PIP fase worden afgestemd op dat snelheidsregime. Dit biedt mogelijkheden om negatieve effecten door ruimtebeslag en doorsnijding te beperken (vanwege krappere boogstralen ten opzichte van een snelheidsregime van 100km/uur) en geeft meer mogelijkheden voor het gebruik van het bestaande tracé. Het alternatief dat uiteindelijk wordt opgenomen in het PIP dient uitvoerbaar te zijn: passend binnen wet- en regelgeving en betaalbaar.

Onderstaande afbeelding en tabel laten zien welke varianten in de NRD naar voren zijn gekomen om te onderzoeken in het projectMER.



		Onderzoeksalternatieven	Aandachtspunten
Uitvoering		Ruit 80 km/u, ongelijkvloers. Veghel-Bemmer 80 km/u gelijkvloers ² .	Aansluiting N272 ongelijkvloers. Aansluiting Corsica.
A50	Veghel	2x3 rijbanen, parallelbanen meenemen	Uitwerken met Rijkswaterstaat,
AB	Veghel- Bemmer	Korte omleiding tussen Zijtaart en bedrijventerrein.	Uitwerken locatie kruising Zuid- Willemsvaart.
C	Knoop Laarbeek	‘Haarlemmermeer’	Tenzij uit onderzoek verknoping nodig blijkt, mede in relatie met oplossing bij Ekkersrijt.
D	Dierdonk	Lange omleiding geoptimaliseerd en bestaand tracé.	
E	N270	Bestaande ligging.	
F	Asten		
G	Ekkersrijt	Optimaliseren verknoping richting Ekkersrijt en aansluiting op het bedrijventerrein.	Verkeerskundige werking, ruimtelijke aspecten en Bokt.
HI	Dommeldal	Overbrugging en meenemen in onderzoek geboorde tunnel.	
		Bundeling zuidzijde Wilhelminakanaal en meenemen in onderzoek korte alternerende ligging.	
J	Aarle Rixtel	Bundeling zuidzijde Wilhelminakanaal met een brug over Zuid-Willemsvaart. Meenemen in onderzoek Korte onderdoorgang Zuid-Willemsvaart, half verdiept ter hoogte van Aarle Rixtel.	

Tabel 1 Te onderzoeken alternatieven in het projectMER (bron: NRD NOC)

² Met uitzondering van de aansluiting op de Gemertseweg (N615 / N272), welke ongelijkvloers wordt uitgevoerd.

4 Wat nog volgt

Dit hoofdstuk gaat in op het doorlopen van de MER – PIP fase Noordoostcorridor.

Het planproces voor de Noordoostcorridor is globaal opgedeeld in twee fasen:

- Fase 1: Notitie Reikwijdte en Detailniveau project-m.e.r (NRD)
- Fase 2: Provinciaal InpassingsPlan (incl. project-m.e.r.)

In de m.e.r.-procedure voor het opstellen van het projectMER en het PIP worden de volgende stappen doorlopen (stappen A en B zijn al doorlopen):

Stap A: Kennisgeving

Het voornemen om een plan te gaan opstellen of een m.e.r.-plichtige activiteit te ondernemen en hiervoor de m.e.r.-procedure te doorlopen, wordt openbaar aangekondigd. De kennisgeving voor het projectMER NOC is gepubliceerd in oktober 2013.

Stap B: Zienswijzen en raadplegen betrokken bestuursorganen

In deze stap wordt bepaald wat er in het MER aan informatie moet worden opgenomen; de reikwijdte en het detailniveau van het MER. De NRD wordt ter inzage gelegd voor een periode van zes weken. Tijdens deze periode kan iedereen reageren. Daarnaast wordt aan de Commissie voor de m.e.r. een advies gevraagd over de reikwijdte en detailniveau van het MER. De NRD voor het projectMER NOC heeft van maandag 4 november 2013 tot en met maandag 16 december 2013 ter inzage gelegen.

Stap C: Opstellen MER

Op basis van de afbakening van reikwijdte en detailniveau wordt het MER opgesteld. Het MER moet in ieder geval de volgende onderdelen bevatten:

- A. Doel plan of besluit;
- B. Voorgenomen activiteit & redelijke alternatieven;
- C. Relevante andere plannen & besluiten;
- D. Huidige situatie & autonome ontwikkeling;
- E. Effecten voor de relevante milieuaspecten;
- F. Vergelijking van de effecten tussen de alternatieven;
- G. Mitigerende & compenserende maatregelen;
- H. Leemten in informatie en kennis;
- I. Aanzet tot een evaluatieprogramma;
- J. Samenvatting voor een algemeen publiek.

Stap D: Kennisgeving, zienswijzen en advies Commissie voor de m.e.r.

Na het schrijven van het MER wordt door het bevoegd gezag:

- openbaar kennis gegeven van het MER;
- het MER samen met het PIP ter inzage gelegd;
- een ieder in de gelegenheid gesteld zienswijzen over het MER en het PIP naar voren te brengen.

De Commissie voor de m.e.r. toetst in die fase of het MER voldoende informatie bevat om het milieu volwaardig mee te nemen in de besluitvorming over de NOC. Aangezien het MER is opgesteld om de vaststelling van het PIP te ondersteunen, wordt ook het ontwerp PIP Noordoostcorridor ter inzage gelegd. Hierbij worden de eisen en termijnen van de procedure ter vaststelling van het PIP aangehouden.

Stap E: Besluit, motiveren en bekendmaking

Pas wanneer de m.e.r.-procedure correct en volledig is doorlopen en het MER goed aansluit op de inhoud van het PIP, kan het PIP worden vastgesteld. In het PIP wordt gemotiveerd op welke wijze rekening is gehouden met:

- de mogelijke gevolgen voor het milieu;
- de alternatieven;
- de ingebrachte zienswijzen;
- het advies van de Commissie voor de m.e.r..

Na vaststelling van het PIP vindt de openbare kennisgeving van het PIP plaats en kunnen belanghebbenden zienswijzen indienen. Alle activiteiten in deze stap worden uitgevoerd door het bevoegd gezag.

Het PIP is een provinciaal juridisch-planologisch besluit waarmee de provincie de geldende (gemeentelijke) bestemmingsplannen wijzigt om de aanleg van de nieuwe infrastructuur mogelijk te maken. De infrastructuur die bij het project betrokken is omvat voor een deel de rijksweg A50. Het aanpassen van dergelijke rijksinfrastructuur is wettelijk geregeld in de Tracéwet, op grond waarvan een Tracébesluit moet worden genomen voorafgegaan door een Rijksstructuurvisie. Het projectMER voor het PIP dient tevens als projectMER voor de besluiten die voor dit project moeten worden genomen op grond van de Tracéwet.

Stap F: Beroep

Als derden het niet eens zijn met het vastgestelde PIP en eerder in het planvormingstraject al een zienswijze hebben ingediend, kan door hen beroep worden aangetekend bij de Raad van State. Het niet juist of niet volledig doorlopen van de m.e.r.-procedure kan in een dergelijke zaak leiden tot vernietiging van het vaststellingsbesluit. Hetzelfde geldt voor het Tracébesluit.

Stap G: Evaluatie

Het bevoegd gezag moet de milieugevolgen van de uitvoering van de activiteit waarvoor de m.e.r. procedure is doorlopen onderzoeken. Bij de constatering dat de milieugevolgen ernstiger zijn dan verwacht, kan het bevoegd gezag maatregelen nemen.

Deel 2

Adviezen adviesorganen en zienswijzen overheden, belangenorganisaties en grote groepen

5 Commissie voor de m.e.r. en Provinciale Omgevingscommissie (POC)

In dit hoofdstuk komen de adviezen van de Commissie voor de m.e.r. en de POC aan de orde (integraal opgenomen in bijlage 1). Deze adviezen zijn voorzien van een reactie omdat hier door insprekers veelvuldig naar wordt verwezen en omdat de provincie veel waarde hecht aan de adviezen van deze commissies.

5.1 Commissie voor de m.e.r.

Het project Noordoostcorridor doet mee aan een landelijke pilot, waarbij de Commissie voor de m.e.r. op diverse momenten in het planvormingsproces tussentijdse adviezen uit heeft gebracht en er discussies zijn gevoerd. In deze paragraaf wordt een samenvatting gegeven van de adviezen die de Commissie voor de m.e.r. heeft opgenomen in haar Advies over reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport voor de Noordoostcorridor. Hieronder wordt per advies of met set van samenhangende adviezen aangegeven hoe met het advies wordt omgegaan in het op te stellen milieueffectrapport (projectMER) voor de Noordoostcorridor.

Advies

1. De commissie acht het noodzakelijk in het project-MER, naast de optimalisaties en keuzes voor onderdelen van het tracé, de structuur van het totale project goed af te wegen.
2. De Commissie voor de m.e.r. is van oordeel dat de project-m.e.r. zich niet alleen moet richten op de alternatieven die nu nog in de NRD zijn benoemd. Het MER moet een analyse bevatten die onderscheid maakt tussen oplossingsrichtingen voor de korte termijn en voor de lange termijn en daarmee voor actuele problemen en mogelijke toekomstige problemen. Fasering ligt daarbij voor de hand, waarbij eerst de N279 wordt opgewaardeerd en de Oostwestverbinding nog niet wordt aangelegd. Vervolgens dient de toegevoegde waarde van de Oostwestverbinding op doelbereik en milieueffecten apart inzichtelijk gemaakt te worden.
3. Het MER moet een helder verantwoorde, totale winst- en verliesrekening voor het project bevatten in termen van doelbereik en milieueffecten.

Reactie provincie

Voor de provincie blijft de ambitie voor de lange termijn ongewijzigd. De realisatie van de gehele Noordoostcorridor blijft centraal staan in deze studie. Samen met de regio is een ambitie overeengekomen ten aanzien van de bereikbaarheidsstructuur van de Brainportregio. Deze ambitie is een randvoorwaarde voor de verdere ruimtelijke en economische ontwikkeling van dit deel van de Brainportregio. In het proces van het concretiseren van deze ambitie, zijn er op meerdere momenten integrale afwegingen gemaakt. Met name in de Structuurvisie Brainport Oost inclusief plan-m.e.r. en de MIRT-verkenning Zuidoostvleugel BrabantStad zijn richtinggevende keuzes gemaakt met betrekking tot de structuur. Deze keuzes worden niet alsnog heroverwogen. Conform de adviezen van de commissie Elverding, wordt er nu gewerkt aan de verdere planvorming binnen de vastgestelde kaders.

De provincie vult de adviezen als volgt in. Er wordt een extra analyse toegevoegd aan het MER die op de structuur van het project in gaat. In deze analyse op hoofdlijnen wordt ingegaan op zowel de gehele Noordoostcorridor als op separate onderdelen. De analyse heeft betrekking op doelbereik, milieueffecten, verkeer en kosten, en richt zich op de bijdrage van de onderdelen aan de totaaldoelstelling van het project. De analyse maakt gebruik van de meest actuele cijfers en aangescherpte doelen en criteria. De onderdelen die in deze analyse separaat worden beschouwd zijn:

- de totale Noordoostcorridor.
- de opwaardering van de N279.
- de Oostwestverbinding.
- de Oostwestverbinding i.c.m. de opwaardering van de N279 Gemert-Asten (Ruit).

De onderverdeling die in deze analyse wordt gehanteerd, komt overeen met de MKBA die parallel wordt opgesteld. Zowel de informatie uit het MER als de MKBA worden vervolgens betrokken bij de integrale afweging voor een voorkeursalternatief voor de Noordoostcorridor.

Een knelpuntgerichte benadering die de Commissie voor de m.e.r. voorstelt en ook naar voren komt in verschillende zienswijzen, met oplossingsrichtingen voor de korte termijn (bijvoorbeeld een nul-plus alternatief) geeft geen invulling aan de door de provincie en regio geuite ambitie en doelstellingen op langere termijn. Deze doelstellingen zijn deels ook overeengekomen met het Rijk (vergroten van de robuustheid van het wegennet). Een alternatief dat alleen een oplossing biedt op de korte termijn geeft geen of onvoldoende invulling aan de gestelde ambities en doelen voor de bereikbaarheid van de Brainport-regio. Om deze reden is dit een niet in redelijkheid te beschouwen alternatief voor de Noordoostcorridor.

Advies

4. Het MER moet een scherpe definitie van project- en milieudoelen bevatten, zowel op het niveau van de gehele NOC als op het niveau van de onderdelen van het tracé.

Reactie provincie

De provincie neemt dit advies over. In het project-MER worden de bestaande project- en milieudoelen voor de Noordoostcorridor nader geconcretiseerd. Deze project- en milieudoelen worden met gebruikmaking van concreet uitgewerkte toetsingscriteria (zie ook het navolgende advies van de Commissie voor de m.e.r.) gebruikt voor een afweging van de structuur van het totale project.

Advies

5. Het MER moet concreet uitgewerkte toetsingscriteria op beide niveaus (NOC als geheel en deelgebieden) bevatten.

Reactie provincie

De provincie neemt dit advies over, waarbij gebruik wordt gemaakt van de toetsingscriteria voor beide niveaus die de Commissie voor de m.e.r. heeft opgenomen in haar voorstel voor een beoordelingskader (Hoofdstuk 6 uit het advies van de Commissie voor de m.e.r.).

Advies

6. Het MER moet een analyse bevatten die zich concentreert op aspecten waarin alternatieven zich van elkaar onderscheiden en op aspecten waar maatregelen het verschil kunnen maken.

Reactie provincie

De provincie zal voor de tracéalternatieven waar nog keuzes gemaakt moeten worden, focussen op de onderscheidende en belangrijke effecten. Hierbij brengt de provincie de mogelijkheden voor mitigerende en compenserende maatregelen apart in beeld, door de effecten vóór en na het nemen van maatregelen te beoordelen. De effecten worden bepaald op grond van het door de Commissie voor de m.e.r. voorgestelde beoordelingskader. De effecten worden gedetailleerder en meer gekwantificeerd bepaald dan in de NRD fase.

Advies

7. De Commissie voor de m.e.r. vraagt aandacht voor verdere uitwerking en onderbouwing van een aantal lokale knelpunten, bijvoorbeeld de aansluiting op de A50, knooppunt Ekkersrijt, inpassing Dommeldal, wegenstructuur in/rond Helmond, behoud of verbetering fietspaden en wegen voor landbouwverkeer.

Reactie provincie

Vanuit verschillende zienswijzen (waaronder het advies van de Commissie voor de m.e.r.) zijn aandachtspunten aangedragen die relevant zijn voor het ontwerp c.q. de tracering van de alternatieven in de verschillende deelgebieden. Deze aandachtspunten worden meegewogen in de verdere uitwerking van de onderzoeksalternatieven in het kader van de project-m.e.r..

Advies

8. Het project-MER moet zich richten op het onderzoek en de selectie van maatregelen om ongewenste effecten van het project zo veel mogelijk te beperken.

Reactie provincie

Het onderzoeken van mogelijkheden om ongewenste negatieve effecten te mitigeren/compenseren maakt onderdeel uit van het MER en wordt betrokken bij de keuze voor een voorkeursalternatief (VKA). Wanneer een VKA gekozen is, zullen de maatregelen verder worden uitgewerkt ten behoeve van vastlegging hiervan in het Provinciaal Inpassingsplan.

Advies

9. De Commissie voor de m.e.r. constateert dat veel zienswijzen specifieke knelpunten benoemen of waarden die niet of onvoldoende worden behandeld of die onjuist zouden zijn beoordeeld. Deze vragen volgens de Commissie voor de m.e.r. in de verdere uitwerking aandacht, minimaal in de vorm van een meer uitgewerkte verantwoording en zo mogelijk met een onderbouwende kwantificering.

Reactie provincie

Vele zienswijzen met betrekking tot de aanwezige waarden (Wilhelminakanaal, aansluitingen onderliggend wegennet, fiets- en landbouwverkeer verbindingen, omrijdbewegingen, doorsnijding en bereikbaarheid landbouwpercelen, aanwezige natuur-, archeologische en cultuurhistorische waarden, sluipverkeer door kernen, et cetera) als ook aandachtspunten voor specifieke locaties worden expliciet meegenomen in het vervolgtraject. De relevante informatie uit de zienswijzen ten aanzien van omgevingswaarden wordt betrokken bij effectbepaling van de verschillende alternatieven in het MER.

Advies

10. Woon en leef milieu: houd rekening met de doelstelling “het verminderen van verkeer door bewoond gebied en daarmee het verbeteren van de leefbaarheid” bij het uitwerken van de effectbeperkende maatregelen. Uit de resultaten van het onderzoek in de NRD-fase blijkt namelijk dat de realisatie van de alternatieven in de huidige vorm zal leiden tot een afname van de leefbaarheid. Dit is in tegenspraak met de genoemde doelstelling.

Reactie provincie

De provincie neemt het advies ter harte om bij het uitwerken van de effectbeperkende maatregelen rekening te houden met genoemde doelstelling. Zoals eerder aangegeven maakt het onderzoeken van mitigerende/compenserende maatregelen onderdeel uit van het onderzoek. De relatie met de genoemde doelstelling wordt daarbij als aandachtspunt meegenomen. Daarnaast wordt bij het nader concretiseren van de project- en milieudoelstellingen uitgewerkt op welke wijze de bijdrage van de alternatieven aan deze doelstelling inzichtelijk kan worden gemaakt. Uit de toetsing aan deze doelstelling moet vervolgens blijken of de conclusies uit de NRD-fase overeind blijven.

Advies

11. Gezondheid: De Commissie voor de m.e.r. is van mening dat het toepassen van de GES-methodiek geen toegevoegde waarde heeft ten opzichte van de effectbeoordelingen voor de aspecten geluid, lucht en externe veiligheid. GES zorgt enkel voor dubbeltellingen. De Commissie voor de m.e.r. adviseert om per alternatief blootstellingen te berekenen en te vertalen naar (verschuivingen in) blootstelling en gezondheidseffecten.

Reactie provincie

Het toepassen van de GES-methodiek is onderdeel van provinciaal beleid voor grote MER-projecten binnen de provincie (vastgelegd in de Provinciale Milieuverordening) en tevens voor dit project vastgelegd via een advies van de stuurgroep Brainport Oost. De GES-methodiek zal daarom worden toegepast in het MER. Het advies van de Commissie voor de m.e.r. ten aanzien van het berekenen van blootstellingen wordt overgenomen, waarbij de toetsingscriteria uit hoofdstuk 6 van het advies van de Commissie voor de m.e.r. worden gebruikt.

Advies

12. Cultuurhistorie en archeologie: Uit het MER moet blijken wat de omvang en de begrenzing van eventuele archeologische vindplaatsen is en of deze verstoord worden door het voornemen. De Commissie voor de m.e.r. adviseert daarbij de onderzoeksstappen 'bureauonderzoek', 'inventariserend veldonderzoek karterende fase' en 'inventariserend veldonderzoek waarderende fase' te doorlopen.

Reactie provincie

In het kader van het onderzoek voor het MER en PIP wordt een bureauonderzoek uitgevoerd voor het gehele studiegebied, aangevuld met een inventariserend veldonderzoek voor het gekozen voorkeursalternatief op die locaties waarvoor dit op basis van het bureauonderzoek noodzakelijk wordt geacht. Op basis van het bureauonderzoek en inventariserend veldonderzoek wordt een advies gegeven voor het eventueel uit te voeren vervolgonderzoek. Dit advies wordt vertaald in het PIP.

5.2 Provinciale Omgevingscommissie

Hieronder wordt het advies van de Provinciale omgevingscommissie (POC) per onderdeel van een antwoord voorzien. Daarbij wordt per advies aangegeven hoe hiermee wordt omgegaan in het op te stellen milieueffectrapport (MER) voor de Noordoostcorridor.

Advies

1. De commissie adviseert om in de verdere procedure van het provinciaal inpassingsplan aandacht te besteden aan de onderbouwing van nut en noodzaak van de gekozen oplossing. De commissie vraagt zich af of een aantal ontwikkelingen op demografisch en economisch vlak voldoende zijn ingeschat en vraagt om nieuwe acute problemen rondom Eindhoven mede te betrekken.

Reactie provincie

Nut en noodzaak: De onderbouwing van nut en noodzaak zal in de project-m.e.r. opnieuw aan de orde komen. Zoals ook aangegeven als reactie op het advies van de Commissie voor de m.e.r., wordt in het MER een extra analyse op hoofdlijnen toegevoegd. Deze analyse brengt de effecten het totale project en van de verschillende onderdelen van de Noordoostcorridor op milieu, doelbereik en kosten separaat in beeld. Daarbij wordt uitgegaan van de meest recente informatie omtrent demografische en economische ontwikkeling. Deze extra analyse, samen met de resultaten van een parallel opgesteld MKBA, vormen de input voor besluitvorming over het voorkeursalternatief.

Ontwikkelingen demografie en op economisch vlak: In de NRD-fase is gebruik gemaakt van het SRE 3.0 model. In dit SRE 3.0 model is rekening gehouden met de meest recente inzichten m.b.t. economische groei en gewijzigde demografische ontwikkelingen. Dit is het meest actuele, gedetailleerde verkeersmodel dat beschikbaar is in de regio met voldoende fijnmazigheid.

In het SRE 3.0 is uitgegaan van door de regio vastgestelde sociaal economische ontwikkelingen. Daarbij is gebruik gemaakt van de provinciale bevolkingsprognoses van de provincie Noord-Brabant, welke geregeld geactualiseerd worden. De recentste versie is daarvoor gebruikt en is nog steeds actueel. Voor de bouw van het verkeersmodel van het SRE is verder ook gebruik gemaakt van informatie uit het NRM (Nederlands Regionaal

Model van Rijkswaterstaat, Water Verkeer en Leefomgeving, de tool van het Rijk voor prognoses op het hoofdwegennet). De tijdshorizon is 2020 en 2030. Over deze langere periode wordt laag en hoogconjunctuur uitgemiddeld om tot een gemiddelde groei te komen (of krimp indien het een krimpgebied betreft). In de inwonersprognoses is verder rekening gehouden met diverse demografische en maatschappelijke ontwikkelingen, zoals vergrijzing. Van bevolkingskrimp is in de Brainport regio en in de hele provincie Noord-Brabant (gemiddeld) tot minimaal 2030 geen sprake. In het vervolg van het project wordt in het kader van het MER ook gebruik gemaakt van de meest recente verkeercijfers en het SRE 3.0 verkeersmodel.

Betrekken acute problemen rondom Eindhoven: Niet duidelijk is welke acute problemen de POC bedoelt. Er lopen op dit moment nog twee grote studies naar bereikbaarheidsopgaven in de regio: de A58 en de MIRT-verkenning Brainport Avenue Fase 2. Deze vallen buiten de scope van dit onderzoek, omdat deze nog niet tot besluitvorming hebben geleid. Een afweging tussen deze projecten is nu niet aan de orde. De integrale doelstellingen uit de MIRT-verkenning Zuidoostvleugel Brabantstad blijven overeind. Een knelpuntgerichte benadering, die ook naar voren komt in verschillende zienswijzen, met oplossingsrichtingen voor de korte termijn (bijvoorbeeld een nul-plus alternatief) geeft geen invulling aan de door de provincie en regio geuite ambitie en doelstellingen op langere termijn

Advies

2. De Provinciale omgevingscommissie is van oordeel dat de nu gekozen oplossing suboptimaal is omdat de relatie met de gebiedsontwikkeling volgens hen niet duidelijk is gelegd. Daarnaast voert de POC aan dat de oplossing financiële consequenties heeft voor gemeentelijke verbindingen en dat een suboptimale oplossing niet passend is bij het karakter van de Brainport Oost als “slimste regio”.

Reactie provincie

De Noordoostcorridor is het sluitstuk van een integrale multimodale regionale visie. Deze is in 2007 vastgelegd door 21 regiogemeenten, provincie en SRE in het Bereikbaarheidsakkoord en later met het Rijk in de MIRT-verkenning Zuidoostvleugel Brabantstad. In de komende fase zal op het moment van de keuze voor een VKA een meer integrale afweging worden gemaakt. Het VKA zal moeten voldoen aan de geformuleerde doelstellingen en de ambities voor het gebied. Binnen dat kader vindt een beoordeling van de oplossing plaats.

In de bovenstaande reactie op de vraag om nut en noodzaak nader te onderbouwen, is aangegeven hoe de provincie aan die vraag van de POC invulling zal geven. In de op te nemen extra beschouwing op hoofdlijnen zal tevens ingaan op de relatie van de NOC en/of de onderdelen van de NOC met de gebiedsontwikkeling. Deze informatie wordt betrokken bij de keuze van een voorkeursalternatief.

Wat betreft gemeentelijke verbindingen wordt in het ontwerpproces dat wordt uitgevoerd om de overgebleven alternatieven en varianten verder uit te werken, aandacht besteed aan het in stand houden of herstellen van de noodzakelijke verbindingen die door de aanleg van de NOC doorsneden worden. Hierbij wordt, in interactie met de

regiopartners, een afweging gemaakt welke verbindingen wel en welke niet in stand kunnen worden gehouden.

Advies

3. De commissie adviseert de natuurcompensatie op de meest geëigende manier te alloceren.

Reactie provincie

De provincie neemt dit advies over. Er wordt getoetst aan geldend beleid, wet- en regelgeving, voor zowel EHS, Flora- en faunawet en Natura 2000 (stikstofdepositie). Bij de toetsing wordt gebruik gemaakt van de meest recente gegevens en wanneer noodzakelijk vanuit wet- en regelgeving wordt nader onderzoek uitgevoerd. De vereiste compenserende en mitigerende maatregelen zullen worden getroffen. EHS compensatie zal plaatsvinden in lijn met de Verordening Ruimte 2014 van de provincie Noord-Brabant.

Advies

4. Advies Provinciale omgevingscommissie m.b.t. multimodaliteit: De commissie juicht de modaliteiten van HOV-lijn en snelle fietsroutes toe. Maar zij mist een plaatsing van de regio in het perspectief van een goede internationale spooraansluiting. De commissie vindt dat onlosmakelijk verbonden aan het zwaarwegend belang van deze regio. Zij nodigt het college van Gedeputeerde Staten uit om daar zijn visie op te geven.

Reactie provincie

Zoals hiervoor aangegeven is de Noordoostcorridor het sluitstuk van een integrale multimodale regionale visie. Deze is in 2007 vastgelegd door 21 regiogemeenten, provincie en SRE in het Bereikbaarheidsakkoord en later met het Rijk in de MIRT-verkenning Zuidoostvleugel BrabantStad.

In de analyses die aan het Bereikbaarheidsakkoord ten grondslag liggen, is de zogenaamde “Mobiliteitsladder van Verdaas” doorlopen, waaruit uiteindelijk een samenhangend multimodaal pakket maatregelen is vastgesteld. Een groot deel van die maatregelen is inmiddels gereed, in uitvoering of in voorbereiding.

De provincie onderschrijft het belang van een internationale treinverbinding, maar dat valt buiten de scope van het onderzoek van de NOC.

6 Zienswijzen overheden, belangenorganisaties, grote groepen

In dit hoofdstuk komen de zienswijzen van gemeenten, waterschappen, Rijkswaterstaat, belangenorganisaties en grote groepen insprekers uit de omgeving aan de orde. De inhoud van de door hen ingediende zienswijzen is hier opgenomen / samengevat.

Ook de zienswijzen/reacties van overheden, organisaties en grote groepen uit de omgeving van de NOC sluiten op onderdelen aan op het uitgebrachte advies van de Commissie voor de m.e.r. (onderbouwing nut en noodzaak, concretisering doelstellingen en toetsingscriteria), de motie 'Dik-Faber/Van Veldhoven' van de Tweede Kamer van 2 december 2013 (betrek resultaten MKBA bij de keuze) en het advies van de POC.

De samenvattingen zijn niet uitputtend, maar bieden een beeld van wat er leeft onder grote groepen mensen in de omgeving van de NOC, aanvullend op de adviezen uit het vorige hoofdstuk. Voor beantwoording van deze zienswijzen wordt verwezen naar hoofdstuk 8 van deze nota.

6.1 Gemeenten, Waterschappen en Rijkswaterstaat

De meerderheid van de gemeenten spreekt zich uit voor de uitvoering van de NOC zoals deze nu in de NRD is opgenomen. Op enkele punten leven verschillende beelden over de uiteindelijke uitvoering van het project. Een enkele gemeente spreekt zich negatief uit tegen een onderdeel van het project, te weten de Oostwest-verbinding en de lange omleiding Dierdonk. Gemeenten doen een oproep om de effecten op de leefbaarheid, van geluid en luchtkwaliteit zoveel mogelijk te beperken en de NOC zo goed mogelijk in te passen in de omgeving.

Hierna wordt inzicht gegeven in de aspecten / thema's waarop de zienswijzen van de verschillende gemeenten zich van elkaar onderscheiden.

Gemeente Nuenen vindt dat besluitvorming zeer zorgvuldig dient plaats te vinden, omdat het om een niet-omkeerbare ingreep gaat. De gemeente vraagt te onderzoeken of het opwaarderen van de N279 als volwaardige variant kan worden beschouwd en de mogelijkheden voor fasering van het project. De gemeente vraagt expliciet om de alternerende ligging ten noorden van het Wilhelminakanaal in combinatie met een ondertunneling van het Dommeldal volwaardig te onderzoeken.

De **gemeente Laarbeek** heeft zowel vanuit raad als vanuit het college een zienswijze ingediend. Zij geven aan dat het beschikbare budget niet leidend mag zijn bij de uiteindelijke keuzes die op diverse plaatsen nog gemaakt moeten gaan worden. In het belang van de leefbaarheid, natuur en landschap en de robuuste uitvoering van de NOC prefereert men om direct te gaan voor een optimale en duurzame uitvoering van de NOC. Daarnaast doet de gemeente Laarbeek voorstellen voor een aantal specifieke situaties, waaronder knoop Laarbeek en de deels verdiepte ligging en ondertunneling ter hoogte van de kanalen.

Ook vraagt de gemeente om het volgende:

- de verkeerssituatie met een lager groeiscenario te bestuderen;
- leidingen mee te nemen in de scope van de onderzoeken;
- uit te gaan van geluidsschermen die gedimensioneerd zijn op een snelheid van 100 km/u;
- alle verbindingen (inclusief landbouw en recreatieverbindingen) in stand te houden om barrière werking te voorkomen en voor de bedrijfsvoering van agrarische bedrijven;
- aanvullend onderzoek in het kader van een gezondheidseffectstudie (GES) naar de consequenties van extra fijn stof (PM_{2,5});
- compensatie EHS mogelijk te maken in andere gebieden van de Brainportregio (afwijkend van de Verordening Ruimte 2014).

Gemeente Son en Breugel is niet overtuigd van nut en noodzaak van NOC. Zij vraagt in de MER-fase concrete, toetsbare project- en milieudoelen en transparant gedefinieerde randvoorwaarden te gebruiken. Ook roept de gemeente op niet alleen materiële randvoorwaarden zoals budget, ontwerpsnelheid en aantal rijstroken te betrekken in de onderzoeken en besluiten. Volgens de gemeente dient aandacht te worden besteed aan de kruisingen van de NOC met het onderliggende wegennet. De gemeente heeft twee verzoeken voor het onderzoek voor specifieke situaties:

- De ondertunneling van het Dommeldal: maak de tunnel zo lang mogelijk;
- De mogelijkheden voor een volwaardige aansluiting ter hoogte van Ekkersrijt-Oost, ten westen van de Eindhovenseweg om Bokt te ontzien.

De **gemeente Eindhoven** plaatst net zoals andere gemeenten vraagtekens bij nut en noodzaak van de NOC en doet het verzoek dit goed te onderzoeken en motiveren. De gemeente roept op tot het uitvoeren van een nieuw MKBA.

Specifiek vraagt de gemeente aandacht voor de mogelijkheden voor de uitbreiding van knooppunt Ekkersrijt in oostelijke richting in combinatie met een zo noordelijke mogelijke ligging van het tracé en dringt zij aan op een goede vergelijking van de alternatieven van de geboorde ondertunneling en een brug ter hoogte van het Dommeldal.

De gemeente Eindhoven heeft een bijlage toegevoegd aan haar zienswijze. In deze bijlage geeft de gemeente haar inhoudelijke reactie op de NRD (scores etc.). Deze op en/of aanmerkingen en aanvullingen worden (indien van toepassing/relevant) beschouwd in het kader van het vervolgonderzoek voor het project-MER.

De **gemeente Veghel** vraagt aandacht voor de uitwerking van het ontwerp van de omleiding, de vormgeving van het bestaande tracé door Veghel en de inpassing van de opgewaardeerde N279. Ook vraagt men aandacht voor de verkeerseffecten van het voornemen in de kern van Veghel omdat ze niet zijn opgenomen in het studiegebied van het SRE verkeersmodel.

Verder vraagt de gemeente aandacht voor onderwerpen die in veel zienswijzen terugkomen, specifiek voor de kernen binnen de gemeente, in de buurt van de NOC. Het gaat om geluidwerende maatregelen, landschap, het aansluiten van het onderliggende wegennet en leefbaarheid.

Gemeente Helmond vindt dat belangrijke pijlers van de gebiedsopgaven van gemeenten een goed en gezond leefklimaat en het versterken van de natuur zijn.

De gemeente Helmond geeft aan voorstander zijn van een geoptimaliseerde lange omleiding om Dierdonk heen. De gemeente geeft aan dat het volgende dient te worden meegenomen in het vervolgonderzoek (MER): vergelijking van de aansluiting van Helmond in de knoop Laarbeek en een aparte aansluiting van Helmond op de lange omleiding en ontsluiting van de Heikantseweg direct op de N279 (of niet).

De **gemeente Asten** vraagt specifiek om de oversteek ter hoogte van de Oostappensedijk te Ommel bereikbaar te houden voor lokaal verkeer. Ook vraagt de gemeente aandacht voor de faunavoorziening ter hoogte van de ecologische verbindingzone Astensche Aa en de doorstroming op de A67, omdat de aansluiting op de A67 nu al een beperkte capaciteit heeft.

De **gemeente Deurne** vraagt ook aandacht voor het vergelijken van een tunnel of brug ter hoogte van het Dommeldal en hierbij ook te kijken naar de kansen die hieraan verbonden zijn. Tevens wijst de gemeente op de archeologische waarden ter hoogte en ter plaatse van het Dommeldal.

Ook ziet de gemeente Deurne mogelijkheden voor een oplossing / uitbreiding ter hoogte van knooppunt Ekkersrijt, in meer oostelijke richting.

De gemeente maakt ook een aantal inhoudelijke opmerkingen over de onderzoeken die zijn uitgevoerd in het kader van de NRD.

De **gemeente Gemert-Bakel** spreekt de voorkeur uit voor het aanpassen van het bestaande tracé ter hoogte van Dierdonk en geeft aan dat de omleiding bij Dierdonk geen invulling geeft aan de Zevensprong van Verdaas. De gemeente wenst goede aansluitingen op de N272 en ziet kansen voor een OV-terminal binnen haar grenzen en verzoekt deze mee te nemen in vervolgoverwegingen. De gemeente geeft advies mee om rekening te houden met buisleidingstracés en vraagt EHS compensatie toe te staan ter plaatse van de ingreep. Recreatiepark Kanthoeve dient volgens de gemeente als woongebied te worden beschouwd in de onderzoeken.

Waterschappen

De Waterschappen vragen betrokken te worden in de verdere uitwerking, kwantificering van effecten, een eco-hydrologisch watersysteemonderzoek ten behoeve van de effectbepaling van de tunnel, bredere toepassingsmogelijkheden voor natuurcompensatie ter verruiming kansen doelrealisatie groen blauwe structuren en een koppeling van de effecten op N2000 en EHS aan KRW doelstellingen.

Rijkswaterstaat

RWS vraagt om inhoudelijke en procesmatige afstemming in verband met de opwaardering van de A50 en de noodzaak voor het doorlopen van den Tracéwetprocedure. Ook de opwaardering van het Wilhelminakanaal en de Zuidwillemsvaart naar Vaarwegklasse IV moet niet onmogelijk worden door de NOC.

6.2 Organisaties en grote groepen

De **BMF** heeft een zienswijze ingediend met uitgebreide bijlagen. Bijna 80 insprekers hebben deze zienswijze ook ingediend.

In deze zienswijze wordt uitvoerig ingegaan op de vraag of er daadwerkelijk sprake is van nut en noodzaak van de NOC. In het verlengde hiervan worden vragen gesteld m.b.t. de geformuleerde doelen en de actualiteit en daarmee betrouwbaarheid van gebruikte verkeerscijfers. Hierbij voelt de BMF zich gesterkt door het advies van de Commissie voor de m.e.r. en het grote aantal zienswijzen op de NRD waaruit zou blijken dat er veel weerstand voor het project is. Tevens vraagt de BMF de doelen voor de NOC te concretiseren zodat een goede beoordeling van de mate van doelbereik kan worden gegeven. De BMF vraagt ook om inzichtelijk te maken waarom de NOC het middel is om de ambities en doelstellingen te realiseren en ook te motiveren waarom andere (deel)oplossingen en ideeën zoals smart mobility, het aanpassen van de N270, en andere (beperkte) oplossingen hier geen invulling aan kunnen geven. Beschouw fasering van het project als een mogelijkheid en ga niet op voorhand voor de realisatie van de oostwest-verbinding, is de oproep van de BMF.

De gevolgen van de aanleg van de oostwest-verbinding voor om- en aanwonenden (o.a. Bokt, Stad van Gerwen, Son en Breugel, Deense Hoek en Achterbosch) zijn volgens de BMF onderbelicht in het onderzoek.

Door 2 afdelingen van de **IVN** is een zienswijze ingediend, door de afdeling Helmond en door de afdeling Deurne. IVN afdeling Deurne sluit zich voor haar zienswijze aan bij de zienswijze van de BMF. In de zienswijze van IVN afdeling Helmond wordt gevraagd om bestaande snelwegen in de regio te verbeteren en van de N279 geen snelweg te maken. Deze IVN afdeling geeft aan dat waardevolle natuurgebieden veranderingen ondergaan door de NOC en vraagt zich af of de inpassing van de NOC op een verantwoorde manier kan worden uitgevoerd. Het gaat vaak om kleinschalige natuur, die de gevolgen van een dergelijk grootschalig project amper of niet kan dragen, aldus IVN.

Gevreesd wordt voor onaanvaardbare gevolgen voor de leefbaarheid van de omgeving (toenemende geluidsoverlast en toename van vrijkomend fijnstof).

IVN afdeling Helmond zou het ten eerste waarderen als ervoor gekozen wordt de huidige situatie met duurzame oplossingen te verbeteren en te versterken d.m.v. beschermingsmaatregelen die de kwaliteit van de leefomgeving voor mens, dier en plant kunnen verbeteren of op zijn minst op het huidige niveau consolideren.

Door drie afdelingen van de **ZLTO** is een zienswijze ingediend, te weten door de afdelingen Veghel, Dommelland en Laarbeek. Elke afdeling heeft specifieke punten ingebracht, voor haar regio. Deze punten gaan in zijn algemeenheid in op het voorkomen van doorsnijdingen van landbouwpercelen en het behoud van een goede bereikbaarheid van landbouwpercelen.

ZLTO wil dat bedrijven volledig worden gecompenseerd en geeft aan dat dit alleen mogelijk is als er een kavelruilproject komt dat de landbouwstructuur in het gebied herstelt en verbetert. Een dergelijk project moet volgens ZLTO een integraal onderdeel vormen van het totale project voor de aanleg van de weg en dient tijdig te worden gestart omdat dit ingewikkelde trajecten zijn die tijd kosten.

ZLTO pleit ervoor dat er na aanleg van de nieuwe weg voldoende mogelijkheden zijn voor landbouwverkeer om beide zijden van het kanaal te bereiken. Het landbouwverkeer moet goed van de ene naar de andere kant van de weg kunnen komen. Een goede bereikbaarheid voor bedrijven met een nevenfunctie (recreatie, toerisme, zorg, etc.) is van groot belang.

Dorps- en wijkraden

De volgende dorps- en wijkraden (verder ‘raden’ genoemd) hebben een zienswijze ingediend:

- Dorpsraad Beek en Donk;
- Dorpsraad Eerde;
- Dorpsraad Nederwetten;
- Dorpsraad Zijtaart;
- Dorpsraad Boerdonk;
- Dorpsraad Ommel;
- Dorpsraad Keldonk;
- Wijkraad Rijpelberg;
- Wijkraad Brouwhuis/Stichting Brouwberg.

Verschillende dorpsraden geven aan te twijfelen aan nut en noodzaak van de NOC en vragen zich af welke problemen worden opgelost door de aanleg van de NOC. Hierbij voelen zij zich gesterkt door en verwijzen zij naar de motie ‘Dik-Faber/Van Veldhoven’ van de Tweede Kamer van 2 december 2013, het advies van de Commissie voor de m.e.r. en de Provinciale Omgevingscommissie. Ook doen zij een oproep tot het gebruik van juist cijfermateriaal wat betreft bevolkingsgroei, automobilititeit, etc. De vraag om een gefaseerde aanpak van de NOC of het niet realiseren van de oost-west verbinding komt ook naar voren in deze zienswijzen.

Dorps- en wijkraden doen suggesties voor een aantal specifieke locaties:

- Ondertunneling of verdiepte ligging van de kruising N279 – N270;
- Lange omleiding Dierdonk zou strijdig zijn met het eigen provinciale beleid aldus Dorpsraad Beek en Donk;
- De passage van het Dommeldal: bijvoorbeeld een heuvel tunnel of een weg tussen geluid reducerende dijken/ wallen;
- Korte omleiding ter hoogte van Veghel.
- Rondweg aan de ‘binnenzijde’ van de A50, ter hoogte van Veghel om zo bedrijventerreinen goed te ontsluiten;
- Alternatief ten noorden van het Wilhelminakanaal, i.p.v. ten zuiden hiervan;
- Behoud van historische woongemeenschappen zoals Stad van Gerwen;
- Ontziet gronden van het Missie Klooster Heilig Bloed.

Ook vraagt een aantal ‘raden’ om uit te gaan van een snelheid van 80 km/u en deze op termijn niet op te schroeven naar 100 km/u. Sommige ‘raden’ geven aan dat volstaan kan worden met 2x1 rijstrook, gelijkvloerse kruisingen, met voldoende capaciteit. Het onderliggende wegennet moet zoveel mogelijk in tact blijven. De NOC moet goed aansluiten op het onderliggende wegennet.

De ‘raden’ vragen om voldoende compenserende en mitigerende maatregelen te treffen om zo de belasting ter plaatse en in de directe omgeving zoveel mogelijk te beperken.

Denk hierbij aan maatregelen om de effecten van de uitstoot van fijnstof en geluidbelasting zo veel mogelijk te beperken. Ook wordt verzocht om de verkeersveiligheid en gezondheid in de brede zin van het woord niet uit het oog te verliezen.

Werkgroep Lange Omleiding Bakel Nee (WLOBN) heeft ook een zienswijze ingediend. Bijna 380 insprekers hebben dezelfde zienswijze ingediend. Daarnaast is een lijst ontvangen met daarop ca. 520 namen en handtekeningen van mensen die deze zienswijze steunen. Ruim 100 insprekers hebben deze zienswijze ook ingediend, en deze met een aantal punten aangevuld.

De werkgroep roept de provincie op om vast te houden aan haar eigen beleid en niet te opteren voor verstedelijking / verstening van het landelijke gebied.

Nu wordt uitgegaan van een snelheidsregime van 80 km/u, maar de werkgroep vreest voor het opschroeven van dit snelheidsregime naar 100 km/u.

Effecten op het waterbergingsgebied Bakelse Beemden dient volgens de werkgroep zoveel mogelijk te worden voorkomen. Hier dient rekening mee te worden gehouden in het vervolgonderzoek.

De werkgroep geeft aan dat zij het onverantwoord vindt om in deze tijd een kostbare lange omleiding bij Dierdonk te realiseren. De werkgroep roept op om rekening te houden met recreatieve routes, maar ook de natuurpoort en het natuurgebied Aarlese Vijver.

Gevreesd wordt voor de geluidsbelasting op woningen en de bereikbaarheid van landbouwpercelen.

Een groep inwoners van ca. 230 personen vanuit **Eerde** heeft een zienswijze ingediend. Zij geven aan bezwaren te hebben tegen de verbreding en verlegging van de N279 en geen weg te willen. Hierbij gebruiken ze een aantal argumenten. Het meest specifieke argument, dat betrekking heeft op Eerde en omgeving is dat het sluipverkeer rondom Eerde toeneemt. Verder worden meer algemene argumenten m.b.t. nut en noodzaak, MKBA, geluid, fijnstof en aankoop van percelen (woningen en natuur) aangehaald. Nagenoeg dezelfde zienswijze is nogmaals vanuit Eerde ingediend en voorzien van een lijst met ca. 400 handtekeningen. Qua strekking zijn de zienswijzen gelijk. De laatst aangehaalde zienswijze, voorzien van de lijst met handtekeningen spreekt ook de zorg uit over sluipverkeer rondom Keldonk en Zijtaart (naast sluipverkeer rond Eerde).

Een groep inwoners uit **Aarle-Rixtel** heeft twee vergelijkbare zienswijzen ingediend. Een groep van ca. 135 personen heeft de ene versie van de zienswijze ingediend. De zienswijze van de andere groep van ca. 35 personen lijkt daar sterk op, maar wijkt op onderdelen af qua ondersteunende argumentatie. Beide zienswijzen geven aan dat nut en noodzaak zijn achterhaald en dat de groeicijfers gebaseerd zijn op een hoog scenario. Daarom wordt een heroverweging van de NOC voorgesteld en is volgens insprekers de oostwestverbinding niet nodig.

Beide groepen pleiten, de een met meer en net wat andere argumenten dan de andere voor een onderdoorgang ter hoogte van de Zuid-Willemsvaart en de Aa met uitvoering C1 als knooppunt.

Daarnaast is er nog een groep van ca. 23 personen uit Aarle-Rixtel die een zienswijze heeft ingediend. Deze groep inwoners pleit voor het benutten van het bestaande tracé ter

hoogte van Dierdonk zodat een lange omleiding, en alle effecten die daar aan vast zitten, kunnen worden voorkomen.

Een groep van ca. 100 personen uit het **buurtschap Achterbosch/Deensehoek/t Hof/Rooiven** heeft een zelfde zienswijze ingediend. Deze groep mensen stelt het in onderzoek gehanteerde (hoge) groeiscenario ter sprake, vraagt om af te zien van de oost-west verbinding, en pleit tevens voor een verdiepte ligging en geboorde tunnel ter hoogte van kruising Dommeldal en Wilhelminakanaal. Verder vragen zij effecten van geluid en lucht nader te onderzoeken. De doorsnijding van hun gebied zal grote gevolgen hebben voor het agrarisch en recreatief verkeer.

Een groep van ca. 65 inwoners uit **Zijtaart** vraagt, net zoals veel andere zienswijzen om een herbezinning van nut en noodzaak van het initiatief en geeft aan dat een nieuwe MKBA kan helpen bij te maken keuzes.

Geluid, fijnstof en gezondheid in zijn algemeenheid worden als zorgpunten benoemd, wanneer de NOC wordt aangelegd. De aansluitingen met de A50 en de consequenties hiervan (sluipverkeer), zijn volgens deze inwoners ook een punt van zorg.

Een groep van ca. 60 mensen uit **Helmond** vraagt aandacht voor nut en noodzaak van de NOC, het aanhaken bij het advies van de Commissie voor de m.e.r. en de POC en maakt gebruik van andere argumenten die veelvuldig zijn aangehaald. Deze zienswijze pleit voor een lange omleiding om Dierdonk als minder slechte variant (ten opzichte van het aanpassen van de Wolfsputterbaan). Ook waarschuwt deze groep mensen voor de problemen die in Helmond zullen ontstaan ten gevolge van het kleinere aantal aansluitingen op de N279.

Een groep van ca. **40 bedrijven** geeft aan voorstander te zijn van de NOC. De NOC zorgt immers voor een verbeterde verkeersdoorstroming en bereikbaarheid van de bedrijventerreinen. De investeringen in de NOC (infrastructuur) kunnen niet buiten beschouwing blijven in de Brainportregio als topregio met aanjaagfunctie voor de nationale economie. Volgens insprekers draagt de NOC, waarvoor de financiële middelen beschikbaar zijn, bij aan een verbetering van de leefomgeving. Vrachtverkeer zal minder door de kernen rijden en in het middengebied worden natuur en landschap ontzien en krijgen een financiële injectie die leidt tot kwaliteitsverbetering.

Deel 3

Beantwoording zienswijzen

7 Werkwijze en statistieken

Dit hoofdstuk gaat in op de wijze waarop de zienswijzen in behandeling zijn genomen, zijn beoordeeld en van een antwoord zijn voorzien. De daadwerkelijke reactie op de zienswijzen komt in hoofdstuk 8 van deze nota aan de orde. Lezers die enkel geïnteresseerd zijn in de reactie op hun zienswijze kunnen overwegen alleen hoofdstuk 8 te lezen. Verderop in deze paragraaf is omschreven hoe de provincie de zienswijzen geanalyseerd heeft. Dit kan behulpzaam zijn bij het lezen van hoofdstuk 8. Ook wordt er in dit hoofdstuk inzicht geboden in een aantal feiten en cijfers wat betreft aantallen zienswijzen die zijn binnen gekomen.

7.1 Werkwijze behandelen zienswijzen

Uit de analyse van de zienswijzen blijkt dat deze betrekking hebben op verschillende onderwerpen, maar ook op verschillende fasen in het planvormingsproces voor de NOC. Een aantal zienswijzen grijpt terug in het verleden. Andere zienswijzen gaan daadwerkelijk in op de scope van het uit te voeren onderzoek en de te onderzoeken alternatieven. Weer andere zienswijzen gaan in op concrete situaties in het veld en geven aandachtspunten mee voor het ontwerp van de NOC.

Aandachtspunten uit de zienswijzen voor het ontwerpproces

In het MER worden de alternatieven verder uitgewerkt. Deze uitwerking is nodig om een effectbepaling op project-MER niveau uit te kunnen voeren. De aandachtspunten voor het ontwerpproces van de weg en haar directe omgeving die uit de zienswijzen naar voren zijn gekomen worden, voor zover mogelijk, meegenomen in dit ontwerpproces.

In dit kader wordt een KES (Klant eis specificatie, zie tekstkader) opgesteld om eisen en wensen op gestructureerde wijze een rol te laten spelen in het ontwerpproces. Nadat in het kader van het MER een VKA is bepaald, wordt het ontwerp van de NOC nog een slag verder gebracht, waarbij ruimtelijke inpassing, de aankleding van de weg en de aansluiting op het onderliggend wegennet verder worden uitgewerkt. Indien nodig en mogelijk word het ontwerp van de NOC nog verder geoptimaliseerd om optredende negatieve effecten te verzachten.

KES

Er zijn verschillende belanghebbenden met verschillende belangen bij het project betrokken. Daarom is het belangrijk, zo niet essentieel om voor het ontwerpproces uit te gaan van een afgewogen programma van eisen en ontwerpkeuzes en besluiten gestructureerd vast te leggen. Zo is te allen tijde herleidbaar waarom het ontwerp is zoals het is en welke eisen daaraan ten grondslag hebben gelegen. De KES betreft een verzameling van eisen die vanuit diverse bronnen aan het ontwerp van de weg worden gesteld. Te denken valt aan het handboek wegontwerp, CROW ontwerprichtlijnen, ontwerprichtlijnen van de provincie en/of Rijkswaterstaat, eisen en wensen vanuit de samenwerkingspartners en wensen vanuit omgevingspartijen en belanghebbenden.

In totaliteit zijn uit alle zienswijzen ongeveer 65 aandachtspunten/randvoorwaarden voor het ontwerp en het nadere milieuonderzoek naar voren gekomen. De aandachtspunten in de zienswijzen betreffen in hoofdlijnen de volgende situaties:

- Percelen van bewoners of gebruikers ter plaatse van of in de directe nabijheid van de alternatieven zoals opgenomen in de NRD zijn in het geding. Deze zijn om verschillende redenen benoemd zoals ten behoeve van een mogelijke verwerving, ter beïnvloeding van de keuze voor het uiteindelijke tracé en/of als aanbod voor de EHS.
- Concrete locaties die in dit verband vaker worden genoemd zijn sportpark De Hut en Missieklooster Heilig Bloed in Aarle-Rixtel, recreatiepark Kanthoeve en natuurpoort Aarlesche Vijver in Bakel.
- Een aantal bedrijven (horeca, verkoop aan huis, etc.) geeft aan niet of minder goed bereikbaar te zijn, wanneer de NOC wordt gerealiseerd.
- Insprekers geven aan dat oude, soms monumentale woonkernen, cultuurhistorisch waardevolle ensembles en bebouwing ontzien moeten worden, vanwege hun cultuurhistorische waarde maar ook vanwege de sociale cohesie. Specifiek worden de volgende oude woonkernen genoemd: Bokt, Stad van Gerwen, Doornhoek, Hooidonk, Achterbosch, Deense Hoek en 't Hof.
- Er wordt veel gewezen op het belang van een goede lokale ontsluiting. De NOC wordt door veel insprekers gezien als een nieuwe barrière met negatieve gevolgen voor de oversteekbaarheid, fiets- en wandelroutes. Daarom wordt aandacht gevraagd voor de bereikbaarheid van landbouwpercelen en natuurgebieden, de instandhouding van recreatieve routes (fiets- en wandelpaden) en de bereikbaarheid voor hulpdiensten.
- Insprekers wijzen op de aanwezigheid van buisleidingtracés.
- Met het oog op de effectbepaling in de project-m.e.r. wijzen insprekers op de aanwezigheid van bepaalde dier- en plantensoorten op specifieke locaties.

Analyse van de zienswijzen naar intentie

Insprekers dienen een zienswijze in met een bepaald intentie. De intentie van de indiener wordt vervolgens door argumenten ondersteund. De provincie heeft er, gezien het grote aantal zienswijzen dat is binnen gekomen, voor gekozen om de zienswijzen op basis van deze intenties te analyseren en van samenvattingen en antwoorden te voorzien om zo een reactie te geven op de essentie die wordt nagestreefd in de zienswijze. Een aantal intenties lijkt sterk op elkaar, maar omdat deze zo veelvuldig worden gebruikt in de zienswijzen, worden ze in deze nota apart behandeld en van een reactie voorzien.

De analyse van de zienswijzen heeft geleid tot de volgende lijst met intenties. Deze komen meer uitgebreid terug in hoofdstuk 8 van deze nota. Elke zienswijze is inhoudelijk beoordeeld en vervolgens zijn de hierna genoemde intenties, een samenvatting hiervan, toegekend aan de zienswijzen. Afhankelijk van de inhoud van de zienswijze kunnen aan een zienswijze meerdere intenties zijn gekoppeld. Per intentie is een overkoepelende reactie gegeven. Deze reacties staan in hoofdstuk 8.

De volgende intenties zijn onderscheiden:

- 1 Insprekers willen geen NOC of geen opwaardering van de N279 en hebben de intentie de planvorming hiervoor stop te zetten door de provincie;
- 2 Insprekers willen dat *een nulplus alternatief* in het onderzoek wordt betrokken;

- 3 Insprekers willen dat de planvorming voor de *oost-west verbinding* stop wordt gezet;
- 4 Insprekers willen de provincie overtuigen van een bepaalde *variant die buiten de scope* van het onderzoek valt;
- 5 Insprekers willen de provincie overtuigen van het meenemen van een *faseringsalternatief* in het project-MER;
- 6 Insprekers willen dat de *milieubeoordeling* zoals uitgevoerd in de NRD wordt gewijzigd of doen aanbevelingen voor het onderzoek in het projectMER;
- 7 Insprekers moedigen de provincie aan de planvorming te versnellen: insprekers zijn *voorstander* van de NOC;
- 8 Insprekers willen de provincie er toe bewegen nu al een keuze te maken voor een bepaalde *variant in een deelgebied van de NOC in de scope van het onderzoek* voor het MER of willen de provincie ervan overtuigen een variant nu al af te laten vallen;
- 9 Insprekers willen de provincie ervan overtuigen om, als de NOC er toch komt, voldoende aandacht te besteden aan *de ruimtelijke inpassing* van de weg en het budget hier geen beperking in te laten zijn;
- 10 Insprekers dringen aan op *transparante, weloverwogen bestuurlijke keuzes en belangenafwegingen*;
- 11 Insprekers dringen aan op het uitvoeren van een *Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA)* of het meenemen van MKBA rapporten/second opinion op MKBA's uit het verleden;
- 12 Insprekers willen *directe aantasting van hun perceel, woning, bedrijf, nabije omgeving voorkomen* en/of in overleg treden over waardevermindering en/of inkomstenderving (planschade).

7.2 Enkele statistieken

Alle zienswijzen op de NRD zijn bij de provincie Noord-Brabant binnen gekomen en hebben een uniek nummer gekregen. Het betreft zo'n 1900 zienswijzen (unieke indieners waarvan naam adres en handtekening bekend zijn). Van de 1900 zienswijzen zijn er ca. 35 afkomstig van belangenorganisaties en grote groepen, ca. 400 van burgers, geen onderdeel uitmakend van belangenorganisatie en grote groepen ca. 40 van bedrijven. Van de adviseurs is een reactie ontvangen van de commissie voor de m.e.r. en de POC (zie hoofdstuk 5). Er zijn zienswijzen ontvangen van 7 gemeenten in de omgeving. Uit de zienswijzen blijkt dat er sprake is van zo'n 35 groepen insprekers. Voorts hebben 9 dorps- en wijkraden een zienswijze ingediend.

Identieke zienswijzen

Er zijn circa 75 zienswijzen die door verschillende indieners identiek dan wel grotendeels identiek aan elkaar zijn ingediend. Bijvoorbeeld de zienswijze zoals geformuleerd door de Brabantse Milieufederatie is ca. 80 maal door andere insprekers ingediend. Sommige brieven zijn 10 keer ingediend, maar er is ook een brief meer dan 300 keer toegestuurd. In totaal zijn er op deze wijze 1500 'repeterende' zienswijzen ingediend. De overige 400 zienswijzen betreffen unieke zienswijzen ingediend door particulieren, dorpsraden, belangengroepen, actiescomités of andere belanghebbenden. Deze brieven zijn dan weliswaar eenmalig ingediend, maar kunnen dus zowel afkomstig zijn van een individu als van een groep van belanghebbenden die zo éénmalig hun stem laten horen.

Daarnaast is een groot aantal steunbetuigingen aan ingediende zienswijzen ingediend, bijvoorbeeld in de vorm van handtekeningenlijsten zonder dat alle gegevens bekend zijn, of als digitale petitie via internet. Aan een tweetal petitie is veelvuldig steun betuigd, met handtekeningenlijsten met respectievelijk meer dan 600 (Eerde) en 800 (Bakel) handtekeningen. Deze aantallen zijn niet meegeteld in het bovengenoemde aantal van 1900.

8 Beantwoording zienswijzen

In dit hoofdstuk zijn de intenties zoals deze terugkomen in de zienswijzen samengevat. Per intentie is een reactie gegeven en is aangegeven hoe hiermee wordt omgegaan in het vervolgtraject: project-MER (en PIP). In het volgende hoofdstuk zijn de consequenties voor project-MER en PIP gebundeld opgenomen.

8.1 Leeswijzer

In de paragrafen hierna zijn de intenties van de zienswijzen omschreven. Het gaat in totaal om 12 intenties, die de provincie in de paragrafen hierna ook heeft voorzien van een reactie. Aan een inspreker kunnen meerdere intenties worden gekoppeld.

In bijlage 2 van deze reactienota is een overzicht opgenomen, waarin per inspreker inzichtelijk is in welke paragrafen iedere inspreker zijn of haar reactie kan vinden. U kunt vervolgens vanuit dit overzicht klikken op het ‘huisje’ in de rechter bovenhoek van iedere pagina. In 1 ‘klik’ komt u in de inhoudsopgave. Door in de inhoudsopgave te klikken op de betreffende paragraaf, wordt u direct doorgeleid naar de betreffende paragraaf. U kunt overigens vanuit ieder pagina in de nota met 1 klik op het ‘huisje’ direct naar de inhoudsopgave.

8.2 Intenties: samenvattingen en reacties

Hierna zijn de verschillende intenties die insprekers hebben met het indienen van hun zienswijzen samengevat en door de provincie van een reactie voorzien. Per intentie is aangegeven hoeveel insprekers deze intentie hebben gehad met het indienen van hun zienswijze. Ook is per intentie is aangegeven of deze consequenties heeft voor het project-MER en/of PIP. In hoofdstuk 9 wordt aangegeven wat deze consequenties zijn.

Insprekers gebruiken verschillende argumenten in hun zienswijzen, om de intentie van hun zienswijze kracht bij te zetten. Met name bij de intenties, zoals omschreven in de paragrafen:

- Onderzoek Nulplus alternatieven (par. 8.2.2);
- Geen oost-westverbinding (par. 8.2.3);
- Andere varianten onderzoeken (par. 8.2.4);
- Faseringsalternatieven opnemen (par. 8.2.5);
- Milieubeoordeling wijzigen (par. 8.2.6) en
- Maak nu al verder keuzes in varianten (par. 8.2.8)

wordt een aantal van dezelfde argumenten veelvuldig aangehaald. Deze argumenten gaan in op het ontbreken van concrete doelen en geen inzicht in nut en noodzaak van het initiatief, het ontbreken van een actuele MKBA, het aantasten van natuurwaarden (soorten, Natura 2000 en EHS), het aantasten van landschappelijke structuren, archeologische en cultuurhistorische waarden (buurtschappen en monumenten), de toename van geluidbelasting, de verslechtering van de luchtkwaliteit, het achteruitgaan van de leefbaarheid in de breedste zin van het woord en het gebruik van achterhaalde informatie (verkeercijfers, demografische en economische gegevens) in onderzoeken.

Daarnaast halen insprekers vaak aan, om de voorkeur voor een bepaalde variant te benadrukken, dat hun eigendom, woning of bedrijf in het geding is bij een bepaalde variant in het onderzoek. Een aantal argumenten dat hiervoor is genoemd, komt

nadrukkelijk aan de orde in de reactie van de provincie in paragraaf 8.2.1 (denk aan nut en noodzaak, doelstellingen, verouderde gegevens, waaronder verkeercijfers). In paragraaf 8.2.11 wordt uitgebreid ingegaan op de MKBA. In paragraaf 8.2.12 wordt ingegaan op de argumenten die betrekking hebben op eigendommen, percelen, woningen en bedrijven van insprekers. Argumenten m.b.t. milieu- en omgevingsaspecten passeren de revue in de provinciale reactie onder 8.2.6.

8.2.1 De planvorming moet stoppen

Circa 930 insprekers willen geen NOC of geen opwaardering van de N279 en hebben de intentie de planvorming hiervoor stop te zetten door de provincie.

Zienswijzen

Insprekers willen de NOC niet, want ze vinden hem niet nodig. Insprekers vinden het onduidelijk welk probleem er wordt opgelost met de aanleg van de NOC en willen graag dat dit duidelijk wordt gemaakt. In deze denklijn voelen insprekers zich gesterkt door het advies van de Commissie voor de m.e.r. (Cie m.e.r.), Provinciale Omgevingscommissie (POC) en het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) en verzoeken veelal de NRD niet verder in procedure te nemen: de planvorming te stoppen.

Insprekers twijfelen aan nut en noodzaak omdat deze zijn gebaseerd op het hoogste groeiscenario (GE), dat afwijkt van de te verwachten veel lagere groei. Recente prognoses zijn substantieel lager. De oproep is dan ook bij de onderbouwing van nut en noodzaak uit te gaan van de meest actuele gegevens, zoals in het rapport van het Planbureau voor de Leefomgeving van juni 2013.

Insprekers roepen op tot het formuleren van andere doelen waar de Brainport-regio bij gebaat is in plaats van het realiseren van een weg. Een voorbeeld hiervan is het stimuleren van innovatie. Wegen zijn hier volgens de insprekers niet voor nodig, maar wel een vriendelijk vestigingsklimaat, het faciliteren van de commercialisering van universitaire onderzoeksresultaten en een aantrekkelijke omgeving waarin de high-tech professional kan wonen, ontspannen en zijn gezin kan laten opgroeien.

Laat transport over het water, de kanalen plaatsvinden zodat nieuwe infrastructuur (oost-west verbinding) niet nodig is.

Insprekers hanteren verschillende argumenten bij het onderbouwen van hun zienswijzen. Hierna wordt een aantal in het oog springende argumenten aangehaald:

- De NOC trekt (inter)nationaal doorgaand verkeer aan en vormt hiermee een ongewenst alternatief voor de A2, A67 en A58,
- Het sluipverkeer door en rond o.a. Eerde, Keldonk, Lieshout neemt toe,
- Gezondheid van mensen komt onder druk te staan door meer geluid en fijnstof.
Insprekers vragen zich af of überhaupt voldaan kan worden aan wet- en regelgeving m.b.t. geluid, gezien de toename van het vliegverkeer op het vliegveld van Eindhoven en de drukte op de A50.
- Natuur in de vorm van EHS, waaronder de Bakelse Aa en Beemden, wordt vernietigd. In sommige situaties is er al sprake van een concreet project voor de herinrichting,
- Woningen (van familie en vrienden) moeten worden opgekocht en / of nemen in waarde af,

- De NOC heeft negatieve consequenties voor het welzijn van bewoners / omwonenden,
- Insprekers denken dat beoogde doelen met betrekking tot bereikbaarheid, reistijden en een gunstig leef en vestigingsklimaat voor particulieren en bedrijven niet worden gehaald. Als voorbeeld wordt aangehaald dat de doorstroming op de NOC negatief zal worden beïnvloed door de korte omleiding bij Veghel, zodat doelen m.b.t. reistijden niet worden gehaald, en volgens een aantal insprekers heeft het aanleggen van asfalt nog nooit geleid tot het verminderen van filevorming.
- De woonomgeving verandert ingrijpend in ruimtelijke zin doordat bijvoorbeeld uitzicht verdwijnt,
- Door de NOC zal er meer vervoer van gevaarlijke stoffen door het gebied plaats vinden wat kan leiden tot het naderen van de oriëntatiewaarde,
- Insprekers vinden het onacceptabel om in deze barre tijden een dergelijk groot bedrag te spenderen aan de NOC en verwachten dat de kosten alleen maar toe zullen nemen. Volgens insprekers zijn er andere doelen waar het geld beter aan uitgegeven kan worden.
- De NOC draagt niet bij aan/conflicteert met de gestelde doelen voor het Rijk van Dommel en Aa. De NOC zal niet leiden tot een 'groen middengebied' waarin natuur, recreatie en landschap goed samen gaan. Het gebied is immers al doorsneden door de N270. Door de NOC wordt er een extra barrière toegevoegd en neemt het verkeer door het Rijk van Dommel en Aa alleen maar toe in plaats van af.
- Een aantal insprekers is tegen de NOC als geheel vanwege de effecten die optreden in het deelgebied waar zij persoonlijk belanghebbend zijn, bijvoorbeeld in deelgebied C (Knoop Laarbeek), of de effecten van de aanleg van de oost-westverbinding op Son en Breugel, verkeerstechnische effecten in Helmond door de NOC vanwege veranderende verkeersstromen door de opwaardering van de weg in combinatie met het kleinere aantal aansluitingen ten opzichte van de huidige situatie, de ombuiging van de N279 ter hoogte van Veghel.

Reactie provincie

De Noordoostcorridor maakt onderdeel uit van de gebiedsontwikkeling Brainport Oost. Deze gebiedsontwikkeling beoogt het realiseren van een aantrekkelijk woon-en vestigingsklimaat met een goede bereikbaarheid. De brainportregio is als toptechnologische regio de belangrijkste pijler van de Brabantse economie en een van de vijf pijlers van de Nederlandse economie. Het is de ambitie van de provincie deze regio verder te ontwikkelen. Deze ambitie vertaalt zich in een proactieve gebiedsontwikkeling, gericht op het voorkomen van (toekomstige) problemen en op een optimalisatie van de verkeersstructuur. Provinciale Staten hebben deze ambitie in haar vergadering van 13 december 2013 -mede als reactie op de motie 'Dik-Faber/Van Veldhoven'- door het aannemen van een motie nogmaals bevestigd. Hoofddoel van de Noordoostcorridor is het verbeteren van de (regionale) bereikbaarheid en van de bereikbaarheidsstructuur over de weg. De Noordoostcorridor biedt daarmee de benodigde randvoorwaarden voor het bereiken van de overige doelen in de Brainport-regio. Deze randvoorwaarden met betrekking tot bereikbaarheid zijn niet te creëren op een andere wijze (bijvoorbeeld door het stimuleren van innovatie). De provincie is daarom van mening dat de investering die de Noordoostcorridor met zich meebrengt gerechtvaardigd is.

De ambitie van de provincie voor het gebied is nog steeds dezelfde. De Commissie voor de m.e.r., de Provinciale omgevingscommissie en een groot aantal insprekers vraagt om het doel (nut en noodzaak) van de ontwikkeling concreter in beeld te brengen. Deze oproep is ontstaan omdat economische en demografische ontwikkelingen de afgelopen jaren zijn gewijzigd en (indirect) invloed zullen hebben op te hanteren verkeerscijfers. In de NRD-fase is hiertoe ook een aantal ontwerputgangspunten gewijzigd (van 100 km/uur naar 80 km/uur, en deels gelijkvloers). Mede hierdoor is de vraag ontstaan (of sterker geworden) of er sprake is van voldoende nut en noodzaak van het initiatief.

Daarom wordt door de provincie aan de oproep om de doelen concreter en toetsbaar te maken, in de komende fase invulling gegeven.

De project- en milieudoelen worden verder geconcretiseerd in het projectMER voor de NOC, zowel op het niveau van de gehele NOC als op het niveau van onderdelen van het tracé. Ook worden de toetsingscriteria op beide niveaus concreter uitgewerkt, waarbij gebruik gemaakt wordt van het beoordelingskader uit de NRD en de splitsing zoals voorgesteld vanuit de Commissie voor de m.e.r.

Daarnaast wordt aan het MER een analyse op hoofdlijnen toegevoegd, waarbij wordt ingegaan op zowel de gehele Noordoostcorridor als op separate onderdelen. De analyse heeft betrekking op doelbereik, milieueffecten, verkeer en kosten en richt zich op de bijdrage van de onderdelen aan de totaal doelstelling van het project. De analyse maakt gebruik van de meest actuele cijfers en aangescherpte doelen en criteria. De onderdelen die in deze analyse separaat worden beschouwd zijn:

- de totale Noordoostcorridor,
- de opwaardering van de N279,
- de Oostwestverbinding en
- de Oostwestverbinding i.c.m. de opwaardering van de N279 Gemert-Asten.

Deze onderverdeling komt overeen met de onderverdeling uit de MKBA die parallel aan de project-m.e.r. wordt opgesteld. Zowel de informatie uit het MER als de MKBA worden vervolgens betrokken bij de integrale afweging voor een voorkeursalternatief voor de Noordoostcorridor.

Verkeercijfers, economische groei en demografische ontwikkelingen

Met betrekking tot de te hanteren groeicijfers wordt gebruik gemaakt van het meest recente SRE 3.0 model, dat ook al is gebruikt in de fase van de NRD. In dit SRE 3.0 model is rekening gehouden met de meest recente inzichten m.b.t. economische groei en gewijzigde demografische ontwikkelingen. Dit is het meest actuele, gedetailleerde verkeersmodel dat beschikbaar is in de regio met voldoende fijnmazigheid.

In het SRE 3.0 is uitgegaan van door de regio vastgestelde sociaal economische ontwikkelingen. Daarbij is gebruik gemaakt van de provinciale bevolkingsprognoses van de provincie Noord-Brabant, welke geregeld geactualiseerd worden. De recentste versie is daarvoor gebruikt en is nog steeds actueel. Voor de bouw van het verkeersmodel van het SRE is verder ook gebruik gemaakt van informatie uit het NRM (Nederlands Regionaal Model van Rijkswaterstaat, Water Verkeer en Leefomgeving, de tool van het Rijk voor prognoses op het hoofdwegennet). De tijdshorizon is 2020 en 2030. Over deze langere periode wordt laag en hoogconjunctuur uitgemiddeld om tot een gemiddelde groei te komen (of krimp indien het een krimpgebied betreft). In de inwonersprognoses is verder

rekening gehouden met diverse demografische en maatschappelijke ontwikkelingen, zoals vergrijzing. Van bevolkingskrimp is in de Brainport regio en in de hele provincie Noord-Brabant (gemiddeld) tot minimaal 2030 geen sprake. Wij hanteren in onze studies dus het trendscenario, niet een laag scenario.

Ernst van de effecten van de NOC

Insprekers geven aan de Noordoostcorridor niet te willen in verband met de verwachte negatieve effecten op diverse milieuaspecten. In het MER zullen de effecten van de Noordoostcorridor als geheel en van de verschillende varianten voor deelgebieden van de NOC op de in het beoordelingskader genoemde aspecten worden bepaald. Deze milieu-informatie zal een rol spelen bij de bestuurlijke besluitvorming. Het is onderwerp van bestuurlijke afweging om te bepalen of de milieueffecten op mens en dier die in beeld worden gebracht, opwegen tegen doelen die met de aanleg van de weg worden nagestreefd. De milieu-informatie speelt dus een volwaardige rol in de besluitvorming over de Noordoostcorridor.

Het voorgaande heeft consequenties voor project-MER en/of PIP. In hoofdstuk 9 wordt hier nader op ingegaan.

8.2.2 Onderzoek nulplus alternatieven

Circa 320 insprekers willen dat een nulplus alternatief in het onderzoek wordt betrokken.

Zienswijzen

Insprekers zijn van mening dat de NOC niet nodig is en dat volstaan kan worden met lokale maatregelen om knelpunten op te lossen en/of de doorstroming te verbeteren: een nul plus alternatief. Het kan gaan om oplossingen buiten het onderzoeksgebied of gericht op het oplossen van bestaande of te verwachten knelpunten op de N279. Dergelijke (kleinschalige) oplossingen moeten qua voor en nadelen worden afgewogen tegen de voor en nadelen die kleven aan de realisatie van een nieuwe Oost-West verbinding al dan niet in combinatie met een volledige of gedeeltelijke opwaardering van de N279.

De volgende nul plus alternatieven worden aangehaald:

- Opwaardering van de N279, en/of de A270 in de vorm van enkele ongelijkvloerse kruisingen en/of gedeeltelijke opwaardering tot 2 x 2 rijbanen.
- Oplossen knelpunten op A58 en A67 (ter hoogte van Geldrop en Someren) om zo doeltreffender bij te dragen aan de verbetering van de regionale bereikbaarheid van de Brainport.
- A67 Verbreden en de N279 tussen Veghel en Den Bosch zo inrichten dat er een constantere doorstroming zal zijn.
- N270 opwaarderen tot volwaardige snelweg in combinatie met een verbreding naar 2 x 3 rijstroken van de Kennedylaan in Eindhoven;
- Oplossen knelpunten op de volgende locaties: de brug bij Laarbeek, de Smits van Oyenlaan, De Europa/Sterrenlaan en de locatie waar de A270 Eindhoven binnenkomt.

Bij het verzoek om een nul plus alternatief te onderzoeken zijn argumenten van diverse aard opgenomen. Qua strekking lijken deze op de argumenten zoals aangehaald onder 8.2.1. Expliciet worden nog wel genoemd:

- Natuur en rust worden teniet gedaan door de oost-west verbinding.
- Door voor transport meer gebruik te maken van de vaarwegen en het bestaande wegennet op te waarderen is de NOC / oost-westverbinding niet nodig.

Reactie provincie

Insprekers doen het verzoek een nul-plus alternatief te onderzoeken in het project-MER. Een nul-plus alternatief is op verschillende manieren ingevuld door de insprekers. De provincie begrijpt de insprekers zo dat zij bedoelen te zeggen: los de problemen die er zijn lokaal op, of los de in de toekomst te verwachten problemen, knelpunten op, in de verwachting dat de ingreep dan een stuk beperkter van aard kan zijn omdat (een deel van) de NOC niet noodzakelijk is om problemen op te lossen.

De NOC is niet zozeer bedoeld om huidige en/of toekomstige knelpunten op te lossen maar om een structuurverbetering en impuls voor het gebied te faciliteren die invulling geeft aan de ambitie die provincie, regio en Rijk voor deze regio hebben. Nu investering in onze toekomst. Een nulplus-alternatief sluit niet aan bij de doelstellingen die vanuit het Rijk gesteld worden, namelijk het creëren van een robuust wegennet waarbij de ruit/de NOC als calamiteitenroute gebruikt kan worden bij ongevallen op het rijkswegennet rond Eindhoven. De realisatie van een nieuwe oost-west verbinding en de opwaardering van de N279 zorgen voor de gewenste alternatieve route indien de rijksweg A50 of A67 vanwege een calamiteit tijdelijk is afgesloten dan wel verminderde doorgang heeft.

In de Structuurvisie Brainport Oost, waarin de ladder van Verdaas is toegelicht, is al geconcludeerd dat voor het bereiken van de doelstellingen voor de NOC nieuwe infrastructuur nodig is.

Een nul-plus alternatief op de A270 sluit niet aan bij de doelstellingen, zoals het verminderen van verkeer door het Rijk van Dommel en Aa, en het verminderen van verkeer door bewoond gebied (o.a. Eindhoven en Helmond). Voor zover insprekers van mening zijn dat het opwaarderen van de A270/N270 de aanleg van een nieuwe oost-westverbinding overbodig maakt, kan worden vermeld dat de N270/A270 in de huidige situatie verkeersintensiteiten kent van rond de 38.000 mvt/etm. In de autonome ontwikkeling (dus zonder de uitvoering van het project Noordoostcorridor) zullen de intensiteiten op de N270/A270 in het jaar 2030 stijgen naar 53.000 mvt/etm. In de autonome situatie zullen de problemen naar verwachting toenemen in het stedelijk gebied van Helmond en Eindhoven, waar het verkeer zal moeten worden opgenomen. Door de menging van bestemmingsverkeer en doorgaand verkeer zullen de problemen zich vermoedelijk voornamelijk bij de kruispunten manifesteren. Opwaarderen van de bestaande structuur geeft hiervoor geen oplossing. Het verplaatsen van het regionale verkeer naar een andere structuur wel. De Noordoostcorridor voorziet in een oplossing hiervoor omdat een deel van het verkeer dat anders gebruik zou maken van de N270/A270 in de toekomstige situatie gebruik zal gaan maken van de oost-westverbinding van de Noordoostcorridor.

Het voorgaande heeft geen consequenties voor project-MER en PIP.

8.2.3 Geen oost-west verbinding

Circa 360 insprekers willen dat de planvorming voor de oost-west verbinding stop wordt gezet.

Zienswijzen

Insprekers zijn van mening dat de Oost-West verbinding niet nodig is omdat nut en noodzaak hiervoor ontbreken en er al een Oost-West verbinding is (N270) of anders via de A67 of de A50 naar Eindhoven kan worden gekomen. Ook de randweg (N2) rondom Eindhoven wordt als alternatief voor de oost-west verbinding gezien, om van Ekkersrijt naar de N279 te komen. Insprekers pleiten er daarom voor om te volstaan met opwaardering van de N279 al dan niet in aangepaste vorm.

Insprekers dragen verschillende argumenten aan in hun zienswijze tegen de oost-westverbinding:

- De oost-west verbinding brengt schade aan, aan natuur, woon- en leefklimaat (lucht, geluid, fijnstof),
- Nut en noodzaak voor de Oost-west verbinding ontbreekt, of insprekers geven aan dat nut en noodzaak van de NOC als geheel ontbreekt, waarmee de noodzaak voor de oost-westverbinding ook vervalt,
- Bestaande buurtschappen zoals Deense Hoek, Stad van Gerwen, Achterbosch, Bokt, 't Hof worden doorsneden en daarmee teniet gedaan door de oost-west verbinding.
- Op de N270 mag al 130 km/h worden gereden, een 'snellere' verbinding tussen Eindhoven en Helmond (oost - west) is niet noodzakelijk,
- Tussen Son en Breugel en Laarbeek is nauwelijks industrie aanwezig die vraagt om een dergelijke, robuuste oost-west verbinding,
- Recreatieve structuren (routes) worden geschaad, waardoor het minder aantrekkelijk is om in het gebied te recreëren.
- Insprekers twijfelen aan de verhouding tussen kosten en baten voor de oost-west verbinding en geven aan dat de business case niet anders dan sterk negatief kan zijn. Volgens insprekers leidt de oost-west verbinding die beperkt gebruikt zal worden vanwege het snelheidsregime van 80 km / uur, slechts tot een betere bereikbaarheid van bedrijventerrein in Lieshout.

Reactie provincie

De aanleg van een nieuwe oost-west verbinding als onderdeel van de gebiedsontwikkeling is vanuit meerdere opzichten gewenst.

Ten tijde van de besluitvorming van de Structuurvisie RO, deel D Brainport Oost is al onderzoek gedaan naar nut en noodzaak van de oost-west verbinding. Toen is gebleken dat er sprake was van nut en noodzaak van de oost-west verbinding. Provinciale Staten hebben recent (13 december 2013) bij motie bevestigd dat het “voorkeustracé”(de gehele ‘T’) de basis moet zijn van verdere uitwerking in de project m.e.r..

De oost-westverbinding is de ontbrekende schakel die nodig is om een herstructurering van het verkeer te bewerkstelligen. Zonder de oost-west verbinding zal het verkeer afkomstig van de N279 op de N270-A270 dermate toenemen dat dit op termijn naar verwachting tot knelpunten gaat leiden in de entree van de stedelijke gebieden van Eindhoven en Helmond, bij de kruispunten. De N270/A270 blijft echter ook in de

toekomstige situatie een belangrijke verbinding voor verkeer met een herkomst en bestemming in Helmond en Eindhoven en vice versa.

Daarnaast speelt een rol dat er in de regio nog woningbouw- en bedrijvenlocaties ontwikkeld worden, waarbij ook nieuwe aansluitingen zullen worden gerealiseerd op de A270. Denk hierbij aan Brandevoort, Nuenen-West, etc.. De huidige stroomwegfunctie zal in de toekomst daarom meer en meer een lokale functie krijgen. De afwaardering qua snelheid van de N270/A270 naar 80 km/u past daarbij, en zorgt er mede voor dat een deel van het regionale verkeer dat op de N279 zit dat anders gebruik zou maken van de N270/A270 een keuze voor de Noordoostcorridor gaat maken. Ook het verkeer op de toeleidende wegen naar de N270/A270 zal zich naar verwachting gaan heroriënteren na aanleg van de nieuwe oost-west verbinding met als gevolg per saldo een ontlasting van het groene middengebied "Het Rijk van Dommel en Aa, waarbij ruimte wordt gemaakt voor een goed werk-, woon- en leefklimaat" en een "vermindering van verkeer ten opzichte van de autonome ontwikkeling door bewoond gebied". Ook het centrum van Helmond wordt dus door de oost-westverbinding ontlast. Het Rijk van Dommel en Aa is groene middengebied tussen Eindhoven en Helmond, begrensd door de A67 in het zuiden en het Wilhelminakanaal in het Noorden. De aanleg van de oost-westverbinding draagt daarmee bij aan het realiseren van de doelstelling "verminderen van verkeer in het Rijk van Dommel en Aa". Door de positionering van de oost-west verbinding nabij het Wilhelminakanaal komt de weg aan de noordelijke buitenrand van het Rijk van Dommel en Aa te liggen.

Ook voorziet de oost-west verbinding in de doelstellingen die het Rijk nastreeft (robuust wegennet en calamiteitenroute voor het hoofdwegennet (A2 en A67).

Conform het advies van de Cie. m.e.r. zullen in het MER de milieueffecten en de bijdrage aan het doelbereik van de oost-west verbinding separaat in beeld worden gebracht. Zodoende zullen de effecten op het milieu en de leefomgeving en de effecten op doelbereik een volwaardige plaats krijgen in de besluitvorming over een VKA voor de Noordoostcorridor.

Het voorgaande heeft geen consequenties voor project-MER en PIP.

8.2.4 Andere varianten onderzoeken

Bijna 400 insprekers willen de provincie overtuigen van een bepaalde variant die buiten de scope van het onderzoek valt en deze laten onderzoeken door de provincie.

Zienswijzen

Insprekers zijn van mening dat als de NOC of de Oost-West verbinding er toch moet komen dat andere alternatieven moeten worden meegenomen in de scope van het nog uit te voeren onderzoek.

Het gaat onder andere om de volgende varianten / alternatieven:

- Een heuvel tunnel voor de Oost-West verbinding of een weg tussen twee dijken of een deels noordelijke ligging, al dan niet verdiept.
- De altemnerende ligging ten noorden van het Wilhelminakanaal in combinatie met een ondertunneling van het Dommeldal.

- Het opwaarderen van de N279 als volwaardige variant.
- Een zo lang mogelijke ondertunneling van het gebied waar de NOC het Dommeldal passeert.
- Een volwaardige aansluiting ter hoogte van Ekkersrijt-Oost, ten westen van de Eindhovenseweg zodat Bokt wordt ontzien.
- Een deels verdiepte ligging en ondertunneling van de kanalen (zoals vastgesteld in het Bereikbaarheidsprogramma),
- C1 dient alsnog meegenomen te worden in het onderzoek.
- Uit eigen onderzoek / expertise komt een ander alternatief (C3) naar voren, neem deze mee in het vervolg onderzoek.
- De bestaande verbinding tussen de Lieshoutseweg/ Beekseweg en de kern Aarle Rixtel dient in stand te blijven, om zo te voorkomen dat Aarle - Rixtel verder wordt afgesneden van kernen binnen de gemeente.
- Houd alle verbindingen (inclusief landbouw en recreatieverbindingen) in stand, om barrière werking te voorkomen en t.b.v. bedrijfsvoering van o.a. agrarische bedrijven.
- Voer de NOC uit met geluidschermen gebaseerd op een rijsnelheid van 100 km/h, om zo voor te sorteren op de snelheid van 100 km/u in de toekomst.
- Uitbreiding van knooppunt Ekkersrijt in oostelijke richting in combinatie met een zo noordelijk mogelijke ligging van het tracé (als 5e alternatief voor deze situatie).
- Het doorgaande verkeer tussen Helmond en Den Bosch en tussen Helmond en Uden rijdt via de 'oude N279' door Veghel en hier wordt alleen het verkeer richting Eindhoven en bedrijventerreinen Veghel-zuidwest bij Veghel omgeleid via de omgelegde N279.
- Betrek de ontsluitingsweg Erp bij het besluit over de NOC; neem een samenhangend besluit. Bijvoorbeeld door een keuze voor een Noordelijke aansluiting Erp in combinatie met een omleiding om Zijtaart heen;
- Handhaaf de bestaande N279 voor doorgaand verkeer tussen Den Bosch en Helmond. Leg een 2x 2 baans weg met een snelheidsregime van 50 km/h aan tussen de A50 en het industrieterrein, van afslag Eerde tot afslag Veghel Noord, zodat het industrieterrein op verschillende plaatsen ontsloten kan worden. Afslag Eerde kan 1 km richting Eindhoven worden opgeschoven en op- en afritten kunnen worden verwijderd. Richting Eindhoven is voldoende ruimte voor de A50 en vanaf hier kan een 2x 2 baans weg met een snelheidsregime van 80 km/h richting Bemmer worden aangelegd. Deze oplossing levert minder schade op aan natuur, dorpskernen en buurtschappen.
- Waardeer het bestaande tracé van de N279 op en leg een tunnel aan door Veghel vanaf de NCB-laan tot voorbij de Corridor.
- Vanuit Son en Breugel komt de vraag om de ontsluiting van het industrieterrein rechtstreeks op de weg te laten plaatsvinden, zonder een ontsluiting van de Eindhovenseweg, in plaats van een aansluiting ten zuiden van Son. Een aansluiting ten zuiden van Son zal immers leiden tot nieuwe verkeersdrukte in de kern, die met de komst van de A50 verkeersluw is gemaakt.
- Insprekers vragen om een ondertunneling ter hoogte van de kruising N279 en de N270 en een ongelijkvloerse kruising voor fietsverkeer ter hoogte van N279 – Vlierdense Bosdijk.

- Kiezen voor bestaande tracé Dierdonk 2x1 en enkel plaatselijk waar noodzakelijk opwaarderen naar 2x2.
- Een verdiepte ligging van de NOC ter hoogte van Rijpelberg en Brouwhuis, zou problemen ter plaatse kunnen voorkomen.
- Insprekers vragen om de bestaande overgang bij de Oostappense Dijk open te houden. Verspreid over het traject Dommeldal – Lieshout moeten de 4 overgangen open blijven.
- Insprekers vragen om een tunnel of anders een weg ten noorden van het kanaal nabij Nederwetten. En zij vragen een betere aansluiting voor Nederwetten, cq. het noordwesten van Nuenen met Ekkersrijt.

Reactie provincie

De varianten die nu nog in de scope voor het MER zitten om tot een VKA van de Noordoostcorridor te komen zijn het uitvloeisel van een uitvoerig, zorgvuldig trechteringsproces. In de partiële herziening van de Structuurvisie is een keuze gemaakt voor de realisatie van de T-structuur uit een aantal alternatieven die zijn onderzocht in het plan-MER. Het voorgestelde alternatief waarbij alleen de N279 opgewaardeerd wordt, is daarbij afgefallen. De realisatie van een oost-westverbinding bleek nodig voor het behalen van de doelstellingen voor de Noordoostcorridor. Provinciale Staten hebben recent (13 december 2013) bij motie bevestigd dat het “voorkeurstracé”(de gehele “T”) de basis moet zijn van verdere uitwerking in de project m.e.r..

Tijdens de NRD fase is er vervolgens in samenwerking met de klankbordgroepen in ontwerpdeliers een groot aantal varianten geschetst voor de verschillende deelgebieden van het tracé. In het Afwegingskader Notitie Reikwijdte Noordoostcorridor van juni 2012 is dat grote aantal varianten gemotiveerd teruggebracht tot de varianten welke in de NRD fase zijn onderzocht. De uitkomsten van het onderzoek zoals uitgevoerd in de NRD fase hebben geleid tot de advisering in de Stuurgroep van september 2013 over welke alternatieven en varianten mee dienen te worden genomen in het MER, welk advies onverkort is overgenomen door Gedeputeerde Staten (oktober 2013). Informatie over doelbereik, milieueffecten en kosten waren beschikbaar en is integraal meegewogen op het moment van besluitvorming. Dat leidt tot het besluit over de NRD waarin de te onderzoeken alternatieven zijn opgenomen. Dit is het vertrekpunt voor de scope voor de alternatieven en varianten die in het MER worden onderzocht. In de NRD fase zijn de volgende in de zienswijzen genoemde alternatieven afgefallen:

- het verdiepen/ondertunnellen van de N279 bij de kruising met de N270.
- opwaarderen van het bestaande tracé van de N279 met een weg en/of tunnel door Veghel.

Onderdeel van het onderzoek dat in de MER fase plaatsvindt is dat in het ontwerpproces voor het MER voor een aantal locaties in goed overleg met de betrokken gemeenten, Rijkswaterstaat en de Waterschappen gewerkt wordt aan tracéoptimalisaties. Dit betreft de optimalisatie van de tracering van de korte omleiding tussen Zijtaart en Veghel, de optimalisatie van de positionering van de oversteek van de Zuid Willemsvaart tussen Veghel en Boerdonk, de uitwerking van de aansluiting of het knooppunt tussen de N279 en de oost-west verbinding bij Laarbeek, de optimalisatie van de tracéligging van de lange omleiding bij Dierdonk, de uitwerking van de varianten door het Dommeldal en de

optimalisatie van de aansluiting van de oost-westverbinding op de Kennedylaan en de A50 bij Ekkersrijt. Ook de bestuurlijke keuze voor een 80 km/u regime op het gehele tracé van de Noordoostcorridor en voor de gelijkvloerse kruisingen voor de N279 midden vanaf de nieuwe aansluiting op de A50 tot de N272 bij Gemert zorgt er voor dat het ontwerp van de weg waar nodig verder geoptimaliseerd kan worden vanwege andere eisen die gelden voor een ontwerpsnelheid van 80 km/u ten opzichte van een ontwerpsnelheid van 100 km/u.

De alternatieven en varianten die momenteel onderdeel uitmaken van de scope, voldoen allen aan de lange termijn doelstellingen en zullen in de MER/PIP fase worden getoetst aan wettelijke normen. De provincie is daarmee van oordeel dat de redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven onderdeel uitmaken van de scope van het onderzoek. De volgende in de zienswijzen genoemde alternatieven maken deel uit van de optimalisatie van alternatieven in het MER:

- alternerende ligging ten noorden van het Wilhelminakanaal in combinatie met een ondertunneling van het Dommeldal.
- optimalisatie van het knooppunt Ekkersrijt met een zo noordelijk mogelijke ligging, inclusief een aansluiting op het bedrijventerrein Ekkersrijt-Oost.
- uitwerking van de aansluiting / knooppunt Laarbeek.
- een deels verdiepte ligging van de oost-westverbinding bij Aarle-Rixtel met een (korte) ondertunneling van de kanalen.
- ondertunneling van het Dommeldal.

De overige voorgestelde alternatieven of varianten voor deelgebieden vanuit de zienswijzen worden niet overgenomen omdat dit veelal oplossingen zijn die in eerdere fasen van de planvorming al gemotiveerd zijn afgevallen en/of omdat dit alternatieven zijn die niet passen binnen de doelstellingen van het project en/of de ambitie voor herstructurering van het verkeer in het gebied (zoals nulplus-alternatieven en faseringsalternatieven).

Insprekers doen ook aanbevelingen met betrekking tot landschappelijke inpassing, het aansluiten op het onderliggend wegennet, ontsluiting van landbouwpercelen. De volgende in de zienswijzen aangedragen voorstellen zijn meegenomen in de uitwerking van de alternatieven in het MER:

- instandhouding van kruisende verbindingen.
- extra aansluitingen, zoals bij Nederwetten, zijn vooralsnog niet voorzien.
- de Noordoostcorridor ligt in principe op maaiveld; verdiepte ligging is alleen in beeld als maatregel om effecten te verminderen.

Deze aandachtspunten zijn ingebracht in het ontwerpproces dat is opgestart voor het project-MER. In dit kader worden ze afgewogen en indien relevant en zo mogelijk meegenomen in het vervolg van dit traject en de verdere planvorming (en eventueel uiteindelijk PIP).

Het voorgaande heeft verder geen consequenties voor project-MER en PIP.

8.2.5 Faseringsalternatieven opnemen

Ongeveer 190 insprekers willen de provincie overtuigen van het meenemen van een faseringsalternatief in het project-MER.

Zienswijzen

Insprekers willen de provincie ervan weerhouden direct de hele NOC te realiseren, of de planvorming hiervoor door te zetten. Insprekers zijn van mening dat het project gefaseerd moet worden uitgevoerd. Wellicht blijkt gaandeweg de planvorming en/of de tijd dat de oost-west verbinding of bijvoorbeeld de omleiding Veghel niet nodig is, omdat doelen al worden gehaald en / of knelpunten worden opgelost. Deze zienswijzen wijken af van de zienswijzen die pleiten voor een nulplus alternatief, omdat deze wel voorstellen om een concreet onderdeel van de NOC (gefaseerd) aan te pakken. Na evaluatie en eventueel aanvullend onderzoek kan worden overwogen of de aanleg van de Oost-West verbinding nog wel nodig is.

Voor het gefaseerd uitvoeren wordt met name het argument aangehaald dat nut en noodzaak voor het totale project ontbreken en dus gekozen dient te worden voor gefaseerde uitvoering.

Reactie provincie

De provinciale doelstellingen en ambities zijn onveranderd. De provincie is er van overtuigd dat het realiseren van de T-structuur de beste manier is om deze ambities en doelstellingen te realiseren. Provinciale Staten hebben recent (13 december 2013) bij motie bevestigd dat het “voorkeustracé”(de gehele ‘T’) de basis moet zijn van verdere uitwerking in de project m.e.r..

Een knelpuntgerichte benadering met oplossingsrichtingen voor de korte termijn, zoals een faseringsalternatief wordt beschouwd, geeft geen invulling aan de door de provincie en regio geuite ambitie en doelstellingen op langere termijn. Deze doelstellingen zijn deels ook overeengekomen met het Rijk (vergroten van de robuustheid van het wegennet). Een alternatief dat alleen een oplossing biedt op de korte termijn geeft geen of onvoldoende invulling aan de gestelde ambities en doelen voor de bereikbaarheid van de Brainportregio. Om deze reden is dit een niet in redelijkheid te beschouwen alternatief voor de Noordoostcorridor.

Wel zal de provincie in het uit te voeren onderzoek voor de project-m.e.r., naast het inzichtelijk maken van het doelbereik en de milieueffecten van de gehele Noordoostcorridor, apart ingaan op het doelbereik, de milieueffecten, verkeer en kosten, van de verschillende onderdelen van de Noordoostcorridor, te weten de oost-westverbinding, de Ruit en de opwaardering van de N279.

Het voorgaande heeft geen consequenties voor project-MER en PIP.

8.2.6 Milieubeoordeling wijzigen

Circa 350 insprekers willen dat de milieubeoordeling zoals uitgevoerd in de NRD wordt gewijzigd of doen aanbevelingen voor het onderzoek in het project-MER.

Zienswijzen

Insprekers zijn van mening dat de scope van het onderzoek in de NRD fase niet goed was, de scores in de NRD onjuist zijn en doen aanbevelingen voor de scope van het onderzoek voor het project-MER. Het gaat niet zozeer om alternatieven of varianten voor de NOC, maar om de inhoud van de thematische onderzoeken.

Insprekers roepen de provincie op om innovatieve oplossingen / technieken te onderzoeken en / of toe te passen (smart mobility) om zo problemen op te lossen en de regio te profileren als 'Brainport-regio'. Zij roepen de provincie dus op tot innoveren en niet vast te houden aan de scope van de NRD. Een voorbeeld hiervan is dat insprekers oproepen tot het meer inzetten van langzaam-verkeer: elektrische fietsen en / of fietssnelwegen.

Insprekers brengen de volgende suggesties naar voren voor (aanvulling van) het onderzoek in de MER fase:

- Neem in je verkeersonderzoek smart mobility mee.
- Omschrijf effecten concreet.
- Neem effecten op bedrijventerreinen in Eindhoven mee.
- Voer in de projectmer-fase in de verkeersstudie een analyse op hoofdlijnen uit o.b.v. het laagste groeiscenario (RC scenario).
- De Oost-West verbinding leidt tot aantasting van Rijk van Dommel en Aa, neem ook aspecten als leefbaarheid, natuur en landschap mee bij de beoordeling.
- Binnen de plannen voor de NOC staan natuur en recreatie niet centraal.
- Maak compensatie van de EHS ook in andere gebieden van de Brainportregio mogelijk (dan alleen de in het (ontwerp) Verordening Ruimte 2014 voorgestelde gebieden).
- Insprekers vragen om bredere toepassingsmogelijkheden voor natuurcompensatie ter verruiming van de kansen voor doelrealisatie van groenblauwe structuren.
- Verricht aanvullend onderzoek in het kader van een Gezondheids Effect Studie naar de consequenties van extra fijn stof (PM_{2,5}).
- Geef aan wat wordt volstaan onder de voldoende dimensionering van de gelijkvloerse kruisingen in noordelijke richting.
- Kies voor knoop bij Laarbeek en niet voor Haarlemmermeeroplossing,
- Geef voor de definitieve besluitvorming over de NRD en dus voor start van het MER een kader voor verkeersbeoordeling van het alternatief of de alternatieven voor knoop Laarbeek.
- Voeg voor definitieve besluitvorming over NRD en voor het MER een duidelijke beoordeling en afweging toe waaruit blijkt dat C2 voorkeur geniet boven C1.
- Betrek bij de beoordeling van de alternerende ligging het aantal woningen dat daadwerkelijk zou moeten gaan wijken.
- Betrek in de scope van je onderzoeken de ligging van (rioolpers, olie en gastransport) leidingen omdat de weg niet mag worden aangelegd ter plaatse van deze leidingen en zelfs op afstand van deze leidingen dient te liggen.
- De score voor landschap, cultuurhistorie en archeologie dient voor variant J1 te worden aangepast: deze moet veel negatiever zijn.
- Betrek de ligging van de hydrologisch gevoelige gebieden in het Dommeldal en bij Aarle-Rixtel in het onderzoek.

- Uit onderzoeken m.b.t. verkeer blijkt dat verkeersdruk in Aarle-Rixtel en Mariahout afneemt. Wanneer dit niet het geval blijkt te zijn, zal inspreker de provincie hierop aanspreken: met andere woorden, kloppen de cijfers in het model wel?
- Insprekers vragen een gevoeligheidsanalyse uit te voeren zodat er antwoord komt op de vraag in welke mate de belangrijkste bevindingen en conclusies wijzigen wanneer de verbindingen met de A67 en de A58 in 2030 aangepast zouden zijn (hier een TB over is genomen).
- Naar verwachting heeft Knoop Laarbeek negatieve invloed op sportpark De Hut, hiermee dient rekening te worden gehouden in de business case (zelfs met complete verplaatsing). Zodra hierover meer duidelijkheid bestaat wenst inspreker hierover in overleg te treden met de provincie.
- Door de NOC mogen er geen doorstromings- of veiligheidsproblemen ontstaan op aanliggende rijkswegen of aansluitingen: aansluitingen op de A50 ter hoogte van Veghel en Ekkersrijt verdienen extra aandacht. Dit dient als uitgangspunt in het onderzoek te worden meegenomen.
- Onderzoek eventueel sluipverkeer rond Zijtaart en Eerde.
- Insprekers vragen de provincie niet lichtzinnig om te gaan met de beoordeling en normering van luchtkwaliteit. Wetenschappelijk onderzoek laat zien wat effecten zijn van slechte luchtkwaliteit.

Reactie provincie

Bij de onderzoeken die zijn uitgevoerd in het kader van de NRD is gebruik gemaakt van de meest recente gegevens, in samenspraak met de stuurgroep waarin onder andere de betrokken gemeenten zitting hebben. Ook zij hebben informatie en kennis vanuit hun gemeente aangeleverd. Daarnaast is gebruik gemaakt van de vele informatie die beschikbaar is bij de provincie.

Ten behoeve van het project-MER en Provinciaal InpassingsPlan (PIP) wordt gebruik gemaakt van de beschikbare gegevens of wordt nog onderzoek uitgevoerd omwille van het verkrijgen van gegevens. Voor het PIP worden die onderzoeken uitgevoerd die beleidsmatig, wettelijk en juridisch-planologisch gezien noodzakelijk zijn.

De reacties op de scope van het onderzoek zijn onder te verdelen in een aantal punten:

Commentaar op effectbeoordeling in NRD

De Commissie voor de m.e.r. heeft de inhoud van de NRD getoetst en is tevreden over de kwaliteit van het uitgevoerde onderzoek. Conform het advies van de Commissie voor de m.e.r. zal de provincie aanbevelingen en aandachtspunten voor de vervolgfase meenemen in de onderzoeken. Dit geldt ook voor de overige ingebrachte adviezen en zienswijzen die kritisch zijn op de effectbeoordelingen in de NRD.

Verzoek om bepaalde aspecten te betrekken in het MER onderzoek

Het in de NRD opgenomen beoordelingskader en de door de Commissie voor de m.e.r. voorgestelde gedane suggesties voor de beoordelingswijze voor doelbereik en milieueffecten voor de verschillende te onderzoeken aspecten zal worden toegepast. Daarmee onderzoekt de provincie wat nodig is om tot zorgvuldige besluitvorming te komen.

Alternatieven toevoegen die buiten de scope vallen

Een aantal insprekers vraagt om alternatieven te onderzoeken die buiten de scope van de NRD vallen. Onder 8.2.4 wordt ingegaan op deze alternatieven.

Mitigerende en compenserende maatregelen

EHS compensatie buiten de EHS: De EHS compensatie wordt ingevuld in lijn met de Verordening Ruimte 2014, waarbij de provincie –binnen de marges van de Verordening Ruimte- streeft naar compensatie in de nabijheid van de ingreep. Daarbij handelt de provincie conform de bestuurlijk afspraak in de Stuurgroep BPO om de compensatie van de Oostwest-verbinding te koppelen aan de natuuropgave Rijk van Dommel en Aa en de compensatie van de N279 langs de N279, voor zover de Verordening Ruimte dat toelaat. Verzoeken over toepassen mitigerende/compenserende maatregelen: De mitigerende/compenserende maatregelen worden bepaald op basis van het effectenonderzoek dat plaats gaat vinden. Uitgangspunt hierbij is noodzaak op basis van wet- en regelgeving en provinciaal beleid.

Water

Wat betreft de reacties m.b.t. water, wordt aangegeven dat de watertoets wordt doorlopen. Daarnaast worden de waterschappen betrokken bij de totstandkoming van de ontwerpen en bij het bepalen van de methodiek voor het effectenonderzoek (waarbij het uitgangspunt is die informatie te genereren die nodig is voor een VKA keuze en voor een juridisch houdbaar PIP).

Verkeer

Wat betreft verkeer en het gebruik van verschillende modellen voor verschillende onderzoeken / studies wordt verwezen naar paragraaf 8.2.1 van deze reactienota.

Probleemanalyse

Veel insprekers vragen om een deugdelijke probleemanalyse om zo inzicht te krijgen in welk doel de NOC dient. Onder 8.2.1 wordt ingegaan op hoe met deze gevraagde probleemanalyse wordt omgegaan.

Het voorgaande heeft consequenties voor project-MER en/of PIP. In hoofdstuk 9 wordt hier nader op ingegaan.

8.2.7 Ga door en versnel planvorming

Ruim 60 insprekers moedigen de provincie aan de planvorming te versnellen en zijn voorstander van de NOC.

Zienswijzen

Insprekers stimuleren de provincie tot het doorzetten, versnellen van de planvorming voor de NOC. Insprekers doen soms aanbevelingen voor het vervolg of het behalen van het doel. Sommige insprekers steunen de planvorming en vragen om zo spoedig mogelijk meer duidelijkheid te geven.

De volgende argumenten worden gehanteerd:

- Het geld is beschikbaar, dus gebruik dit ook daadwerkelijk om de NOC te realiseren;
- De NOC voorziet in een verbeterde verkeersdoorstroming in en om Helmond, Eindhoven en Veghel;
- De NOC zorgt voor betere bereikbaarheid van diverse bedrijventerreinen;
- De NOC is een afgewogen oplossing voor een structureel verkeersprobleem;
- Van uitstel komt afstel dus doe het nu;
- De NOC draagt bij aan een verbetering van de leefomgeving, doordat verkeer vanuit de woonkernen wordt verplaatst naar de rand van het gebied;
- De grote ruit zorgt voor werkgelegenheid en draagt bij aan de verbetering van de (lokale) economie;
- Het middengebied tussen Eindhoven en Helmond zal minder druk worden wat verkeer betreft en krijgt een mooiere natuur. Hiervoor is een financiële injectie van 75 miljoen euro beschikbaar.

Insprekers spreken hun steunbetuiging uit en doen tevens aanbevelingen of geven aandachtspunten mee:

- bij een eventuele realisatie van een weefvak op de A50, dient de Tracéwetprocedure te worden doorlopen, hierover dient (inhoudelijk en procesmatig) te worden afgestemd met het ministerie dat hierin een formele rol heeft en RWS.
- RWS wil de opwaardering van de kanalen van vaarwegklasse II naar klasse IV niet onmogelijk maken en vraagt hierover af te stemmen (m.b.t. tracé langs de kanalen en de kruisingen van het tracé met de kanalen).

Reactie provincie

De provincie dankt de insprekers voor hun steunbetuiging voor het project en neemt graag kennis van de adviezen. Zoals ook al eerder aangegeven hecht de provincie veel waarde aan het project en zet zij zich in om dit project zo spoedig mogelijk binnen de kaders van zorgvuldigheid tot een goed einde te brengen. Geldende wet- en regelgeving vormen een randvoorwaarde gedurende het toekomstige verloop van het project. De provincie is daarbij gebonden aan wettelijke procedures en termijnen.

De wens van Rijkswaterstaat om rekening te houden met de toekomstige uitbreiding van de kanalen naar vaarklasse categorie IV is veiliggesteld middels een zonering van 25 meter om de kanalen in het Barro. Dit is vertaald naar een eis in de KES voor het ontwerp. Rijkswaterstaat is ook betrokken bij de ontwerp sessies en er is bilateraal overleg tussen provincie en Rijkswaterstaat geweest om dit punt op acceptabele wijze te ondervangen. Hiermee wordt dus rekening gehouden.

Het voorgaande heeft geen consequenties voor project-MER en PIP.

8.2.8 Maak nu al verdere keuzes in varianten

Bijna 1250 insprekers willen de provincie er toe bewegen nu al een keuze te maken voor een bepaalde variant in een deelgebied van de NOC in de scope van het onderzoek voor het MER of willen de provincie overtuigen een variant nu al af te laten vallen.

Zienswijzen

Insprekers maken hierbij soms bezwaar tegen een andere oplossing, niet altijd. Sommige insprekers uiten een bezwaar tegen een oplossing in het onderzoek, zonder een expliciete voorkeur voor een andere oplossingsrichting. Het ontbreken van nut en noodzaak voor de NOC als geheel wordt tevens als argument gebruikt tegen een oplossing in een deelgebied.

Insprekers geven aan een voorkeur te hebben voor de volgende tracés die nog in onderzoek zijn:

- Opwaarderen bestaande tracé ter hoogte van Dierdonk.
- Omleiding om Dierdonk heen.
- Opwaardering van de N279 nabij Veghel in de vorm van een omlegging tussen Doornhoek en Zijtaart, mits uit nadere uitwerking blijkt dat deze voldoet aan de doelstellingen voor de NOC.
- Oostelijke ligging ten opzichte van de Zuid-Willemsvaart en zo snel mogelijk weer aansluiten op bestaand tracé.
- Voorkeur van C1 boven C2, waarbij in deelgebied J een onderdoorgang wordt verkozen boven een (lange) brug, mede om het klooster te ontzien.
- Over de zuidelijke ligging ten opzichte van het Wilhelminakanaal zijn bindende afspraken gemaakt in het Bereikbaarheidsprogramma van 2007 dat ondertekend is door 13 gemeenten, de provincie Noord-Brabant en 5 organisaties. Voor deelgebied H1 Dommeldal-Lieshout is overeengekomen dat: een maaiveldvariant voor de regio geen reële optie is hetgeen ondertunneling van een deel van het tracé impliceert.

Reactie provincie

Insprekers spreken hun voorkeur uit voor een bepaald tracé uit de NRD. De provincie heeft kennis genomen van de opvattingen van de diverse insprekers. De varianten zoals deze zijn opgenomen in de NRD worden in het kader van het project-MER nader onderzocht. Deze varianten vallen dus binnen de scope van de m.e.r. en worden op effecten beoordeeld, afgezet tegen de referentiesituatie. Zodoende wordt duidelijk wat de milieueffecten zijn van de verschillende tracévarianten die nog in beeld zijn voor een aantal deelgebieden van de NOC, zodat dit mee kan worden gewogen in de besluitvorming om te komen tot een VKA.

De voorkeuren die insprekers uiten leveren geen eenduidig beeld op. Ook de argumenten die zij voor hun voorkeuren aandragen in hun zienswijze leiden niet tot een andere, dan de voorgestane aanpak van de onderzoeken die worden uitgevoerd in het kader van het project-MER en PIP. Deze onderzoeken zullen conform geldende wet- en regelgeving worden uitgevoerd, met de meest recente, beschikbare informatie. Het kan echter wel degelijk zo zijn dat argumenten die door insprekers naar voren worden gebracht als effect van het betrokken alternatief in het onderzoek wordt beschreven. Daarmee wordt dat effect onderdeel van de bestuurlijke afweging.

Het voorgaande heeft geen consequenties voor project-MER en PIP.

8.2.9 Meer aandacht voor kwaliteit/ruimtelijke inpassing

Rond de 170 insprekers willen de provincie ervan overtuigen om, als de NOC er toch komt, voldoende aandacht te besteden aan de ruimtelijke inpassing van de weg en het budget hier geen beperking in te laten zijn.

Zienswijzen

Insprekers vragen de provincie om als de NOC toch wordt aangelegd, dit dan ook goed te doen en hierin kosten niet bepalend te laten zijn. Insprekers vragen de provincie om voor kwaliteit te gaan, met name wat betreft de ruimtelijke inpassing. Insprekers zijn van mening dat de NOC er alleen mag komen indien er voldoende aandacht en geld wordt besteed aan de ruimtelijke inpassing van de weg in de omgeving en er voldoende financiële middelen zijn voor mitigerende en compenserende maatregelen. Insprekers roepen de provincie op te kiezen voor de langere termijn oplossing en niet voor een eenvoudiger, goedkopere, minder duurzame inpassing / oplossing.

Voorbeelden, aandachtspunten en oplossingen die worden genoemd zijn:

- Gedeeltelijk verdiept aanleggen van de weg in combinatie met grondwallen in plaats van schermen;
- Toepassen stil asfalt al dan niet in combinatie met innovatieve geluid reducerende maatregelen aan de rand van de weg (suskasten).
- Een verdiepte ligging oostelijk van Brouwhuis en Rijpelberg;
- Een kavelruilplan inclusief gronddepot ter verbetering van de landbouwstructuur en volledige compensatie voor (landbouw)bedrijven die worden getroffen door het voornemen. Dit traject dient tijdig te worden ingezet.
- Aandacht voor de bereikbaarheid van landbouwpercelen waar die als gevolg van het voornemen in het geding is.
- Ook wordt verzocht om het gehele tracé van de N279 door Veghel te ondertunnelen of dit te verbreden zodat de doorstroming verbetert.
- Wandelpaden die gebruikt worden door de wandelsportvereniging. Knelpunten zijn: Hertog Hendrikpad, Airbornepad 'Market Garden' en het Brabants Vennenpad.
- Insprekers zijn bang dat op termijn 100 km/u op de Noordoostcorridor gereden gaat worden, met alle gevolgen van dien (verkeersaantrekkende werking, aantasting leefbaarheid). Houd bij het realiseren van maatregelen voor geluid rekening met een eventuele verhoging van de snelheid naar 100 km/u.

Reactie provincie

In de keuze voor een alternatief en bij het uiteindelijke ontwerp van de NOC wordt altijd een integrale afweging gemaakt waarbij wordt gekeken naar doelbereik, milieuaspecten, verkeeraspecten, (ruimtelijke) kwaliteit en ook kosten.

Landschappelijke inpassing

In de integrale gebiedsopgave van Brainport Oost waarvan de NOC deel uitmaakt wordt gestreefd naar samenhang tussen infrastructuur, verstedelijking en landschapontwikkeling.

Daartoe wordt in het planproces van de NOC ingezet op het ruimtelijke ontwerp als een middel om kwaliteit te bereiken; bij de aanleg van de infrastructuur in relatie tot de gebiedskwaliteiten.

Dit betekent ook dat in de verschillende, deels al doorlopen en nog te doorlopen planfasen (plan-MER, NRD, MER/PIP fase en uitvoering) de cruciale aspecten van landschappelijke inpassing van de weg van grof naar fijn worden uitgewerkt.

In de NRD fase hebben landschapsanalyses en ontwerponderzoek, uitgevoerd door TU Eindhoven en Buro Vista, bouwstenen opgeleverd voor landschappelijke inpassing. In de fase van optimaliseren van alternatieven worden deze bouwstenen, voor zover mogelijk, toegepast in het kader van het ruimtelijk ontwerpen aan de alternatieven.

Ook worden aspecten van landschappelijke inpassing betrokken in de project-m.e.r.-fase middels de effectbepaling en -beoordeling en middels het inzichtelijk maken van mitigatie en compensatiemogelijkheden. Daarmee maken een goede landschappelijke inpassing en het versterken van de ruimtelijke kwaliteit deel uit van het keuzeprocess voor het VKA. De verdere uitwerking van de landschappelijke inpassing is daarnaast onderwerp van planologische verankering in het Beeldkwaliteitsplan en Provinciaal inpassingsplan, waarmee de landschappelijke inpassing in de uitvoeringsfase geborgd moet worden. In het hiervoor omschreven proces wordt met de betrokken gemeentes in de regio gesproken over de inpassing van de NOC in zijn omgeving.

De bouwstenen, samengesteld door TU Eindhoven, Vista en gemeenten vormen de uitgangspunten en randvoorwaarden voor de landschappelijke inpassing van de NOC. Deze zullen tevens worden opgenomen in het beeldkwaliteitsplan dat bij het (ontwerp-) PIP wordt gevoegd.

Vrees voor later toch 100 km/u

In de NRD fase heeft besluitvorming plaatsgehad om de NOC op 80 km/u te ontwerpen. Het wegontwerp houdt dus rekening met een ontwerpsnelheid van 80 km/u en de daarop toepasselijke richtlijnen. Het is dan niet zomaar mogelijk om het snelheidsregime omhoog te brengen naar 100 km/u omdat daarvoor andere richtlijnen gelden, een fysieke aanpassing van de weg nodig is en dus ook een nieuwe planologische basis. De vrees dat de NOC in de toekomst 100 km/u wordt is daarmee ongegrond in het kader van de besluitvorming over het huidige plan.

Mitigatie en compensatie

Het kader voor inpassing en mitigerende maatregelen is voldoen aan wettelijke verplichtingen en provinciaal beleid. Ter voorkoming van precedentwerking en willekeur zal de provincie in beginsel geen bovenwettelijke compensatie of mitigatie toepassen. Op basis van de effectonderzoeken voor o.a. geluid zal worden bepaald welke maatregelen met betrekking tot geluidsarm asfalt, geluidswallen / -schermen en/of verdiepte ligging getroffen zullen worden. Bij de bepaling van de geluidsmaatregelen wordt meegewogen of de maatregelen doelmatig zijn. Dat wil zeggen dat afgewogen wordt of de investeringen opwegen tegen de beperking van de geluidsoverlast voor omwonenden.

Kosten

Er wordt wel degelijk gekeken naar een goede landschappelijke inpassing van de weg in zijn omgeving. Het is dus niet zo dat enkel kosten van doorslaggevend belang zijn hoe de NOC er uit komt te zien. Daarbij worden wel de kaders gehanteerd van hetgeen juridisch

nodig is qua mitigatie en compensatie en moet het plan in totaliteit financieel haalbaar zijn. De kosten spelen dus een rol bij de bestuurlijke afweging over de NOC als geheel maar vormen net als de effecten en als doelbereik één van de onderwerpen die hierbij betrokken wordt.

Landbouw

De aangedragen aandachtspunten en oplossingen met betrekking tot de landbouwkundige structuur en de bereikbaarheid van landbouwpercelen, neemt de provincie mee in de verdere planuitwerking. Nadat besluitvorming heeft plaatsgehad over een voorkeursalternatief, is voldoende concreet welk tracé voor de Noordoostcorridor verder zal worden uitgewerkt voor de ruimtelijk planologische vastlegging. Op dat moment wordt ook verder uitgewerkt hoe om wordt gegaan met landbouwcompensatie en kavelruilplannen.

Het voorgaande heeft geen consequenties voor project-MER en PIP.

8.2.10 Maak transparante, weloverwogen belangenafwegingen

Bijna 700 insprekers dringen aan op transparante, weloverwogen bestuurlijke keuzes en belangenafwegingen.

Zienswijzen

Insprekers willen de provincie Noord-Brabant behoeden voor ongefundeerde, foutieve bestuurlijke keuzes of de provincie erop attenderen dat eerdere bestuurlijke keuzes niet juist waren met het verzoek deze te bezien.

Insprekers vinden dat nodeloos natuur en landbouwgrond wordt opgeofferd ten behoeve van een vermeende verbetering van de economische robuustheid van het gebied door aanleg/opwaardering van de infrastructuur. Dit terwijl volgens de insprekers de nut en noodzaak van de ingreep niet zijn aangetoond.

Tevens geven insprekers aan de prioriteitstelling niet correct te vinden. De investering in de NOC, waarvan het onduidelijk is welke problemen worden opgelost en welke doelen ermee worden bereikt, gaat ten koste van de aanpak van de A58 en de A67, welke projecten volgens insprekers wel direct toezien op het oplossen van een actueel knelpunt. Insprekers vragen zich af of de bestuurlijke keuze om van 100 naar 80 km/ uur te gaan, overleefd blijft en zijn er bang voor dat op termijn 100 km / uur gereden gaat worden, met alle gevolgen van dien (verkeersaantrekkende werking).

Tevens stellen insprekers het provinciale beleid ter discussie. De provincie voert beleid om versterking en verstedelijking tegen te gaan in landelijk gebied en toch vindt er planvorming plaats voor de NOC. Insprekers vragen zich af of dit een juiste bestuurlijke keuze is.

Insprekers geven aan dat het om een prestige project gaat van gedeputeerde Van Heugten en wethouders uit Eindhoven en Helmond en dhr. Swinkels.

Insprekers geven aan dat afspraken tussen provincie, Laarbeek, het klooster van het Heilig Bloed, en Staatsbosbeheer teniet worden gedaan door de provincie.

Insprekers roepen de provincie op tot inhoudelijke afweging van doelbereik en milieugevolgen en vragen de provincie om niet vanuit 'financiën' en het doel om de t-structuur aan te leggen, besluiten te nemen.

Insprekers geven aan dat actuele gegevens en prognoses bij de bestuurlijke keuze betrokken moeten worden omdat men anders van mening is dat er sprake is van slecht bestuur.

Het voorgaande heeft geen consequenties voor project-MER en PIP.

Reactie provincie

Op dit moment is er nog geen definitieve bestuurlijke keuze gemaakt voor een bepaald tracé van de NOC. De scope van de NRD bevat voor diverse deelgebieden nog verschillende varianten. Deze vormen de input voor het op te stellen project-MER. Het project-MER wordt door de provincie gebruikt bij het vaststellen van het VKA, dat uiteindelijk juridisch-planologisch wordt vastgelegd in het Provinciaal Inpassingsplan (PIP), vastgesteld door Provinciale Staten. Het Ontwerp PIP zal met het project-MER als bijlage ter visie worden gelegd. Insprekers kunnen hun zienswijzen (op het O-PIP met bijlagen en dus ook project-MER) indienen, die vervolgens van een reactie worden voorzien en al dan niet worden verwerkt in het vast te stellen PIP, waarvoor Provinciale Staten bevoegd gezag zijn. Vervolgens bestaat voor insprekers die een zienswijze hebben ingediend de mogelijkheid om in beroep te gaan bij de Raad van State.

Voorafgaand aan de totstandkoming van deze NRD is een zorgvuldig planvormings-traject doorlopen waarbij insprekers in de gelegenheid zijn gesteld hun zienswijzen in te dienen. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om de structuurvisie die is opgesteld voor Brainport-Oost en het bijbehorende Plan-MER. Tevens is de omgeving in de planvoorbereiding betrokken middels de formatie van drie klankbordgroepen voor de drie takken van de T structuur, waarin diverse belanghebbenden waren vertegenwoordigd. Er zijn in de loop van de tijd meerdere klankbordgroepbijeenkomsten geweest die voor reacties hebben gezorgd waar de provincie in de verdere uitwerking rekening mee heeft gehouden. Hiermee is een zorgvuldig participatietraject doorlopen.

Insprekers suggereren dat de gedeputeerde bestuurlijke keuzes maakt op basis van onzorgvuldige belangenafwegingen. Gedeputeerde Staten nemen de beslissingen over de verdere uitwerking van de NOC niet alleen. Zij laten zich adviseren door de stuurgroep van het project NOC. De stuurgroep wordt op haar beurt geadviseerd door de Adviesgroep, samengesteld uit 12 maatschappelijke partijen.

Betreffende de in het kader van de NRD uitgevoerde onderzoeken en trechtering heeft GS zich ook door de stuurgroep laten adviseren. De bestuurders uit de regio die zitting hebben in de stuurgroep hebben op 12 september 2013 een advies aan Gedeputeerde Staten gegeven over de alternatieven en varianten die wat hen betreft onderzocht dienden te worden in het project-MER voor de Noordoostcorridor. Dit advies is onverkort overgenomen. De leden uit de stuurgroep zijn democratisch gekozen volksvertegenwoordigers uit de verschillende betrokken gemeenten.

De planologische vastlegging van de NOC in een inpassingsplan zal conform de wettelijke procedure plaatsvinden met de mogelijkheid om via de Bestuursrechter in een formele beroepsprocedure te laten toetsen of het dagelijks bestuur van de Provincie in redelijkheid tot het besluit heeft kunnen komen. Op basis van het doorlopen proces van participatie en besluitvorming is de provincie van oordeel dat de planvoorbereiding met alle waarborgen van zorgvuldigheid is omkleed.

Het voorgaande heeft geen consequenties voor project-MER en PIP.

8.2.11 Maak een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA)

Ongeveer 500 insprekers dringen aan op het uitvoeren van een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) of het meenemen van MKBA rapporten / second opinion op MKBA's uit het verleden.

Zienswijzen

Insprekers vragen de provincie om uitleg over de al eerder uitgevoerde MKBA en/of de resultaten van de second opinion op de MKBA. Insprekers willen dat er een actuele MKBA wordt uitgevoerd zodat kan worden aangetoond dat het project leidt tot meer baten dan kosten. Dit kan bijdragen aan de onderbouwing van nut en noodzaak voor het project en kan de provincie helpen in de verdere procedure, of insprekers denken hiermee helder te krijgen dat verdere planvorming voor de NOC niet reëel is (er is geen sprake van nut en/of noodzaak).

Samengevat komen de zienswijzen, specifiek gericht op de MKBA op het volgende neer:

- Voer een MKBA uit aan de hand van een actueel en realistisch inzicht in de welvaartseffecten;
- Houd MKBA-rapporten niet achter;
- Een goede MKBA kan de (provinciale) overheid helpen draagvlak te creëren in de maatschappelijke discussie over de wenselijkheid van de NOC;

Neem de uitkomst van de second opinion van de MKBA serieus

Reactie provincie

In een MKBA worden voor- en nadelen van een ruimtelijke ingreep op een rij gezet en zoveel mogelijk in geld uitgedrukt. Een MKBA maakt volgens een vaststaande systematiek zowel kosten als baten vergelijkbaar met elkaar. Dit heeft als doel een integraal besluit dat moet worden genomen te ondersteunen. De MKBA waar we het in het geval van de NOC over hebben, heeft als doel om het besluit ten aanzien van de Rijksinvestering in de NOC met actuele gegevens opnieuw te faciliteren. Naast een MKBA bieden ook andere instrumenten inzicht in de effecten van een project. De m.e.r. is ook een dergelijk instrument.

De minister van Infrastructuur en Milieu heeft als reactie op de motie 'Dik-Faber/Van Veldhoven' van de Tweede Kamer aangegeven dat een MKBA voor haar een voorwaarde is in het verdere planvormingstraject en uiteindelijk voor medefinanciering aan de Ruit. De minister geeft aan dat de MKBA volgens de OEI systematiek moet worden uitgevoerd. Een derde partij dient de MKBA te toetsen (second opinion), aldus de minister. De Provincie geeft invulling aan het verzoek van de minister en de Tweede Kamer. Reeds is gestart met het opstellen van de MKBA. In de MKBA worden de volgende alternatieven onderzocht:

- De volledige T-structuur;
- De opwaardering van de N279;
- De aanleg van de Oost-West verbinding;
- Aanleg van de Ruit (de opwaardering van de N279 Zuid in combinatie met de aanleg van de oost-westverbinding).

De meest recente inzichten m.b.t. demografische ontwikkelingen, verkeerstromen worden meegenomen in de nieuw op te stellen MKBA. Het Rijk schrijft voor dat de MKBA wordt uitgevoerd met toepassing van het NRM verkeersmodel, zowel voor een hoog als een laag groeiscenario. Insprekers onderschrijven het standpunt van de minister of de motie 'Dik-Faber/Van Veldhoven' die de aanleiding was voor het advies van de minister. De Commissie voor de m.e.r., de POC en anderen geven aan dat nut en noodzaak (opnieuw) nader beschouwd dienen te worden om zo ook beter inzicht te kunnen geven in de maatschappelijke kosten en baten.

De MKBA voor de NOC toetst niet één op één de projectdoelen die de provincie voor ogen heeft. Zonder vooruit te lopen op de uitkomsten van de MKBA, betekent dit dus dat een eventuele lage MKBA niet per definitie betekent dat het betrokken alternatief niet voldoet aan de projectdoelstellingen.

Een aantal insprekers gaat in zijn zienswijze in op het achterhouden van de second opinion op een eerder uitgevoerde MKBA. Hierdoor twijfelen deze insprekers aan de nut en noodzaak voor de NOC, omdat zij verwachten dat deze, volgens hen, achter gehouden second opinion aangeeft dat de kosten hoger zullen zijn dan de baten ('negatieve' MKBA). Door zoals hierboven aangegeven, invulling te geven aan het verzoek van de minister, worden de eerder uitgevoerde MKBA's de facto geactualiseerd, aangezien gebruik wordt gemaakt van de nieuwste inzichten en cijfers. De onafhankelijkheid van de MKBA is gewaarborgd doordat deze wordt uitgevoerd door een onafhankelijk adviesbureau en daarnaast nog aan een second opinion wordt onderworpen.

Met betrekking tot de MKBA en second opinion die in 2010 zijn opgesteld geldt het volgende. Eind 2009 heeft het toenmalige ministerie van V&W de provincie en de SRE verzocht om met spoed een MKBA uit te laten voeren naar de meest sobere variant voor de Noordoostcorridor, ten behoeve van de financiële bijdrage van het Rijk. Het ministerie heeft door onderzoeksbureau SEO een second opinion laten opstellen over de spoed-MKBA. De provincie en de SRE hebben geen bemoeienis gehad met deze second opinion en is die ook niet door het ministerie aan de provincie aangeboden. Mede op basis van de MKBA en de second opinion heeft het Rijk besloten om € 254 miljoen van de FES-gelden bij te dragen aan de voltooiing van de ruit om Eindhoven.

Het voorgaande heeft consequenties voor project-MER en/of PIP. In hoofdstuk 9 wordt hier nader op ingegaan.

8.2.12 Let op mijn nabije omgeving

Bijna 1000 insprekers willen directe aantasting van hun perceel, woning, bedrijf, nabije omgeving voorkomen en/of in overleg kunnen treden over waardevermindering en/of inkomstenderving (planschade).

Zienswijzen

Insprekers hebben een zienswijze ingediend om richting provincie aan te geven dat ze de NOC niet ter plaatse van hun tuin, erf, perceel willen hebben en mocht dit wel aan de orde zijn dat ze planschade zullen claimen vanwege de waardevermindering. Insprekers vrezen voor waardevermindering van hun perceel, woning of bedrijf (bedrijfsvoering) ter plaatse en of vanwege de negatieve effecten op hun directe leefomgeving (aantasting openheid van het landschap, gezondheidseffecten, verslechtering luchtkwaliteit, geluidsoverlast, lichthinder, barrierewerking, sociale ontwrichting, verslechterde bereikbaarheid, beperking uitbreidingsmogelijkheden, aantasting huidige bedrijfslocatie. Insprekers vragen de provincie om vroegtijdig bij planvorming, of in geval van bedrijfsverplaatsing of aankoop betrokken te worden. Insprekers vrezen dat hun bedrijfsvoering in het gedrang komt of dat de waarde van hun bedrijven afneemt. Ook wordt gevreesd voor overdacht van dierziekten naar bedrijven vanwege het transport van dieren over de NOC, dicht langs stallen op. Veelvuldig wordt door insprekers de locatie van het Missieklooster Heilig Bloed genoemd, als locatie die ontzien moet worden.

Reactie provincie

De zienswijzen die zijn binnengekomen in het kader van het ter visie leggen van de NRD en betrekking hebben op concrete percelen, zijn als ontwerpaandachtspunten meegenomen in het ontwerptraject. Hierbij kan worden opgemerkt dat, in tegenstelling tot voorgaande fases, er op dit moment voor de te onderzoeken varianten in het MER ontworpen wordt voor een weg waarvoor 80 km/h geldt. Dit snelheidsregime heeft consequenties voor het benodigde / vereiste ruimtebeslag. Dit ruimtebeslag zal kleiner zijn, dan voor een weg waarvoor 100 km/h geldt, wat eerst het uitgangspunt was. Mede daardoor zal pas wanneer het ontwerp voldoende concreet is meer duidelijkheid ontstaan over de waarschijnlijke effecten van het voornemen op perceelsniveau, met de kanttekening dat tot het moment van een definitief ontwerp er veelal om diverse redenen nog ontwerpoptimalisaties plaatshebben. Locatie specifieke knelpunten en/of aandachtspunten zijn meegenomen in de database genaamd KES, zie paragraaf 7.1. Ten behoeve van de effectbeoordeling in het MER zullen de ontwerpen, mede op basis van de KES, tot een VO-niveau worden uitgewerkt. Na de keuze van een voorkeursalternatief zal het ontwerp verder worden uitgewerkt tot VO+ niveau en zal de in het MER opgenomen effectbeoordeling voor het voorkeursalternatief waar nodig herijkt worden. Op het moment van het ter visie leggen van het ontwerp provinciaal inpassingsplan zal op perceelsniveau meer duidelijkheid ontstaan over de impact van het plan op perceelsniveau en staat de mogelijkheid open voor het indienen van zienswijzen. Deze zienswijzen kunnen, naast ambtshalve wijzigingen, leiden tot het vaststellen van een op onderdelen gewijzigd definitief inpassingsplan. Bij de verdere uitwerking van het tracé zal alles in het werk worden gesteld om het Missieklooster Heilig Bloed te ontzien.

Planschade

Voor schade die direct het gevolg is van een procedure op grond van de Wet op de Ruimtelijke Ordening kan de benadeelde een planschadeclaim indienen. In artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening is bepaald in welke gevallen een verzoek om

planschadevergoeding kan worden ingediend. Zo kan de waarde van een woning of bouwwerk verminderen door, in dit geval de aanleg van de NOC.

Mede op basis van een door een onafhankelijke commissie uitgebracht advies, wordt bepaald of er sprake is van planschade (en zo ja, of tot vergoeding van schade zou moeten worden overgegaan) en wordt de hoogte van de schade (en dus de te betalen vergoeding) vastgesteld. Een ingediende schadeclaim zal behandeld worden na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan.

Grondverwerving

De grondverwerving is gericht op het tijdig beschikbaar hebben van de gronden, benodigd voor de aanleg van de NOC, het inrichten van de natuurcompensatie en de noodzakelijke aanpassingen van onderliggende wegen, waterlopen, kabels, leidingen, etc. Op dit moment zijn wij nog niet bezig met grondverwerving.

Wanneer de planvorming verder gevorderd is en met zekerheid duidelijk is welke percelen aangekocht moeten worden, wordt getracht gronden in de minne te werven. Met “in de minne” wordt bedoeld dat over de verkoop, de prijs en de voorwaarden tussen partijen wordt onderhandeld, op de wijze zoals dat op de onroerend goed markt gebruikelijk is.

Pas nadat is gebleken dat grondverwerving minnelijk niet mogelijk is en partijen er via deze weg niet uitkomen, kan het instrument van onteigening worden ingezet.

Het voorgaande heeft geen consequenties voor project-MER en PIP.

8.3 Ambtshalve wijziging

Het zoekgebied voor de oversteek van de Zuid-Willemsvaart ter hoogte van Keldonk wordt naar het noorden uitgebreid. Hierdoor wordt er een extra alternatief toegevoegd aan de project-m.e.r. waarbij de korte omleiding bij Veghel direct de Zuid-Willemsvaart kruist en aansluit op de huidige N279. Het gewijzigde ontwerpuitgangspunt van 100km/u naar 80km/u maakt dit alternatief mogelijk.

9 Consequenties voor de MER –PIP fase

In deze paragraaf wordt aangegeven welke wijzigingen worden doorgevoerd in de nog uit te voeren onderzoeken ten behoeve van het MER en welke aanvullende onderzoeken zullen plaatshebben.

Als gevolg van de zienswijzen en adviezen wordt de ambitie voor de lange termijn niet gewijzigd. De realisatie van de gehele Noordoostcorridor (gehele ‘T’) blijft in de volgende onderzoeksfase centraal staan. Er zijn wel diverse aandachtspunten en aanvullingen m.b.t. de onderzoeken in MER- en PIP-fase:

1 Doelen en beoordelingskader

De project- en milieudoelen voor de Noordoostcorridor worden verder geconcretiseerd in het projectMER, zowel op het niveau van de gehele NOC als op het niveau van onderdelen van het tracé. Ook worden de toetsingscriteria op beide niveaus concreter uitgewerkt, waarbij gebruik gemaakt wordt van de voorgestelde toetsingscriteria vanuit de Commissie voor de m.e.r.

2 Onderbouwing van nut en noodzaak

In veel zienswijzen wordt de vraag gesteld welke doelen de NOC dient en of er daadwerkelijk sprake is van nut en noodzaak en of de totale investering wel nodig is. Daarom wordt een analyse aan het MER toegevoegd die hier op in gaat. In deze analyse op hoofdlijnen wordt ingegaan op zowel de gehele Noordoostcorridor als op separate onderdelen. De analyse heeft betrekking op doelbereik, milieueffecten, verkeer en kosten en richt zich op de bijdrage van de onderdelen aan de totaaldoelstelling van het project. De analyse maakt gebruik van de meest actuele cijfers en aangescherpte doelen en criteria.

De onderdelen die in deze analyse separaat worden beschouwd zijn:

- de totale Noordoostcorridor,
- de opwaardering van de N279,
- de Oostwestverbinding en
- de Oostwestverbinding i.c.m. de opwaardering van de N279 Gemert-Asten.

Deze onderverdeling komt overeen met de onderverdeling uit de MKBA die parallel aan het project-m.e.r. wordt opgesteld. Zowel de informatie uit het MER als de MKBA worden vervolgens betrokken bij de integrale afweging voor een voorkeursalternatief voor de Noordoostcorridor.

3 Focus op onderscheidende effecten

De provincie zal voor de tracéalternatieven waar nog keuzes gemaakt moeten worden, focussen op de onderscheidende en belangrijke effecten. Hierbij brengt de provincie de mogelijkheden voor mitigerende en compenserende maatregelen apart in beeld, door de effecten vóór en na het nemen van maatregelen te beoordelen.

4 Toevoegen van alternatieven

Ten aanzien van andere alternatieven is er alleen een ambtshalve wijziging ten aanzien van het vergroten van het zoekgebied voor de oversteek van de Zuid-Willemsvaart ter hoogte van Keldonk naar het noorden. Het gewijzigde ontwerpuitgangspunt van 100 km/u naar 80 km/u maakt dit alternatief mogelijk.

Voorgestelde alternatieven of varianten voor deelgebieden vanuit de zienswijzen worden niet overgenomen omdat dit veelal oplossingen zijn die in eerdere fasen van de planvorming reeds gemotiveerd zijn afgefallen en/of omdat dit alternatieven zijn die niet passen binnen de doelstellingen van het project en/of de ambitie voor herstructurering van het verkeer in het gebied (zoals nul-plus alternatieven en faseringsalternatieven).

5 Gezondheid

Het advies van de Commissie voor de m.e.r. ten aanzien van het berekenen van blootstellingen wordt overgenomen, waarbij de toetsingscriteria uit het advies van de Commissie voor de m.e.r. worden gebruikt. Het betreft het gedetailleerder in beeld brengen van de verslechtering in GES-klassen, conform de GES systematiek vanuit het GES-handboek.

6 Aandachtspunten vervolg

Vele zienswijzen met betrekking tot de waarden (Wilhelminakanaal, aansluitingen onderliggend wegennet, fiets en landbouwverkeer verbindingen, omrijdbewegingen, doorsnijding en bereikbaarheid landbouwpercelen, aanwezige natuur-, archeologische en cultuurhistorische waarden, sluipverkeer door kernen, et cetera) als ook aandachtspunten voor specifieke locaties worden expliciet meegenomen in het vervolgtraject. Deze informatie wordt ook betrokken bij de effectbepaling van de verschillende alternatieven in de m.e.r.

Bijlagen

Bijlage 1 Advies Commissie voor de m.e.r. en Advies POC

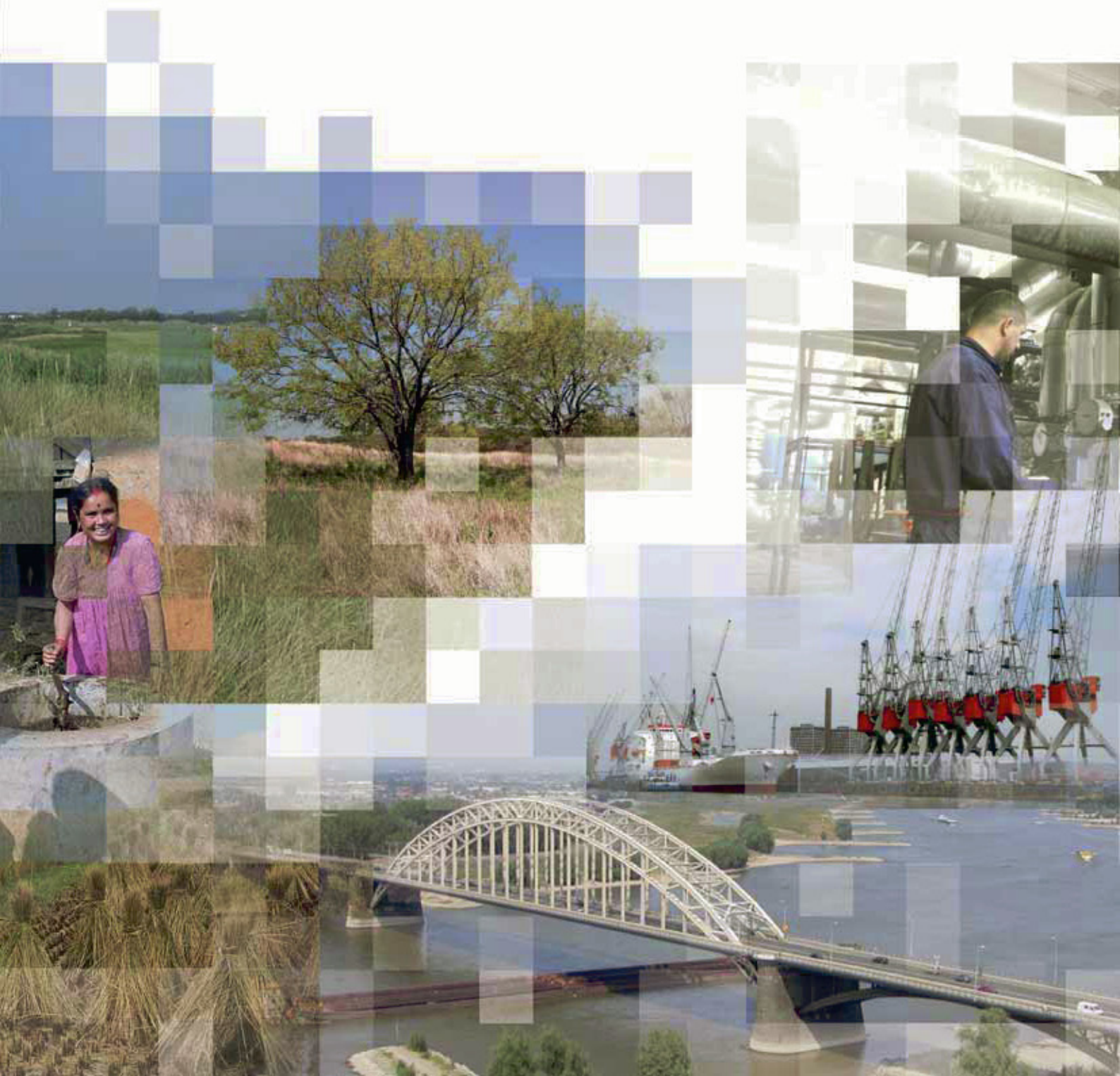


Commissie voor de
milieueffectrapportage

Noordoostcorridor

**Advies over reikwijdte en detailniveau
van het milieueffectrapport**

13 februari 2014 / rapportnummer 2668-157



1. Hoofdpunten van het milieueffectrapport (MER)

De Provincie Noord-Brabant bereidt de keuze voor van een tracé voor de 'Noordoostcorridor' (NOC). Dit voornemen omvat aanpassingen van de N279 tussen Veghel en Asten in combinatie met een nieuwe oost-westverbinding tussen de A50/A58 bij Ekkersrijt en de N279. Ter onderbouwing van deze keuze wordt een project-MER opgesteld. In voorbereiding op dit MER is een omvangrijke en gedetailleerde notitie reikwijdte en detailniveau (NRD) opgesteld waarin een groot aantal alternatieven voor de NOC is ingeperkt tot een selectie van alternatieven die verdere afweging vragen. Provinciale Staten van de Provincie Noord-Brabant zijn het bevoegde gezag in deze procedure.

De NRD geeft aan dat het project-MER zich moet richten op de optimalisatie van onderdelen van het tracé en niet meer op de vormgeving van het totale project. Op grond van de kanttekeningen die de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna 'de Commissie')¹ in haar eerdere adviezen heeft geplaatst bij de onderbouwing van het nut en de noodzaak van het project, acht zij het noodzakelijk om ook in het project-MER de structuur van het totale project nogmaals goed af te wegen. Immers, sinds het zoekgebied voor de NOC in een structuurvisie is vastgelegd, zijn een aantal inzichten gewijzigd, zoals die in de te verwachten groei en verdeling van het verkeer. Daarom maakt de Commissie in dit advies steeds opnieuw onderscheid tussen informatie en afwegingen die op het projectniveau (voor de gehele NOC/de regio) moeten worden gemaakt, en informatie en afwegingen die op het niveau van de onderdelen van het tracé (wegvak/deelgebied) nodig zijn.

Ze beschouwt de volgende punten als essentiële informatie, wat betekent dat voor het meewegen van het milieubelang in het besluit het MER in ieder geval het volgende moet bevatten:

- een scherpe definitie van de project- en milieudoelen zowel op het niveau van de gehele NOC als op het niveau van de onderdelen van het tracé;
- concreet uitgewerkte toetsingscriteria voor beide niveaus afzonderlijk;
- een analyse die onderscheid maakt tussen oplossingsrichtingen voor de korte termijn en voor de lange termijn en daarmee voor respectievelijk actuele problemen en mogelijke, toekomstige problemen;
- een analyse die zich concentreert op aspecten waarin alternatieven zich van elkaar onderscheiden en op aspecten waar maatregelen het verschil kunnen maken;
- een helder verantwoorde, totale winst- en verliesrekening voor het project in termen van doelbereik en milieueffecten.

Besluitvormers en insprekers lezen in de eerste plaats de samenvatting van het MER. Daarom verdient dit onderdeel bijzondere aandacht. De samenvatting moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER.

¹ De samenstelling van de werkgroep van de Commissie m.e.r., haar werkwijze en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. Projectgegevens en bijbehorende stukken, voor zover digitaal beschikbaar, zijn ook te vinden via www.commissiemer.nl onder 'Advisering' of door in het zoekvak het projectnummer in te voeren.

In de volgende hoofdstukken beschrijft de Commissie in meer detail welke informatie het MER moet bevatten. De Commissie bouwt in haar advies voort op de 'Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) Noordoostcorridor'. Dat wil zeggen dat ze in dit advies niet ingaat op de punten die daarin naar haar mening voldoende aan de orde komen. Dit advies dient te worden beschouwd als een actualisatie van de bijlage bij de brief van 7 oktober 2013 over de conceptversie van de NRD.²

2. Voorgeschiedenis³

Als eerste stap in de uitwerking van de NOC is in 2011 een structuurvisie met een plan-MER vastgesteld. Daarin is een zoekgebied beschreven voor de NOC. Het plan-MER is door de Commissie getoetst.⁴ Vervolgens heeft de provincie, samen met vele belanghebbenden, talrijke tracé- en inrichtingsalternatieven voor de NOC in kaart gebracht. Het aantal alternatieven dat werd voorgesteld was dusdanig groot dat een gedetailleerde vergelijking ervan niet zinvol en niet haalbaar was. Daarom is het aantal alternatieven stap voor stap ingeperkt in een 'trechteringsproces'. Op het ogenblik dat de eerste, grove selectie was uitgevoerd,⁵ is aan de Commissie gevraagd om advies uit te brengen over de invulling van de laatste trechteringsstap. In haar advies van juli 2012 heeft de Commissie aanbevolen om deelgebieden te onderscheiden met een eigen problematiek en eigen dilemma's en om de discussie per deelgebied te concentreren op wezenlijk verschillende trajecten met bijbehorende, wezenlijke verschillen in effecten.⁶

De resultaten voor de laatste trechteringsstap zijn eerst in concept ter beoordeling aan de Commissie voorgelegd waarna de eindversie als NRD ter inzage is gelegd. In haar advies van oktober 2013, over het concept van de NRD, heeft de Commissie, in lijn met haar eerdere adviezen, benadrukt dat de besluitvorming over het project gebaat is bij eenduidig geformuleerde project- en milieudoelen.⁷ De onduidelijkheid over (de waardering van) deze doelen ziet de Commissie als het grootste risico om te komen tot een optimaal besluit.⁸ In vergelijking daarmee vindt de Commissie eventuele kanttekeningen bij de kwaliteit van de milieu-informatie die in de NRD is verzameld, van ondergeschikt belang. De (milieu)informatie die in

² Brief met kenmerk 2668-133/Le/lb.

³ De Commissie m.e.r. adviseert in dit project vaker dan gebruikelijk. Dit moet ertoe leiden dat m.e.r. niet alleen dienst gaat doen als uiteindelijk toetsinstrument, maar ook als procesinstrument.

⁴ Rapportnummer 2491-115 van 18 februari 2011.

⁵ Noordoostcorridor N279 en oost-westverbinding. Afwegingskader NRD (+ kaartmateriaal). Witteveen+Bos, Amsterdam, 21 juni 2012.

⁶ Brief met kenmerk 2668-54/Le/lb van 4 juli 2012.

⁷ Zie hiervoor onder meer ook de zienswijze van de gemeente Eindhoven.

⁸ De talrijke zienswijzen kleuren de zorg over de navolgbaarheid van gemaakte en nog te maken afwegingen met voorbeelden in. Ze schetsen de doorgemaakte ontwikkelingen in de discussie over het verbeteren van de bereikbaarheid in het studiegebied, onder verwijzing naar de wisselende kaders die daarbij zijn gehanteerd en stellen concrete vragen over gehanteerde criteria. Voorbeelden zijn de zienswijze van de Brabantse Milieufederatie (deel 3 bijlagen 1 en 7), van de Bewoners van de Stad van Gerwen en de zienswijzen 3511971, 3512829, 3512890 en 3512951. Zoals in eerdere adviezen al is aangegeven, is de Commissie van oordeel dat de zorg over het proces mede voortkomt uit het feit dat met betrokken partijen wordt gesproken over de (oplossingen voor) knelpunten en over de (inventarisatie van) mogelijke gevolgen, zonder dat de eisen die aan het eindresultaat worden gesteld, helder zijn.

de NRD per deelgebied is verzameld, is uitgebreid, gestructureerd, inzichtelijk en met behulp van functioneel kaartmateriaal gepresenteerd. De NRD maakt per deelgebied duidelijk op welke punten alternatieven zich van elkaar onderscheiden. De vraag die de Commissie zich dan ook voor dit nieuwe advies heeft gesteld, is of het beoordelingskader doelmatig is. Daarmee wordt bedoeld dat het kader zich moet richten op de zaken die er in deze fase nog toe doen, en dat het ook geschikt moet zijn voor het beschrijven van te beoordelen aspecten.

3. Doelen en beoordelingscriteria

De NRD benoemt de volgende projectdoelen:

- verbetering van de bereikbaarheid van de voornaamste clusters van bedrijvigheid in de Brainportregio;⁹
- vermindering van het verkeer in het Rijk van Dommel en Aa;¹⁰
- vermindering van het verkeer door bewoond gebied;¹¹
- vergroting van de robuustheid van het wegennet.¹²

De Commissie heeft in haar eerdere adviezen aangegeven dat het project is samengesteld uit van elkaar onafhankelijke en zeer heterogene problemen, die specifieke oplossingen vragen en waarvoor dus ook specifieke doelen dienen te worden geformuleerd. Voor zover doelen voor de onderdelen van het tracé zijn geformuleerd, zijn ze niet gestructureerd behandeld en afgewogen. De Commissie adviseert om dat alsnog te doen. Dit kan consequenties hebben voor de keuze en formulering van toetsingscriteria.

De criteria die voor het beoordelen van het doelbereik zullen worden gehanteerd, zijn opgesomd in hoofdstuk 6 van de NRD (tabel 12) onder de thema's bereikbaarheid en verkeersdruk. Sommige ervan, zoals de verkeersintensiteiten op bepaalde wegen en de I/C-verhouding, zijn gelijk aan de criteria die eerder zijn gebruikt. Andere, zoals de verkeersshinder in de aanlegfase en de beïnvloeding van verbindingen voor langzaam verkeer, zijn nieuw. Omdat de doelen op het niveau van de totale NOC niet gelijk zijn aan de doelen op het niveau van de onderdelen van het tracé, kan het voorgestelde toetsingskader niet uniform op beide niveaus worden toegepast. Sommige criteria, zoals bijvoorbeeld bereikbaarheid voor scheepvaart en ontlasting van het verkeer in Eindhoven oost, Helmond of Veghel, zijn alleen relevant op het niveau van het desbetreffende tracéonderdeel. Toetsen of de volledige NOC voldoet aan deze criteria heeft dan ook weinig meerwaarde. Ook de ontsluiting van werkgebieden (eerste doelstelling) is moeilijk op het niveau van de NOC te toetsen omdat het gaat om specifieke toegangen tot bedrijventerreinen die deels binnen het zoekgebied van het NOC-tracé zijn gelegen, maar ook deels erbuiten.

⁹ Med-tech (Philips-medtech), High-tech (High-tech campus/ASML), Automotive (Automotive campus/TNO) en Agro-food (Oost Brabant, Bavaria, Veghel). Zie voor kanttekeningen bij de relatie tussen deze activiteiten en het voornemen bijvoorbeeld zienswijze 3511996.

¹⁰ Zoals A/N270, N614, N615.

¹¹ Onder andere in Eindhoven-Oost en in het centrum van Helmond en in Veghel.

¹² Het wegennet is robuust als het incidentbestendig en toekomstbestendig is. Dat wil zeggen dat het een alternatief biedt bij calamiteiten op de route A2-A67 en dat het, binnen bepaalde grenzen, het verkeer in de toekomst kan opvangen.

De Commissie adviseert dan ook om eerst voor de twee niveaus (volledige NOC en onderdelen van het tracé) de toetsingscriteria concreet uit te werken. In hoofdstuk 6 van dit advies heeft de Commissie aangegeven welke criteria uit tabel 12 van de NRD naar haar oordeel zinvol zijn op elk van beide niveaus, waarbij ook de definitie van een aantal toetsingscriteria enigszins is aangepast.

Geen van de nieuwe criteria in tabel 12 is concreet uitgewerkt en voorzien van een scoringstabel met klassengrenzen. Voorbeelden zijn de criteria 'robuustheid van het wegennet rondom Eindhoven bij calamiteiten,' dat nu kwantitatief zal worden uitgewerkt, en 'bereikbaarheid voor de scheepvaart'. De Commissie vindt het belangrijk dat hiervoor herkenbare doelen worden gesteld die vervolgens worden beoordeeld.

De NRD heeft laten zien dat de alternatieven per onderdeel van het tracé niet of slechts beperkt van elkaar verschillen voor wat betreft de verkeersafwikkeling op het niveau van de gehele NOC. Zo is het bijvoorbeeld niet zinvol om de verschillen in verkeersafwikkeling op het niveau van de gehele NOC te onderzoeken voor de twee onderzoeksalternatieven die op basis van de NRD voor de omleiding Dierdonk zijn geselecteerd. De Commissie adviseert om in het verdere onderzoek alle aandacht te richten op die aspecten waarin de resterende alternatieven zich van elkaar onderscheiden. Verschillen in verkeersafwikkeling moeten zich in het geval van het voorbeeld voor de omleiding Dierdonk richten op knelpunten ter plaatse.

De waarderingen voor de onderdelen van het tracé kunnen niet zonder meer worden opgeteld tot een totaal voor het project omdat de plussen en minnen per wegvak in de NRD op een relatieve schaal zijn weergegeven, wat betekent dat de resultaten per wegvak niet onderling vergelijkbaar zijn. Bij het opmaken van de winst- en verliesrekening van het volledige project dient dus eerst te worden aangegeven in hoeverre wegvakalternatieven systemen of structuren¹³ beïnvloeden. Is dat het geval dan is er sprake van een zwaarder belang en derhalve van een grotere doorwerking van plussen en minnen.¹⁴ De Commissie adviseert om bij het opmaken van die rekening onderscheid te maken tussen onderdelen van het tracé die een oplossing vormen voor actuele problemen en onderdelen die problemen voorkomen die zich wellicht in de toekomst zullen voordoen.

4. Voorgenomen activiteit en alternatieven

In haar advies van 7 oktober 2013 heeft de Commissie geconstateerd dat in de loop van de tijd extra randvoorwaarden voor het project zijn geformuleerd, dat in te zetten middelen zijn bijgesteld en dat nieuwe oplossingen zijn opgevoerd, zonder dat duidelijk werd hoe de nieuwe grenzen van het kader waren vastgesteld. Verder heeft ze geconstateerd dat nieuwe verkeersprognoses hebben geleid tot een andere inschatting van te verwachten ontwikkelingen:

¹³ Waarbij zowel de waarden als de doelen die daarvoor gelden, dienen te worden meegewogen.

¹⁴ Voorbeeld: het effect van het voornemen op één zelfde natuurdoelstelling in twee Natura 2000-gebieden kan relatief (bijv. % van het areaal dat verdwijnt) en/of absoluut (bijv. oppervlakte areaal dat verdwijnt) gelijk zijn, maar als de relatieve bijdrage van beide gebieden aan het landelijke doel verschilt, moet dat verschil worden meegewogen. Ook compensatie van EHS, binnen of buiten vastgestelde EHS dient anders te worden gewogen (zienswijze gemeente Helmond).

een meer omvattend verkeersprobleem zou zich ongeveer tien jaar later voordoen dan eerst werd aangenomen. De Commissie heeft daarom de vraag opgeworpen wat dit betekent voor het project (nut en noodzaak) en voor de beschouwde oplossingen (alternatieven). Ze is van oordeel dat het project-MER zich niet alleen moet richten op de alternatieven die nu nog in de NRD zijn benoemd.

In hoofdstuk 3 van dit advies is al geconstateerd dat het project een som is van lokale knelpunten en van actuele en toekomstige¹⁵ problemen. De Commissie beveelt daarom aan om te zoeken naar een alternatief dat in de eerste plaats zoveel mogelijk actuele locatiespecifieke knelpunten oplost,¹⁶ waar mogelijk met gebruikmaking van het bestaande tracé, en na te gaan in welke mate het bijdraagt aan het voorkomen van toekomstige problemen. Onderzoek van faseringsalternatieven, waarbij bijvoorbeeld een nieuwe oost-westverbinding nog niet wordt aangelegd,¹⁷ ligt daarbij in de rede.

Concreet betekent dit dat de noord-zuidverbinding kan worden opgebouwd uit de beste keuze voor de onderscheiden wegvakken. De oost-westverbinding ziet de Commissie als een structuur die in haar geheel aan de bestaande verkeersstructuur wordt toegevoegd en die, zo laat de NRD zien, een diversiteit aan negatieve milieueffecten en een groot verlies aan waarden met zich meebrengt. Dit betekent dat de toegevoegde waarde in termen van doelbereik en milieueffecten van een oost-westverbinding afzonderlijk zichtbaar moeten worden gemaakt.

De zienswijzen signaleren een aantal lokale knelpunten, mogelijke conflicten en inrichtingsalternatieven die in de verdere uitwerking aandacht vragen.¹⁸ Dat dient minimaal te gebeuren in de vorm van een meer uitgewerkte verantwoording van de oplossing(en) die nu nog aan de orde is (zijn).

Tenslotte dient het project-MER zich te richten op het onderzoek en de selectie van maatregelen om ongewenste effecten van het project zoveel mogelijk in te perken,¹⁹ zoals ook is aangegeven in paragraaf 6.4 van de NRD.

¹⁵ Problemen die zich niet eerder dan over 10 tot 15 jaar voordoen.

¹⁶ Voorbeeld: de N279 ter hoogte van Veghel.

¹⁷ Ook een groot aantal insprekers dringt aan op een dergelijke afweging (zoals de gemeenten Nuenen en Eindhoven, GroenLinks Nuenen, 3511996 en 3512820).

¹⁸ Ze behandelen bijvoorbeeld voorstellen voor de aansluiting op de A50 (Stichting Dorpsraad Eerde, 3509881 en 3514670), het knooppunt Ekkersrijt (zoals de gemeente Eindhoven), de inpassing van de weg door het Dommeldal (Dorpsraad Nederwetten), de wegenstructuur in en rond Helmond (gemeente Helmond) en het behoud of de verbetering van fietspaden (3517666) en wegen voor het landbouwverkeer (zienswijzen Dorpsraad Boerdonk, ZLTO Gemert-Bakel, ZLTO Dommeldal e.a.).

¹⁹ Insprekers verwijzen daarbij naar specifieke aandachtspunten en/of mogelijke oplossingen (zoals GroenLinks Nuenen en Stichting Brouwberg).

5. Bestaande milieusituatie en milieugevolgen

Algemeen

Voor de toetsing van de milieugevolgen geldt hetzelfde als voor de toetsing van het doelbereik (zie hoofdstuk 3 van dit advies), namelijk:

- dat bij onderzoeken voor deelgebieden de focus moet liggen op aspecten waarin alternatieven zich van elkaar onderscheiden en op aspecten waar maatregelen het verschil kunnen maken. De NRD geeft duidelijk aan welke dat zijn;
- dat duidelijk moet zijn hoe effecten concreet worden gewaardeerd;
- dat de criteria voor het lokale niveau anders (kunnen) zijn dan die voor het projectniveau.

Veel zienswijzen benoemen specifieke knelpunten of waarden die niet of onvoldoende worden behandeld of die onjuist zouden zijn beoordeeld.²⁰ Deze vragen in de verdere uitwerking aandacht, minimaal in de vorm van een meer uitgewerkte verantwoording en zo mogelijk met een onderbouwende kwantificering.

Woon- en leefmilieu

De NRD laat zien dat de geluidbelasting als gevolg van het voornemen veelal toeneemt. Van de 7 deelgebieden scoort er één positief (AB), maar alle andere neutraal of negatief. Voor externe veiligheid scoren alle deelgebieden neutraal of negatief. Ook de luchtkwaliteit verbetert niet bij realisatie van het voornemen. Realisatie van de alternatieven in hun huidige vorm zal dus leiden tot een afname van de leefbaarheid. Dat is moeilijk te verenigen met de derde projectdoelstelling, namelijk het verminderen van het verkeer door bewoond gebied en daarmee het verbeteren van de leefbaarheid. Een dergelijke bevinding dient leidend te zijn bij het selecteren en uitwerken van effectbeperkende maatregelen.

Gezondheid

De Commissie heeft eerder aangegeven dat de uitgevoerde GES weinig toevoegt aan het reguliere lucht- en geluidonderzoek. Doordat in de GES-methodiek de mate van milieubelasting in klassen wordt ingedeeld kunnen de verschillen tussen alternatieven ten onrechte wegvallen (als ze in dezelfde klasse zitten) of juist onevenredig vergroot worden (als ze rond een klassengrens zitten). Ook zijn de gezondheidseffecten vanuit verschillende milieuaspecten niet optelbaar in een GES-score, waardoor het in veel gevallen moeilijk of onmogelijk is het meest gezonde alternatief te bepalen.²¹ Tenslotte ontstaat door een analyse van de onderscheiden

²⁰ Voorbeelden BMF Deel 3, effectbeoordeling cultuurhistorie, natuur en landschap, de bijlage bij de zienswijze van de gemeente Eindhoven (bijv. bodem en cultuurhistorie) en 3512978.

²¹ Met DALY's (Disability Adjusted Life Years), een maat voor 'verloren gezonde levensjaren', is dat wel mogelijk. Mocht voor de verdere afweging opnieuw een MKBA worden opgesteld, dan biedt het gebruik van DALY's de mogelijkheid om de MKBA op het onderdeel gezondheidseffecten te verbeteren. In de OEI-leidraad is recent een methode opgenomen

deelaspecten (luchtkwaliteit, geluid, etc...) én een GES een dubbeltelling in de beoordeling. De Commissie adviseert daarom nogmaals om per alternatief blootstellingen te berekenen en te vertalen naar (verschuivingen in) blootstelling en gezondheidseffecten.²² Een dergelijke vertaling levert kwalitatief betere en beter te interpreteren informatie op dan een GES.

Bij geluid hebben niet-akoestische factoren (zoals verwachtingen voor de toekomst en houding tegenover de bron) grote invloed. De Commissie adviseert om de belangrijkste factoren te bepalen met een eigen kwalitatieve inschatting of met een belevingsonderzoek onder omwonenden.

Natuur en hydrologie

Twee van de kanttekeningen die de Commissie in haar advies van 7 oktober plaatste bij het concept van de NRD vragen nog aandacht in het project-MER. Het gaat om de beoordeling van de gevolgen van het voornemen voor de belasting van stikstofgevoelige natuurgebieden met NO_x en om effecten op de waterhuishouding en daarmee op de grondwaterafhankelijke natuur. De zienswijze van Waterschap Aa en Maas refereert aan deze kanttekening. Bovendien vraagt het waterschap om in de effectbeschrijving bijzondere aandacht te besteden aan hydrologisch complexe en gevoelige gebieden/trajecten zoals Aarle-Rixtel (J), de Knoop Laarbeek (C) en de wijdere bogen rond Dierdonk (D3, D4 en D5) en aan de beschrijving van effecten op het oppervlaktewatersysteem. Het Waterschap geeft argumenten waarom bij de effectbeschrijving van beide aspecten een kwantitatieve benadering relevant en noodzakelijk is. Ook de zienswijze van Gemeente Eindhoven geeft aan dat de effecten op bodem en waterhuishouding en daarmee op de natuur, door de aanleg van een cunet niet neutraal kunnen zijn en complexer van aard zijn.

Cultuurhistorie en archeologie

Uit de NRD blijkt dat er mogelijk archeologische vindplaatsen aanwezig zijn op de plaatsen waar bodemingrepen voorzien worden. Daarom dient in de volgende fase door gericht bureauonderzoek, waar nodig aangevuld met veldonderzoek, te worden vastgesteld of dit inderdaad zo is. Uit het MER moet blijken wat de omvang en begrenzing van eventuele archeologische vindplaatsen is en of deze verstoord worden door het voornemen. Een aantal zienswijzen signaleert omissies in gebruikte inventarisaties en dus de noodzaak om aanvullende beoordelingen uit te voeren.^{23, 24, 25}

om de gezondheidskosten en -baten van alternatieven te bepalen op basis van de berekende DALY's. DALY's zijn vooral goed bruikbaar voor relatieve vergelijking van gezondheidseffecten van alternatieven.

²² Tal van zienswijzen handelen over de mogelijke verslechtering van de geluid- en/of luchtkwaliteit, in algemene zin (3512649, Stichting Brouwberg, GroenLinks Nuenen en Brabantse Milieufederatie Deel 3 bijlage 5) of gericht op specifieke locaties (zoals gemeente Helmond, 3512820, 3512901 onder punten 28 en 29, Dorpsplatform Aarle-Rixtel onder punt 16 en 3514670). Deze zienswijzen benadrukken de noodzaak om in het project-MER de ruimtelijke (her-)verdeling van deze effecten en de invloed van maatregelen daarop inzichtelijk te beschrijven.

²³ Hiertoe dienen voor het MER de onderzoeksstappen 'bureauonderzoek', 'inventariserend veldonderzoek karterende fase' en 'inventariserend veldonderzoek waarderende fase' te worden doorlopen op plaatsen waar de resultaten van de NRD daartoe aanleiding toe geven.

²⁴ Zie hiervoor bijvoorbeeld de zienswijzen 3507512, 3512832 en die van de gemeente Eindhoven.

6. Uitsplitsing van voorgestelde criteria

In dit hoofdstuk is een voorstel opgenomen voor de uitsplitsing van de beoordelingscriteria die in de NRD zijn opgenomen voor het toetsen van de alternatieven op hun doelbereik en milieueffecten.

NIVEAU VAN DE NOC

Aspect	Toetsingscriteria
Verkeersintensiteiten HWN, OWN en NOC	Verkeersintensiteiten op relevante wegvakken ²⁵ voor de ochtend- en avondspits en het etmaal
Betrouwbaarheid reistijden op hoofdwegen	Verhouding reistijd binnen/buiten de spits voor specifiek te onderbouwen maatgevende situaties HWN en NOC
Betrouwbaarheid reistijden op onderliggend wegennet	Verhouding reistijd binnen/buiten de spits voor een specifiek te onderbouwen maatgevende situaties OWN
Robuustheid	Mate waarin het wegennet rondom Eindhoven bij calamiteiten reservecapaciteit heeft, in verhouding tot de benodigde capaciteit
Voertuigkilometers naar wegtype	Aantal voertuigkilometers verreden via resp. HWN, NOC en OWN
Verkeersaantrekkende werking	Toe- of afname doorgaand verkeer op de Noord-oostcorridor
Grondwaterstroming en systemen	Beïnvloeding grondwaterstroming op systeemniveau
Beschermingsgebieden	Beïnvloeding van waterwin- en grondwaterbeschermingsgebieden, natte natuurparels en attentiezones
Beschermde soorten	Beïnvloeding van populaties
Beschermde gebieden	Beïnvloeding van ecologische relaties op hoger schaalniveau, incl. stikstofdepositie en geluid
Landschapssystemen	Beïnvloeding landschapssystemen (inclusief openheid en geomorfologie)
Cultuurhistorisch waardevolle structuren/patronen	Beïnvloeding (zoals verlies en/of aantasting) cultuurhistorisch waardevolle structuren op hoger schaalniveau
Aardkundige waarden	Beïnvloeding van aardkundige waarden op hoger schaalniveau

²⁵ BMF vraagt nadere aandacht voor de bijzondere cultuurhistorische waarden rond het Wilhelminakanaal.

²⁶ BMF vraagt in deel 3 van haar zienswijze aandacht voor een heldere verantwoording en groepering van gekozen wegvakken (bijv. scheiding van verkeer op het onderliggende wegennet binnen en buiten de bebouwde kom).

Geluid ²⁷	Totaal aantal ernstig geluidgehinderden vanaf 38 dB Lden, aantal ernstig geluidgehinderden in de geluidklassen: 38–43, 43–48, 48–53, 53–58, 58–63, 63–68 en >68 dB en verschuivingen in blootstelling per dB (aantallen personen die 1 dB meer of minder ontvangen, 2 dB etc.).
Groepsrisico (GR)	Risico voorgenomen activiteit in relatie tot oriënterende waarde
Ontwikkelingsmogelijkheden stedelijk gebied	Beïnvloeding stedenbouwkundige ontwikkelingsmogelijkheden door vermindering verkeersbelasting op wegen door stedelijk gebied
Landbouwbedrijven	Beïnvloeding landbouwstructuur
Recreatieve ontwikkelingsmogelijkheden	Beïnvloeding recreatieve ontwikkelingsmogelijkheden (gebiedsimago Rijk van Dommel en Aa) ²⁸

NIVEAU VAN DE ONDERDELEN VAN HET TRACÉ

Aspect	Toetsingscriteria per wegvak
Intensiteit/Capaciteit-verhouding	I/C-verhouding
Verkeersdruk	Verkeersintensiteit op de betreffende wegvakken
Robuustheid	Reservecapaciteit van aansluitingen
Bereikbaarheid industrie- en bedrijventerreinen	Beïnvloeding bereikbaarheid BT Veghel (ABC), BZOB (CDEF), Bavaria (GHIJC)
Verbindingen voor langzaam verkeer	Beïnvloeding verbindingen voor langzaam verkeer
Verbindingen voor scheepvaartverkeer	Bereikbaarheid voor scheepvaart ²⁹
Verkeershinder in aanlegfase	Verkeershinder
Verkeersveiligheid	Invloed op aantal verkeersslachtoffers
Ontlasting bewoond gebied	Mate van ontlasting verkeer in Veghel en Mariahout (ABC), Helmond Oost (CDEF), Eindhoven oost en Helmond West (GHIJC)
Ontlasting landelijk gebied	Mate van ontlasting verkeer Mariahout/Zijtaart (ABC), door dorpen (CDEF), A/N270, N614, N615 (GHIJC)
Verkeersaantrekkende werking	Toe- of afname doorgaand verkeer Veghel–Laarbeek (ABC), Laarbeek–Asten (CDEF), op de NOC (GHIJC)
Geomorfologische objecten	Beïnvloeding geomorfologische objecten
Bodemkwaliteit	Beïnvloeding milieuhygiënische bodemkwaliteit
Grondwaterstand	Beïnvloeding grondwaterstand
Grondwaterstroming en systemen	Beïnvloeding grondwaterstroming
Grondwaterkwaliteit	Beïnvloeding grondwaterkwaliteit

²⁷ Voor kanttekeningen bij de doorvertaling van de blootstelling aan geluid en luchtverontreiniging naar gezondheidseffecten zie paragraaf 5.3 van dit advies.

²⁸ Zie hiervoor ook zienswijze 3511996 die op meerder aspecten van recreatie wijst.

²⁹ Zie hiervoor de zienswijze van Rijkswaterstaat Zuid-Nederland.

Beschermingsgebieden	Beïnvloeding van waterwin- en grondwaterbeschermingsgebieden Beïnvloeding van natte natuurpleks Beïnvloeding van overige (potentiële) natuur binnen de EHS en attentiezones
Oppervlaktewaterstelsel	Beïnvloeding oppervlaktewaterstelsel
Oppervlaktewaterkwaliteit	Beïnvloeding oppervlaktewaterkwaliteit
Waterberging en inundatiegebieden	Beïnvloeding waterbergingsgebieden Beïnvloeding inundatiegebied
Beschermde soorten	Beïnvloeding beschermde soorten (ruimtebeslag, verstoring, versnippering)
Beschermde gebieden	Beïnvloeding van beschermde gebieden en ecologische relaties, incl. stikstofdepositie en geluid (zowel actuele als potentiële waarden)
Landschapstypen	Beïnvloeding landschapstypen
Landschapselementen en/of – eenheden	Beïnvloeding en/of doorsnijding bijzondere landschapselementen en/of eenheden
Openheid en schaal	Beïnvloeding openheid en schaal van het landschap, zichtlijnen en beeldragers
Cultuurhistorisch waardevolle structuren/patronen	Beïnvloeding (zoals verlies en/of aantasting) cultuurhistorisch waardevolle structuren/patronen
Cultuurhistorisch waardevolle elementen	Beïnvloeding (zoals verlies en/of aantasting) cultuurhistorisch waardevolle elementen
Archeologische waarden	Beïnvloeding archeologische waarden
Aardkundige waarden	Beïnvloeding van aardkundige waarden
Geluid	Totaal aantal ernstig geluidgehinderden vanaf 38 dB Lden en aantal ernstig geluidgehinderden in de geluidklassen: 38–43, 43–48, 48–53, 53–58, 58–63, 64–68 en >68 dB en verschuivingen in blootstelling per dB (aantallen personen die 1 dB meer of minder ontvangen, 2 dB etc.).
Trilling	Trillinghinder
NO ₂ ²⁷	Verschuivingen in blootstelling per µg/m ³ (aantallen personen die 1 µg/m ³ meer of minder ontvangen, 2 µg/m ³ etc.).
Fijn stof (PM ₁₀ en PM _{2,5}) ²⁷	Verschuivingen in blootstelling per µg/m ³ *aantallen personen die 1 µg/m ³ meer of minder ontvangen, 2 µg/m ³ etc.)
Plaatsgebonden risico (PR)	Kwetsbare objecten binnen de contour 10 ⁻⁶ per jaar
Groepsrisico (GR)	Risico wegvak in relatie tot oriënterende waarde ³⁰
Visueel	Visuele hinder
Gedwongen vertrek	Aantal malen gedwongen vertrek uit woningen en/of bedrijven

³⁰ De gemeente Eindhoven vraagt om goed aan te geven op welke (nieuwe) wegvakken het GR beneden 10% van de oriënterende waarde zal blijven.

Bereikbaarheid omgeving	Barrièrewerking
Ontwikkelingsmogelijkheden omgeving	Beïnvloeding ontwikkelingsmogelijkheden
Sociale integratie	Beïnvloeding sociale relaties
Sociale veiligheid	Beïnvloeding sociale veiligheid, met name relevant bij fiets- en voetgangerstunnels
Landbouwgrond	Ruimtebeslag oppervlakte landbouwgrond
Doorsnijding	Doorsnijding en bereikbaarheid van landbouwpercelen
Recreatieve voorzieningen	Doorsnijding recreatieve routes, voorzieningen en gebieden

BIJLAGE 1: Projectgegevens reikwijdte en detailniveau MER

Initiatiefnemer: Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant

Bevoegd gezag: Provinciale Staten van de provincie Noord-Brabant

Besluit: vaststellen van een provinciaal inpassingsplan

Categorie Besluit m.e.r.: C1.2, C1.3

Activiteit: vastleggen van het tracé voor het aanleggen en opwaarderen van een (auto)weg

Procedurele gegevens:

brief naar aanleiding van afwegingskader Noordoostcorridor: 4 juli 2012

brief bij conceptstukken reikwijdte en detailniveau: 7 oktober 2013

aankondiging start procedure in het Eindhovens Dagblad en het Brabants Dagblad van:
30 oktober 2013

ter inzage legging van de informatie over het voornemen: 4 november tot en met
16 december 2013

adviesaanvraag bij de Commissie m.e.r.: 4 november 2013

advies reikwijdte en detailniveau uitgebracht: 13 februari 2014

Samenstelling van de werkgroep:

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen bestaande uit enkele deskundigen, een voorzitter en een werkgroepsecretaris. Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

dhr. ing E.H.A. de Beer

dhr. dr. F.H. Everts

dhr. drs. R.J. van Kerkhoff

dhr. dr. J. Lembrechts (secretaris)

dhr. ir. J. Termorshuizen

dhr. dr. D.K.J. Tommel (voorzitter)

dhr. dr. F. Woudenberg

Werkwijze Commissie bij advies reikwijdte en detailniveau:

In dit advies geeft de Commissie aan welke onderwerpen naar haar mening behandeld dienen te worden in het MER en met welke diepgang. De Commissie heeft de hierna genoemde informatie van het bevoegde gezag ontvangen. Deze informatie vormt het uitgangspunt van haar advies.

Zie voor meer informatie over de werkwijze van de Commissie www.commissiemer.nl op de pagina *Commissie m.e.r.*

Betrokken documenten:

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advies:

- Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) Noordoostcorridor, Arcadis, oktober 2013

De Commissie heeft kennis genomen van circa 1.600 zienswijzen en adviezen, die zij tot en met 13 januari 2014 van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Zij heeft deze, voor zover relevant voor m.e.r., in haar advies verwerkt.

Advies over reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport Noordoostcorridor

ISBN: 978-90-421-3884-1



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Arthur van Schendelstraat 800 Utrecht

T 030 - 234 76 66

F 030 - 233 12 95

E mer@eia.nl

W www.commissiemer.nl





Aan het college van Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant

(i.a.a.) Provinciale Staten van Noord-Brabant



Onderwerp:

Notitie Reikwijdte en Detailniveau Noordoostcorridor

Datum:

14 november 2013

Geacht college, geachte leden van provinciale staten,

In onze vergadering van 14 november 2013 hebben wij uw adviesaanvraag betreffende de 'Notitie Reikwijdte en Detailniveau Noordoostcorridor' behandeld. De commissie adviseert u als volgt:

Nut & Noodzaak

De commissie adviseert u om in de verdere procedure van het nog aan de commissie voor te leggen provinciaal inpassingsplan, aandacht te besteden aan de nog steeds bij de commissie aanwezige twijfel ten aanzien van de onderbouwing van nut en noodzaak van de gekozen oplossing. Die onderbouwing moet een steviger karakter krijgen. Onze twijfel wordt gevoed door onder meer de vraag of een aantal ontwikkelingen op demografisch- en economisch vlak afdoende is ingeschat. Verder hebben zich nieuwe acute problemen rondom Eindhoven aangediend die ook vragen om mede betrokken te worden. De doorsnijding van het Dommeldal en een verdere belasting van het (leef)klimaat staan in het spanningsveld van de door de commissie geuite twijfel.

Suboptimaal

De commissie kwalificeert de nu gekozen oplossing als suboptimaal. De relatie met de gebiedsontwikkeling is niet duidelijk gelegd. Een suboptimale oplossing heeft verder financiële consequenties voor gemeentelijke verbindingen; de gemeentelijke begrotingen worden erdoor oneigenlijk belast. Een suboptimale aanleg nu leidt tot meerkosten in de toekomst als de weg alsnog aangepast zou moeten worden. Een suboptimale oplossing past ten slotte niet bij het karakter van de 'slimste regio'.

Compensatie.

De commissie adviseert om de natuurcompensatie op de meest geëigende manier te alloceren.

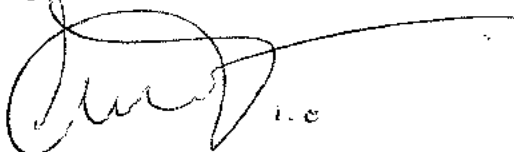
Multimodaliteit

De commissie juicht de modaliteiten van HOV-lijn en snelle fietsroutes toe. Maar zij mist een plaatsing van de regio in het perspectief van een goede internationale spooraansluiting. De commissie vindt dat onlosmakelijk verbonden aan het zwaarwegende belang van deze regio. Zij nodigt u uit om daar uw visie op te geven.

Terugkoppeling

De commissie hoopt u met het bovenstaande advies van dienst te zijn geweest en ziet een reactie op dit advies met belangstelling tegemoet.

Hoogachtend,

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'F.C.H. Slangen', with a long horizontal line extending to the right.

drs. F.C.H. Slangen,
voorzitter van de Provinciale Omgevingscommissie Noord-Brabant,

Bijlage 2 Overzicht ingediende zienswijzen

Hierna zijn twee overzichten opgenomen, waarin inzichtelijk is in welke paragrafen de intentie (s) van uw zienswijze is (zijn) omschreven en van een reactie is (zijn) voorzien. In de eerste tabel zijn de ‘grote groepen’ opgenomen, zoals deze in paragraaf 6.2 zijn vermeld. Vervolgens is een tabel per individuele indiener opgenomen.

De meest rechtse kolom verwijst naar een paragraaf of een aantal paragrafen in voorliggende nota (paragraaf 8.2.1 tot en met 8.2.12). U kunt vanuit iedere pagina klikken op het ‘huisje’ in de rechter bovenhoek van iedere pagina. In 1 ‘klik’ komt u in de inhoudsopgave. Door in de inhoudsopgave te klikken op de voor u relevante paragraaf, wordt u direct doorgeleid naar de betreffende paragraaf.

Naam Groep	Plaats	Paragraaf
Dorpsraad Beek en Donk	Beek en Donk	8.2.1, 8.2.2, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.10, 8.2.12
Dorpsraad Boerdonk	Erp	8.2.4, 8.2.9
Dorpsraad Eerde	Veghel	8.2.7
Dorpsraad Keldonk	Erp	8.2.4, 8.2.6, 8.2.9
Dorpsraad Nederwetten	Nuenen	8.2.2, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.6, 8.2.9
Dorpsraad Ommel	Ommel	8.2.6, 8.2.9
Dorpsraad Zijtaart	Veghel	8.2.1, 8.2.4, 8.2.5
Wijkraad Brouwhuis	Helmond	8.2.1, 8.2.2, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.11
Wijkraad Rijpelberg	Helmond	8.2.1, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.9
Brabantse Milieufederatie	Tilburg	8.2.1, 8.2.2, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.10, 8.2.11
IVN namens afdeling Helmond	Helmond	8.2.1, 8.2.2
IVN namens afdeling Nuenen	Nuenen	8.2.1, 8.2.2, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.10, 8.2.11
ZLTO namens afdeling Dommelland	Eindhoven	8.2.6, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.12
ZLTO namens afdeling Gemert-Bakel	Gemert	8.2.6, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.12
ZLTO namens afdeling Veghel	Erp	8.2.6, 8.2.9, 8.2.12
Werkgroep Lange Omleiding Bakel NEE	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Groepering Regio Aarle-Rixtel	Lieshout	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.12
Groepering Buurtschap Achterbosch/Deenschoek/t Hof/Rooiven	Lieshout	8.2.3, 8.2.8, 8.2.12
Groepering Regio Eerde	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Groepering Regio Helmond	Helmond	8.2.1, 8.2.2, 8.2.8
Groepering Regio Zijtaart	Veghel	8.2.1, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.11, 8.2.12
Diverse bedrijven	Diverse plaatsen	8.2.7

Naam Indiener	Plaats	Paragrafen
A. Jansen B.V.	Son	8.2.7
Aa, van der	Beek en Donk	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.12
Aarle v. M.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Aarle, van	Breugel	8.2.1
Aarts F.	Son	8.2.3, 8.2.5
Achmea Rechtsbijstand namens Biezendijk	Tilburg	8.2.1, 8.2.8, 8.2.11, 8.2.12
Achmea Rechtsbijstand namens Crooijmans-Slits	Tilburg	8.2.1, 8.2.11, 8.2.12
Achmea Rechtsbijstand namens Gijsbers	Tilburg	8.2.1, 8.2.8, 8.2.11, 8.2.12
Achmea Rechtsbijstand namens Slits	Tilburg	8.2.1, 8.2.11, 8.2.12
Achmea Rechtsbijstand namens Van den Tillaart	Tilburg	8.2.1, 8.2.8, 8.2.11, 8.2.12
Actiecomité de Kempkens, Petitie	's-Hertogenbosch	8.2.1, 8.2.10, 8.2.11
Adema E.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.12
Adriaans Bouwgroep	Helmond	8.2.7
Adriaans D.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Adriaanse-Korte M.A.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Aert van J.	Helmond	8.2.1, 8.2.8
Akkermans J.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Albrecht S.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Aldenkamp A.A.	Son en Breugel	8.2.3
Aldörum buitengoed VOF	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Althuizen L.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Althuizen N.A.P.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.6
Amelsfort van W.L.M.	Kaatsheuvel	8.2.12
Ansem v. B.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Ansem van A.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Ansem van C.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Ansem van H.G.R.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Ansem-Verstappen van M.F.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Arag Rechtsbijstand namens Van der Burgt	Leusden	8.2.1, 8.2.12
Arag Rechtsbijstand namens Van Erp	Leusden	8.2.4, 8.2.8, 8.2.11, 8.2.12
Arkel van J.D.	Son	8.2.3, 8.2.5, 8.2.6
Arnts WBM	Bakel	8.2.1, 8.2.2, 8.2.8
Arte	Helmond	8.2.7
Artofil BV	Deurne	8.2.7
Arts A.	Helmond	8.2.1, 8.2.2, 8.2.8
Arts R.A.J.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Arts W.M.J.M.	Nuenen	8.2.1, 8.2.2, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.10, 8.2.11
Ascender	Eindhoven	8.2.7
Aspert van K.	Lieshout	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.12

Naam Indiener	Plaats	Paragrafen
Asseldonk van F.J.	Veghel	8.2.1, 8.2.10, 8.2.11
Asseldonk van H.	Veghel	8.2.1, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.11, 8.2.12
Asseldonk van P.	Veghel	8.2.1, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.11, 8.2.12
Asten - Beckmans van J.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Asten van H.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Asten van T.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Autosalon Doornhoek	Veghel	8.2.8, 8.2.12
B G	Son	8.2.2, 8.2.3
Baas J.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Bakel van J.M.	Veghel	8.2.1, 8.2.8, 8.2.10, 8.2.11, 8.2.12
Bakker M.H.	Lieshout	8.2.3, 8.2.8
Bakker Th.P.J.	Maassluis	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Balkom van E.	Helmond	8.2.1, 8.2.2, 8.2.8
Bankers J.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Bartels J.	Etten-Leur	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Barten J.H.A.W.	Veghel	8.2.8, 8.2.12
Barten W.J.	Veghel	8.2.8, 8.2.12
Bavaria	Lieshout	8.2.7
Beckers I.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Becking L.K.	Son En Breugel	8.2.1, 8.2.6, 8.2.8
Bedet J.M.S.	Son	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.10
Beek van J	Son	8.2.1, 8.2.12
Beekmans A.J.F.	Beek En Donk	8.2.4, 8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Beekmans M.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Beekmans P.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Beekmans T.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Beekmans Transport Bv	Erp	8.2.7
Beekmans W.	Breugel	8.2.1, 8.2.3, 8.2.10, 8.2.11
Beekmans-Rutten H.T.A.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Beer de H.	Breugel	8.2.1, 8.2.2, 8.2.11
Beijers H.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Beket-Gobel M.J.A.	Son En Breugel	8.2.1, 8.2.2, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.10, 8.2.11
Bekhoven van D.F.M.	Eindhoven	8.2.3
Bekkers aajm	Veghel	8.2.4, 8.2.9
Bekkers aajm	Veghel	8.2.4, 8.2.8, 8.2.9
Bekkers S.	Helmond	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Beks S.	Helmond	8.2.1, 8.2.2, 8.2.8
Bekx H.	Lieshout	8.2.3, 8.2.8, 8.2.12
Bekx J.	Lieshout	8.2.3, 8.2.8, 8.2.12
Bekx J.L.H.	Lieshout	8.2.3, 8.2.8
Bekx van Ass M.	Lieshout	8.2.3, 8.2.8, 8.2.12
Beljaars M.A.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Beljaars Zelissen B.M.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12

Naam Indiener	Plaats	Paragrafen
Beniers J.J.	Lieshout	8.2.3, 8.2.8, 8.2.12
Benink W.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Benink W.E.	Bakel	8.2.6, 8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Bens H.	Odiliapeel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Berben M.M.C.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.12
Berg v.d. A.J.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Berg v.d. G.	Gemert	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Berg van den H.	Helmond	8.2.1, 8.2.2, 8.2.8
Bergh v.d. B.	Beek En Donk	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Bergmans R.F.	Son	8.2.3, 8.2.6, 8.2.10
Bergmans R.F. namens Dorpsbelang Son en Breugel	Son	8.2.3, 8.2.6, 8.2.10
Berk van den C.H.	Aarle-Rixtel	8.2.4, 8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Berk van den P.W.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Berk van R.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Berkel v. F.L.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Berkel van C.J.M.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Berkel van M.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Berkmortel - Timmers van den J.M.C.	Veghel	8.2.8, 8.2.12
Berkmortel v.d. A.	Veghel	8.2.1, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.11, 8.2.12
Berkmortel v.d. E.M.H.	Deurne	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Berlo A.J.M.	Lieshout	8.2.3, 8.2.8, 8.2.12
Berlo van C.	Veghel	8.2.1, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.11, 8.2.12
Berlo van F.A.C.	De Mortel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Berlo van G.H.A.	Lieshout	8.2.3, 8.2.8, 8.2.12
Berlo van G.J.A.	Erp	8.2.1, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.11, 8.2.12
Berlo van H.J.C.	Veghel	8.2.8, 8.2.11, 8.2.12
Berlo van J.L.J.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Berlo van L.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Berlo van M.A.G.	Lieshout	8.2.3, 8.2.8, 8.2.12
Berlo van W.J.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.12
Berloo van J.A.M.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.12
Bertrand J.E.P.G.	Helmond	8.2.1, 8.2.2, 8.2.8
Beukering M.I.M.	Eindhoven	8.2.1
Beuman G.C.A.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Beuving G.	Nederwetten	8.2.1, 8.2.6
Bevers F.W.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Bevers G.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Biemans - Migehele J.P.H.	Lieshout	8.2.3, 8.2.8, 8.2.12
Biemans A.E.P.	Aarle-Rixtel	8.2.4, 8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Biemans A.G.	Lieshout	8.2.3, 8.2.8, 8.2.12
Biemans E.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.2, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Biemans J.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.2, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.10,

Naam Indiener	Plaats	Paragrafen
		8.2.12
Biemans J.H.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Biemans N.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.2, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.12
Biemans R.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.2, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Biemans S.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.2, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Biemans S.M.J.	Lieshout	8.2.3, 8.2.8, 8.2.12
Biemans-Corsten L.A.M.	Mariahout	8.2.1, 8.2.2, 8.2.3, 8.2.5, 8.2.10, 8.2.12
Biggelaar van den BJM	Nuenen	8.2.2
Bilt van de L.R.A.	Veghel	8.2.1, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.11, 8.2.12
Binnenhei R.J.	Helmond	8.2.8
Birkemeyer MM	Nuenen	8.2.1, 8.2.2, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.11
Bladel van J.	Helmond	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Blankenstijn JC	Son	8.2.1, 8.2.9
Blankenstijn-Coppelmans J.M.E.	Son	8.2.1
Blankers J.M.C.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Bloem ALJP	Beek En Donk	8.2.9
Blom IJslanders	Veghel	8.2.2, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.10, 8.2.11
Blom S.J.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Boer den L	Eindhoven	8.2.4
Boer H.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.12
Boerderij Migchels	Beek En Donk	8.2.6, 8.2.9, 8.2.10, 8.2.12
Boerman M.E.H.	Helmond	8.2.6, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.11
Bogaard S.	Helmond	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Bogaard van den R.H.G.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.12
Bogaers J	Helmond	8.2.6, 8.2.8
Boheemen van J.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.12
Boheemen van L	Haarlem	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.12
Boheemen van M.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.12
Boheemen van W.G.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.12
Boheemen-van der Most van M.S.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.12
Boheemen-van der Most van M.S.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.2
Bokhoven van P.J.M.	Helmond	8.2.1
Boltjes S.P.	Lieshout	8.2.4, 8.2.10
Boltjes S.P.	Lieshout	8.2.2, 8.2.3, 8.2.10
Boogaard v.d. E.	Helmond	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Boogaard v.d. G.J.A.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Boogaard v.d. J.H.P.M.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Boogaard van den A.J.G.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Boogaard van den AJG	Veghel	8.2.1, 8.2.12
Boogaard van den L.L.A.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Boogaard van den M.	Beek En Donk	8.2.6, 8.2.9
Boom v. Grinsen v.d. H.N.M.	Veghel	8.2.1, 8.2.11

Naam Indiener	Plaats	Paragrafen
Boom v.d. A.A.M.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Boom van den A.J.H.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Boom van den J.L.M.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Boom van den M.	Gemert	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Boom van den P.J.A.	Lieshout	8.2.3, 8.2.8
Boom-van de Ven van den C.C.A.D.M.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Bos van den M.R.J.M.	Aarle-Rixtel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Bosch M.C.A.M.	Veghel	8.2.1, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.11, 8.2.12
Bosch van den C.F.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Bosch van den E.	Lieshout	8.2.1, 8.2.3, 8.2.6, 8.2.8
Bosch van den H.C.M.	Helmond	8.2.8
Bosch-Kanters van den J.M.A.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Boselic	Helmond	8.2.1, 8.2.2, 8.2.8
Boskamp & Willems advocaten namens Van Zeeland	Eindhoven	8.2.1, 8.2.12
Bosman	Eindhoven	8.2.7
Bosshardt H.J.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Botti J.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Boudewijns G.J.M.J.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Boudewijns L.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Boudewijns M.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Boudewijns-Lambooi E.A	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
bouman a.m.	Nuenen	8.2.1, 8.2.2, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.10, 8.2.11
Bouman P.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.8
Bouw A.	Lieshout	8.2.3, 8.2.8, 8.2.12
Bouw R.	Lieshout	8.2.3, 8.2.8, 8.2.12
Bouwe A.M.	Erp	8.2.1, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.11, 8.2.12
Bouwe M.J.A.	Erp	8.2.1, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.11, 8.2.12
Bouwend Zuidoost-Brabant	Eindhoven	8.2.7
Bouwman H.P.M.W.	Helmond	8.2.1, 8.2.2, 8.2.8
Bouwmans H.J.D.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Bouwmans H.N.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Bouwmans J.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Bouwmans J.	Bakel	8.2.6, 8.2.8, 8.2.12
Bouwmans J.M.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Bouwmans M.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Bouwmans M.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Box - Biemans R.A.M.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.12
Box W.H.Th.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.12
Boxmeer v. J.	Helmond	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Boxmeer van A.P.M.	Erp	8.2.1, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.11, 8.2.12
Boxmeer van E	Veghel	8.2.6, 8.2.9, 8.2.12
Boxmeer van J.H.W.	Veghel	8.2.4, 8.2.8, 8.2.12

Naam Indiener	Plaats	Paragrafen
Boxmeer van L.E.L.M.	Aarle-Rixtel	8.2.2, 8.2.3
Boxmeer van M.	Aarle-Rixtel	8.2.2, 8.2.3
Boxtel van E.J.M.	Aarle-Rixtel	8.2.4, 8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Braak van den H.	Erp	8.2.1, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.11, 8.2.12
Brabantse Milieufederatie	Tilburg	8.2.1, 8.2.2, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.10, 8.2.11
Bragt van AM	Helmond	8.2.1, 8.2.10
Brans F.J.A.	Beek En Donk	8.2.1
Branten F.T.H	Bakel	8.2.6, 8.2.8
Breuers A.M.	Helmond	8.2.1
Breusers FPH	Nederwetten	8.2.1, 8.2.2, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.11
Brink A.M.	Helmond	8.2.1, 8.2.2
Brink P.A.	Helmond	8.2.1, 8.2.2
Brink P.D.	Helmond	8.2.1, 8.2.2
Broek Robbescheuten van den M.W.A.	Lieshout	8.2.3, 8.2.8, 8.2.12
Broek v.d. B.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Broek v.d. R.	Helmond	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Broek v.d. Th.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Broekema A	Son En Breugel	8.2.3, 8.2.8
Broekema-Bruinsma M.C.	Son En Breugel	8.2.1, 8.2.2, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.10, 8.2.11
Broekhoven van J.C.P.	Nuenen	8.2.1, 8.2.2
Broekmans A.W.	Lieshout	8.2.3, 8.2.8, 8.2.12
Broek-v. Melis v.d. H.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Brok den A.C.A.M.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Broks R.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Brouha M.	Lieshout	8.2.3, 8.2.8
Brouha-Richard E.Y.E.	Lieshout	8.2.3, 8.2.8
Brouwer de A.M.	Helmond	8.2.1, 8.2.2, 8.2.8
Brouwers	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Bruijn de E.L.M.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Bruijne de MHALA	Helmond	8.2.1
Bruin de W.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Bruinsma J.H.P.	Breugel	8.2.3, 8.2.8
Bruinsma W.	Breugel	8.2.1, 8.2.2, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.10, 8.2.11
Brule van den H.A.M.	Helmond	8.2.1, 8.2.12
Brusselaars G.W.M.	Lieshout	8.2.3, 8.2.8, 8.2.12
Buddingh' C.F.E.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.2, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.10, 8.2.11, 8.2.12
Buitelaar PAE	Helmond	8.2.1, 8.2.2, 8.2.8
Burg C.H.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Burgt v.d. C.M.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Burgt v.d. D.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12

Naam Indiener	Plaats	Paragrafen
Burgt v.d. H.H.A.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Burgt v.d. P.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Burgt v.d. Th.H.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Burgt van der J.M.M.	Lieshout	8.2.3, 8.2.8, 8.2.12
Burgtbouw	Deurne	8.2.7
Bussel van S.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Bussel van S.L.A.C.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Buurtschap LijnRecht	Erp	8.2.4, 8.2.8, 8.2.9
Buurtvereniging Den Doornhoek	Veghel	8.2.1, 8.2.8, 8.2.10
BZW Helmond/Peelregio	Tilburg	8.2.7
C. Kornuyt BV	Helmond	8.2.7
Callus J	Nuenen	8.2.7
Carp J.C.	Son En Breugel	8.2.1, 8.2.2, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.10, 8.2.11
CDA Laarbeek	Beek En Donk	8.2.6, 8.2.8, 8.2.9
Ceelen T.E.M.	Lieshout	8.2.3, 8.2.8, 8.2.12
Ceelen T.E.M.	Lieshout	8.2.1, 8.2.2, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.10, 8.2.11
Ceelen-Scheepers C.E.	Lieshout	8.2.3, 8.2.8, 8.2.12
Cissen M.	Veghel	8.2.1, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.11, 8.2.12
Claasse M.	Erp	8.2.1, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.11, 8.2.12
Claasse S.	Erp	8.2.1, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.11, 8.2.12
Claassen R.H.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Claessen A.D.J.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.12
Claessens PACM	Helmond	8.2.1, 8.2.2, 8.2.12
CNV Vakcentrale namens Martens	Utrecht	8.2.1, 8.2.6, 8.2.8
Cohna P.T.M.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Comité Nederwettenzegtnee	Nederwetten	8.2.1, 8.2.2, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.10, 8.2.11
Comité Nederwettenzegtnee	Nederwetten	8.2.1, 8.2.2, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.10, 8.2.11
Commissie voor de m.e.r.	Utrecht	8.2.2, 8.2.5, 8.2.6
Consent - v.d. Heuvel M.P.H.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Coolen JGM	Son	8.2.1, 8.2.10
Coopmans H.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Coopmans W.A.	Aarle-Rixtel	8.2.4, 8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Coppelmans H.W.N.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Coppen L.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Coppens A.	Helmond	8.2.1, 8.2.2, 8.2.8
Coppens F.C.T.	Zijtaart	8.2.1, 8.2.12
Coppens J.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Cornelisse E.H.H	Beek En Donk	8.2.1, 8.2.2, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.10, 8.2.11
Cornelissen T.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.12

Naam Indiener	Plaats	Paragrafen
Cremers W.H.M.	Erp	8.2.1, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.11, 8.2.12
Croo de R.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Crooijmans - Crommentuin M.J.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Crooijmans H.L.	Lieshout	8.2.3, 8.2.8, 8.2.12
Crooijmans H.P.M.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Crooijmans L.J.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Crooijmans M.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Crooijmans-Slits J.A.M.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Cuijk v. A.W.M.D.	Helmond	8.2.1, 8.2.2, 8.2.8
Dael van GAHM	Nuenen	8.2.1, 8.2.3, 8.2.8
Dalen van W.	Helmond	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Dam van B.A.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Dam Van Mhg	Son	8.2.1
Dam van W.M.A.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Daniels J.	Lieshout	8.2.1, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.9
Daniëls R.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.12
Dankers A.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Daris wijptm	Helmond	8.2.8
Dauwerse E.M.	Nederwetten	8.2.1, 8.2.2, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.11
de Blijebig bv	Eindhoven	8.2.1, 8.2.12
De Gouden Leeuw	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
De Kleijn Fam.	Helmond	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
de Kramer CE	Helmond	8.2.1, 8.2.2, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.10, 8.2.11
De Vier Linden BV	Breugel	8.2.8
Dekker C.	Lieshout	8.2.1, 8.2.2, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.10, 8.2.11
Dekkers J.C.A.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.2, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.12
Dekkers MJF	Eindhoven	8.2.1, 8.2.2, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.10, 8.2.11
Dekkers P.	Lieshout	8.2.3, 8.2.8, 8.2.12
Delfgaauw MM	Son	8.2.1
Derks A.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Derks C.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Derks D.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Derks J.A.W.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Derks v.d. Ven M.J.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Deursen v. P.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Deursen van P.A.	Deurne	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Deursen van P.J.M.M.	Bakel	8.2.6, 8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Diebels Th.H.	Veghel	8.2.8, 8.2.12
Dijk - Kanters van J.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Dijk Kennen van W.P.M.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Dijk v. G.H.M.	Veghel	8.2.1, 8.2.11

Naam Indiener	Plaats	Paragrafen
Dijk v. J.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Dijk v. L.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Dijk v. L.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Dijk v. M.J.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Dijk van A.L.M.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.12
Dijk van B.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Dijk van D.J.T.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.12
Dijk van H.A.P.J.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Dijk van I.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Dijk van I. namens Werkgroep Lange Omleiding Bakel NEE	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Dijk van I.L.M.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Dijk van J.	Bakel	8.2.8, 8.2.12
Dijk van J.A.L.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Dijk van jhm	Breugel	8.2.2
Dijk van L.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Dijk van L.A.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Dijk van M.E.F.	Deurne	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Dijk van M.L.G.	Asten	8.2.6, 8.2.9, 8.2.12
Dijk van W.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.2, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.12
Dijk van W.G.M.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.12
Dijkstra N.J.J.P.	Son En Breugel	8.2.1, 8.2.10, 8.2.12
Dijli B.V.	Bakel	8.2.8, 8.2.12
Dings MJH	Eindhoven	8.2.1, 8.2.2, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.10, 8.2.11
Dinnessen G.F.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.2, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.10, 8.2.11
Dirks A.	Helmond	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Divakeran F.W.J.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Dommelen van	Veghel	8.2.1, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.11, 8.2.12
Dommelen van A.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Dommelen van A.G.	Erp	8.2.1, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.11, 8.2.12
Dongen van K.F.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.2, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.10, 8.2.11, 8.2.12
Dongen van S.W.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.2, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.10, 8.2.11, 8.2.12
Donk v.d. A.J.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Donk v.d. J.A.M.	Veghel	8.2.1, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.11, 8.2.12
Donk van de AGB	Nuenen	8.2.1
Donkers H.J.M.	Gerwen	8.2.1, 8.2.2, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.11
Donkers N.W.P.	Lieshout	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Dooren - Dirks van A.M.T.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.2, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Dooren van A.H.C.P.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.10, 8.2.12

Naam Indiener	Plaats	Paragrafen
Dooren van A.H.P.C.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.2, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.12
Dooren van A.H.P.C.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.2, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.10, 8.2.11, 8.2.12
Dooren van H.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Doppenberg HA	Helmond	8.2.2
Doremalen v. J.N.M.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Dörner M.	Maarheeze	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.12
Dorpsraad Beek en Donk	Beek En Donk	8.2.1, 8.2.2, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.10, 8.2.12
Dorpsraad Boerdonk	Erp	8.2.4, 8.2.9
Dorpsraad Eerde	Veghel	8.2.7
Dorpsraad Keldonk	Erp	8.2.4, 8.2.6, 8.2.9
Dorpsraad Nederwetten	Nuenen	8.2.2, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.6, 8.2.9
Dorpsraad Ommel	Ommel	8.2.6, 8.2.9
Dorpsraad Zijtaart	Veghel	8.2.1, 8.2.4, 8.2.5
Dortmans Dirk	Veghel	8.2.1, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.11, 8.2.12
Dortmans Dorus	Veghel	8.2.1, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.11, 8.2.12
Dortmans F.M.M.	Veghel	8.2.1, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.11, 8.2.12
Dortmans J.	Veghel	8.2.1, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.11, 8.2.12
Dortmans J.P.O.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Driessen P.C.G.	Aarle-Rixtel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Driessen R.A.J.M.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.12
Driessen-Wouters A.M.P.M.	Eindhoven	8.2.3, 8.2.8
Drost G.	Helmond	8.2.4, 8.2.9
Drumpt van R.A.M.	Nuenen	8.2.2, 8.2.3, 8.2.8
Duppen van A.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.12
Duppen van A.C.H.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.12
Duppen van J.	Leiden	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.12
Duppen van P.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.12
Duppen-Joosten van M.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.12
Duren van A.J.N.	Helmond	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Duren-Agten van W.J.P.N.	Helmond	8.2.6, 8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Dutch Defense Vehicle Systems BV (DDVS)	Helmond	8.2.7
Eertwegh van den c.a.t.m.	Breugel	8.2.2, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.11
Eetcafé de Sluis	Erp	8.2.12
Eijk van J.	Helmond	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Eijndhoven v. A.J.M.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Eijndhoven van --	Aarle-Rixtel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Eijsbouts BV, Koninklijke	Asten	8.2.7
Elfrink WAM	Eindhoven	8.2.3
Elsen van den J.M.D.	Helmond	8.2.1, 8.2.2, 8.2.8
Elsen van der E.	Eindhoven	8.2.1, 8.2.2, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.10, 8.2.12

Naam Indiener	Plaats	Paragrafen
Elsen-Vliegenberg v.d. M.	Helmond	8.2.1, 8.2.2, 8.2.8
Elshof LAM	Breugel	8.2.1
Elshout TPAM	Eindhoven	8.2.1, 8.2.2, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.10, 8.2.11
Elzen van den F.J.G.	Lieshout	8.2.3, 8.2.8, 8.2.12
Elzen van den G.W.M.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Embregts M.	Veghel	8.2.1, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.11, 8.2.12
Embregts R.	Veghel	8.2.1, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.11, 8.2.12
Embregts T.	Veghel	8.2.1, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.11, 8.2.12
Emden van J. A. J.	Son En Breugel	8.2.3
Emonds L.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Engelen Y.	Helmond	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Engels A.M.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.2, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.10, 8.2.11
Engels T.M.A.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.9
e-Quest Automatisering B.V.	Helmond	8.2.7
Eraspo BV	Helmond	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Eraspo BV Helmond	Helmond	8.2.8, 8.2.12
Erp v. A.J.S.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Erp v. Sleeuwen v. M.J.A.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Erp van H.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Erp van J.M.M.	Veghel	8.2.1, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.11, 8.2.12
Erp van L.A.H.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Erp van M.J.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Erp van M.M.T.J.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Erpse Bedrijven Kring	Erp	8.2.7
Esch van C.J.M.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Esch van P.M.B.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Essens P.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
ETB Willem Bos	Someren	8.2.7
Euro-Techniek	Veldhoven	8.2.7
Eware Software Electronics Mechanics	Son En Breugel	8.2.1, 8.2.2, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.10, 8.2.11
Fassbender M.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Fiers M.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Fiers-van Os A.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Fietsersbond	S-Hertogenbosch	8.2.1, 8.2.2, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.10, 8.2.11
Fluidwell bv	Veghel	8.2.7
Fooij C.J.M.J.	Eindhoven	8.2.1, 8.2.10
Francke J.C.	Nuenen	8.2.1, 8.2.2, 8.2.6, 8.2.11
Franke Nederland BV	Helmond	8.2.7
Gaalen van BD	Helmond	8.2.2
Gaalen van L	Helmond	8.2.1, 8.2.2, 8.2.8

Naam Indiener	Plaats	Paragrafen
Gaalen van RTJ	Helmond	8.2.8, 8.2.10
Ganzenwinkel van H	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.12
Gebr. van Eijk	Asten	8.2.7
Geerts J C T	Eindhoven	8.2.2, 8.2.3
Geffen v. D.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Geffen v. H.M.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Geffen v. J.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Geffen van A.J.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Geffen Van de Riet v. B.H.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Geffen van H.G.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Geffen van J.A.M.	Veghel	8.2.1, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.11, 8.2.12
Geijsel I.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Gelden H.J.	Bakel	8.2.8
Gelden R.	Kasterlee	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Gemeente Asten namens het college van B&W	Asten	8.2.6, 8.2.7, 8.2.9
Gemeente Deurne namens het college van B&W	Deurne	8.2.7
Gemeente Eindhoven namens het college van B&W	Eindhoven	8.2.5, 8.2.6, 8.2.7, 8.2.8, 8.2.11
Gemeente Gemert-Bakel namens het college van B&W	Gemert	8.2.6, 8.2.7, 8.2.8, 8.2.9
Gemeente Helmond namens het college van B&W	Helmond	8.2.4, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.9
Gemeente Laarbeek namens de gemeenteraad	Beek En Donk	8.2.4, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.10
Gemeente Laarbeek namens het college van B&W	Beek En Donk	8.2.4, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.10
Gemeente Nuenen, Gerwen en Nederwetten namens het college van B&W	Nuenen	8.2.3, 8.2.5, 8.2.8, 8.2.9
Gemeente Son en Breugel namens het college van B&W	Son	8.2.6, 8.2.8, 8.2.9
Gemeente Veghel namens het college van B&W	Veghel	8.2.4, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.9
Gemert van H.M.	Lieshout	8.2.3, 8.2.8, 8.2.12
Generalate Missionary Sisters of the PreciousBlood	Rome	8.2.1, 8.2.10
Gerard B.J.M.	Eindhoven	8.2.1, 8.2.2, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.10, 8.2.11
Gerritsen N.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Gerritsen W.	Helmond	8.2.2, 8.2.3
Geurts C.G.M.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Geurts W.	Milheeze	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Geurts-van Lierop M.	Milheeze	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12

Naam Indiener	Plaats	Paragrafen
Gielen J.	Helmond	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Giesen H.J.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.2, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Gijsbers - v.d. Rijt A.	Veghel	8.2.1, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.11, 8.2.12
Gils van mhja	Eerde	8.2.6
Gilsing M.	Lieshout	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.12
Gilsing M.M.F.	Lieshout	8.2.3, 8.2.8, 8.2.12
Gilsing-Wouters M.	Lieshout	8.2.3, 8.2.8, 8.2.12
Gils-van Houtum van J.J.M.	Eerde	8.2.1, 8.2.11
Gisllo di S.	Helmond	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Gisteren van S.B.J.B.	Beek En Donk	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.12
Gladdines C.J.M.	Helmond	8.2.1, 8.2.2, 8.2.8
Gludemans H.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Godefrooij -Frantzen CAM	Nuenen	8.2.1, 8.2.2, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.10
Godefrooij Ph.A.A.	Nuenen	8.2.1, 8.2.2, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.10
Goedhart-Van Rees E.T.	Son	8.2.1, 8.2.2, 8.2.6, 8.2.11
Goeij de M.J.M.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Goevaers R.	Lieshout	8.2.3, 8.2.8, 8.2.12
Gompel-Intven van F.	Beek En Donk	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.12
Goorts A.	Helmond	8.2.1, 8.2.2, 8.2.8
Gorkum van M.	Veghel	8.2.1, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.11, 8.2.12
Gorp v. M.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Gorp van G.M.M.	Helmond	8.2.1, 8.2.2, 8.2.8
Görtz W.L.M.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Gottenbos J.W.	Veghel	8.2.1, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.11, 8.2.12
Greef de H.A.L.	Helmond	8.2.7, 8.2.8
Greep L.M.	Deurne	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Griensven van F.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.2, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Griep L.M.	Eindhoven	8.2.1, 8.2.2, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Gringhuis J.A.	Helmond	8.2.1, 8.2.2, 8.2.8
Grinsven van H.M.A.	Veghel	8.2.8, 8.2.12
Groen de F.	Eindhoven	8.2.1, 8.2.2, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.10, 8.2.11
Groen R.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Groenendaal P.J.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.12
Groenendaal-de Waard H.C.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.12
Groenendijk A	Eindhoven	8.2.1
GroenLinks Nuenen c.a.	Nuenen	8.2.1, 8.2.2, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.10, 8.2.11
GroenLinks Nuenen Geldrop - Mierlo e.o.	Geldrop	8.2.1, 8.2.2, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.10, 8.2.11
Groot de L.G.M.	Lieshout	8.2.1, 8.2.3, 8.2.6, 8.2.8

Naam Indiener	Plaats	Paragrafen
Groot de M.	Lieshout	8.2.3, 8.2.8
Groot de R.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Groot de W.H.J.H.	Nuenen	8.2.1, 8.2.2, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.10, 8.2.11
Groot K.S.	Nuenen	8.2.1, 8.2.2, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.11
Groot-Baart J.J.	Nuenen	8.2.1, 8.2.2, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.11
Groot-Geven de P.J.C.	Nuenen	8.2.1, 8.2.2, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.10, 8.2.11
Grootveld H.J.J.A.M.	Eindhoven	8.2.1, 8.2.5
Gruijters J.P.H.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.10
Gruijters L.H.W.M.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.12
Gruijters L.J.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Gruijthuijzen F.H.L.	Breugel	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.10, 8.2.12
Gruijthuijzen P.B.C.	Breugel	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.10, 8.2.12
Grunsven R.H.C.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Grunsven van M.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Grunsven van R.H.C.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Gudden M.	Helmond	8.2.1, 8.2.2, 8.2.8
Haan Bouwmans de R.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Haan d. G.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Haan H.P.	Helmond	8.2.1, 8.2.2, 8.2.8
Haan J.	Breugel	8.2.3, 8.2.8
Haandel van A.W.M.	Erp	8.2.1, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.11, 8.2.12
Haandel van P.A.	Son En Breugel	8.2.3
Habraken A.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Habraken A.H.M.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Habraken C.H.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Habraken Fam.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Habraken J.A.F.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Habraken M.J.P.	Veghel	8.2.1, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.11, 8.2.12
Hagelaar F.	Helmond	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Hageman J.J.	Breugel	8.2.3, 8.2.6, 8.2.10
Hagen S.H.	Son	8.2.1, 8.2.2, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.10, 8.2.11
Hal van BMM	Son	8.2.1, 8.2.2, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.10, 8.2.11
Halem van A	Eindhoven	8.2.1, 8.2.2, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.10, 8.2.11
Handelsbedrijf de Beemd	Bakel	8.2.8, 8.2.12
Hangelbroek N.	Helmond	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Hartman C.H.J.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Hartog J.W.	Son En Breugel	8.2.1, 8.2.2, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8,

Naam Indiener	Plaats	Paragrafen
		8.2.9, 8.2.10, 8.2.11
Haterd v.d. A.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Havermans M.	Eindhoven	8.2.1, 8.2.2, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.6, 8.2.9, 8.2.10, 8.2.11, 8.2.12
Heemkundekring Son en Breugel HSB	Son	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.8
Heertum van F.A.M.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Heertum van M.	Erp	8.2.1, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.11, 8.2.12
Hees van M.J.F.	Helmond	8.2.1, 8.2.2, 8.2.6, 8.2.10, 8.2.12
Heesakkers A.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Heesakkers A.J.M.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Heeswijk van M.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Heeswijk van T.J.A.	Veghel	8.2.12
Heger R.	Erp	8.2.1, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.11, 8.2.12
Heidt J.E.C.	Helmond	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Heidt W.A.	Helmond	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Heijden - Beckmans van der W.	Westerbeek	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Heijden - van den Heuvel van der A.J.	'S-Hertogenbosch	8.2.4, 8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Heijden - Van Hooft v.d. G.M.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Heijden- Beckmans van der W.P.J.M.	Westerbeek	8.2.8
Heijden v.d. A.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Heijden v.d. B.	Veghel	8.2.1, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.11, 8.2.12
Heijden v.d. J.T.M.	Veghel	8.2.1, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.11, 8.2.12
Heijden v.d. M.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Heijden v.d. M.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Heijden v.d. R.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Heijden v.d. W.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Heijden van der A.H.M.	'S-Hertogenbosch	8.2.4, 8.2.12
Heijden van der A.L.L.M.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Heijden van der A.M.A.M.	Veghel	8.2.8, 8.2.12
Heijden van der AJM	Veghel	8.2.6, 8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Heijden van der E.J.T.W.	Helmond	8.2.1, 8.2.2, 8.2.8
Heijden van der H.A.M.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Heijden van der P.W.H.	Westerbeek	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Heijden van der S.B.B.	Uden	8.2.1
Heijden van der W.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Heijningen van A.J.	Nuenen	8.2.1, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.11
Heijningen van F.G.P.	Nuenen	8.2.1, 8.2.2, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.11
Hekkelman Advocaten namens Vervoort	Nijmegen	8.2.6, 8.2.8, 8.2.12
Helcrum van J.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Helmond v. A.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Helmond van W.	Helmond	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Helsper H.	Helmond	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.12
Hendriks A.	Veghel	8.2.1, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.11, 8.2.12
Hendriks G.P.M.	Aarle-Rixtel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12

Naam Indiener	Plaats	Paragrafen
Hendriks J.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Hendriks M.H.	Helmond	8.2.1, 8.2.2, 8.2.8
Hendriks MJMJ	Nederwetten	8.2.6
Hendriks B.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Henstra K	Eindhoven	8.2.1, 8.2.2, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.10, 8.2.11
Herberg De Brabantse Kluis	Aarle-Rixtel	8.2.6, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.12
Herijgers - Voets M.J.W.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Hermans - Verbers T.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Hermans T.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Hermanussen H.	Lieshout	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.12
Hertogs H.	Helmond	8.2.8, 8.2.12
Heugten - van Cuijk van J.	Helmond	8.2.1, 8.2.2, 8.2.8
Heugten v. J.	Helmond	8.2.1, 8.2.2, 8.2.8
Heugten van G.J.A.M.	Nuenen	8.2.3, 8.2.8
Heurter J.W.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.12
Heuvel de Vries v.d. P.L.M.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Heuvel L.	Lieshout	8.2.1, 8.2.2
Heuvel v.d. A.M.J.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Heuvel v.d. C.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Heuvel v.d. H.S.	Erp	8.2.1, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.11, 8.2.12
Heuvel v.d. J.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Heuvel v.d. J.M.	Milheeze	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Heuvel v.d. M.J.A.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Heuvel v.d. T.M.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.12
Heuvel van den C.P.M.	Bakel	8.2.6, 8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Heuvel van den F.A.M.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.12
Heuvel van den J.P.M.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Heuvel van den M.F.C.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Heuvel W.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Heuvel-de Vries van den N.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Heuvel-Schrama van den L.F.M.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.12
Heuvel-van Ansem v.d. C.H.	Milheeze	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Heuven van J.I.M.W.	Milheeze	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Heystee GJB	Son	8.2.1
Hilgers E.J.M.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Hoeben R.	Helmond	8.2.4, 8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Hoefnagel C.H.M.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Hoefslout F.A.M.	Son En Breugel	8.2.5
Hofman - de Guchtencire E.M.M.	Son	8.2.1
Hofman J.A.M.	Son	8.2.1
Hofstad van der G.L.A.H.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Holdrinet G.H.J.	Eindhoven	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.6, 8.2.10
Hollanders M.J.M.	Veghel	8.2.1, 8.2.11

Naam Indiener	Plaats	Paragrafen
Hoof van ALAM	Veghel	8.2.8, 8.2.12
Hoof van G.A.M.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Hoof van J.A.H.	Lieshout	8.2.3, 8.2.8, 8.2.12
Hoof van J.M.J.T.	Helmond	8.2.12
Hoof van P.J.J.M.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Hoof van P.L.	Lieshout	8.2.3, 8.2.8, 8.2.12
Hoof van W.A.G.	Helmond	8.2.8
Hoof-Renders van P.M.H.M.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Hooft v. J.A.M.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Hooft van A.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Hooft van A.G.M.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Hooft van der W.F.J.	Son En Breugel	8.2.1, 8.2.8, 8.2.9
Hooft-Eskens van der M.J.J.	Son En Breugel	8.2.1, 8.2.8, 8.2.9
Hoof-van de Laar van N.P.G.	Helmond	8.2.8
Hoogen v.d. R.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Hoogenboom MCW	Maastricht	8.2.1, 8.2.2, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.11
Hoogenstraaten M.	Eindhoven	8.2.1, 8.2.2, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.10, 8.2.11, 8.2.12
Hoogers M.M.H.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Hooglugt L.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Hooglugt-Verhoeven J.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Hoor ten F.H.	Nuenen	8.2.1, 8.2.2, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.10, 8.2.11
Horsen van R.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Horst F.J.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Horst v.d. A.J.E.M.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Horst v.d. H.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Horst van der W.G.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Houet P.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Hout v. H.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Hout van H.J.M.	Bakel	8.2.2, 8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Hout van J.	Helmond	8.2.1, 8.2.4, 8.2.12
Hout van J.	Helmond	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Hout van J.	Helmond	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Houten van Th.P.M.	Lieshout	8.2.3, 8.2.8, 8.2.12
Hoveniersbedrijf Ton Bouman	Nuenen	8.2.1, 8.2.6
Huddleston Slater M.C.D.	Son En Breugel	8.2.1, 8.2.2
Huizinga J.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Hulsentop van W.H.	Eindhoven	8.2.1, 8.2.6, 8.2.9, 8.2.10
Hulsentop van W.H.	Eindhoven	8.2.2, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.10
Hunnekens H.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Hurk v.d. A.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Hurk v.d. H.L.M.	Veghel	8.2.1, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.11, 8.2.12
Hurk van den A.	Veghel	8.2.1, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.11, 8.2.12

Naam Indiener	Plaats	Paragrafen
Hurk van den P.A.G.	Lieshout	8.2.3, 8.2.8, 8.2.12
Hurk van den P.J.M.	Veghel	8.2.1, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.11, 8.2.12
Hurkmans	Helmond	8.2.1, 8.2.2, 8.2.8
Hurkmans Woltering H.J.M.	Helmond	8.2.1, 8.2.2, 8.2.8
ICEBERG Business Solutions	Helmond	8.2.8
Idema P.W.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Ijkelen van Grunsven H.B.A.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Isbouts G.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Isla Fam.	Veghel	8.2.1, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.11, 8.2.12
iven F.A.M.	Helmond	8.2.8
Iven-Binnenhei R.	Helmond	8.2.8
IVN namens afdeling Helmond	Helmond	8.2.1, 8.2.2
IVN namens afdeling Nuenen	Nuenen	8.2.1, 8.2.2, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.10, 8.2.11
jacobs jp.m	Gerwen	8.2.1, 8.2.10
Jans A.C.M.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.3, 8.2.8, 8.2.12
Jansen A.A.	Lieshout	8.2.3, 8.2.8, 8.2.12
Jansen H.G.	Nuenen	8.2.1
Jansen J.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Jansen RGLF	Nuenen	8.2.3, 8.2.4, 8.2.8
Jansen Th.M.	Lieshout	8.2.3, 8.2.8, 8.2.12
Jansen v. Zutphen H P	Erp	8.2.1, 8.2.12
Jansen W.	Lieshout	8.2.3, 8.2.5, 8.2.8, 8.2.12
Janssen - Jansen K.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.12
Janssen C.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.12
Janssen C.	Helmond	8.2.1, 8.2.2, 8.2.8
Janssen F.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.12
Janssen F.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.12
Janssen J.D.	Nuenen	8.2.1, 8.2.2, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.10, 8.2.11
Janssen M.	Helmond	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Janssen M.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.12
Janssen M.J.L.	Helmond	8.2.6, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.11
Janssen M.M.	Veghel	8.2.4, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.11
Janssen R.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Janssen R.	Egchel	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.12
Janssen T.	Vlieden	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Janssen V.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Jaspers Fam.	Helmond	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Jaspers J.J.P.M.	Helmond	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Jaspers-Rijnders M.P.R.	Helmond	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Jeurgens A.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.12
Jong de fam.	Helmond	8.2.1, 8.2.2, 8.2.8
Jong de M.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.12

Naam Indiener	Plaats	Paragrafen
Jonge De J	Eindhoven	8.2.1, 8.2.2, 8.2.3
Jongen R.G.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Jonkers M.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Jonkers M.J.	Nederwetten	8.2.1, 8.2.2, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.11
Jonkers van Doorn W.P.E.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Joosten J.P.J.	Bakel	8.2.2, 8.2.8, 8.2.12
Joosten L.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Joosten M.T.G.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Joosten W.C.G.M.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Kaathoven van L.J.T.	Lieshout	8.2.1, 8.2.2, 8.2.3, 8.2.8
Kaathoven-Claasse van S	Erp	8.2.6, 8.2.12
Kalsbeek van D.N.	Helmond	8.2.1, 8.2.4, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.10, 8.2.12
Kalsbeek-Nagel van Corine	Helmond	8.2.1, 8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Kamonphop B.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Kamp T.C.M.	Aarle-Rixtel	8.2.8, 8.2.9
Kampen A.C.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Kampen Dams J.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Kamphorst J.C.B.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Kandelaars G.M.	Helmond	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Kanters H.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Kanters J.M.A.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Kanters L.	Veghel	8.2.1, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.11, 8.2.12
Kanters PMLM	Veghel	8.2.1, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.11, 8.2.12
Kasteren v. M.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Kasteren van M.C.J.	Breugel	8.2.2, 8.2.3, 8.2.8
Keetels-van Erp H.J.M.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Keil D.J.A.J.L	Eindhoven	8.2.1, 8.2.2, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.10, 8.2.11
Kempen van A	Helmond	8.2.8
Kempen van B.M.G.C.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Kempen van G.M.N.J.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Kempen van P.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Kentgens C.M.M.	Helmond	8.2.1, 8.2.2, 8.2.8
Kerkhof Gebr.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Kerkhof v.d. G.	Helmond	8.2.1, 8.2.2, 8.2.8
Kerkhof van de N.	Helmond	8.2.1, 8.2.2, 8.2.8
Kersten N.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Kersten T	Helmond	8.2.1, 8.2.2, 8.2.8
Kersten W.T.J.	Son	8.2.1, 8.2.2, 8.2.6
Kerstjens C.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Kerstjens N.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Kessel van C.J.M.P.	Veghel	8.2.8, 8.2.12
Kessel van J.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.12

Naam Indiener	Plaats	Paragrafen
Kessel van N.	Milheeze	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Kessel van W.	Beek En Donk	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Kessels A.F.M.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.4, 8.2.10, 8.2.12
Ketelaars A.	Eindhoven	8.2.1, 8.2.2, 8.2.3, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.10, 8.2.11
Ketelaars L.T.M.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Ketelaars M.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Keulen van C.T.F.	Gerwen	8.2.2, 8.2.3
Kies M.E.	Eindhoven	8.2.1, 8.2.2, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.10, 8.2.11
Kimmenade - Beekmans v.d. J.H.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Kimmenade v.d. G.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Kimmenade v.d. G.A.G.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Kingma A.M.	Nuenen	8.2.1, 8.2.2, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.10, 8.2.11
Kivits E.	Helmond	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Kivits L.J.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.12
Klaasen - Knoops W.M.C.	Bakel	8.2.8, 8.2.12
Klaasen Knoops M.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Klaasen N.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Klaasen S.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Klaasen W.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Klaasen W.P.A.M.	Bakel	8.2.8, 8.2.12
Klaus G.	Helmond	8.2.1
Kleijn De WAJ	Helmond	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Kleijn De WAJ	Helmond	8.2.1, 8.2.12
kleijngeld eam	Veghel	8.2.8
kleyn Winkel J.	Son En Breugel	8.2.1, 8.2.2, 8.2.3, 8.2.10
Klok van de A.I.	Veghel	8.2.1, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.11, 8.2.12
Klomp F.W.M.	Breugel	8.2.8, 8.2.12
Klomp P.J.M.	Lieshout	8.2.2, 8.2.3, 8.2.8
Knoet F	Son En Breugel	8.2.1, 8.2.2, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.10, 8.2.11
Koat bv	Someren	8.2.7
Kobussen J.A.	Lieshout	8.2.2, 8.2.3, 8.2.8, 8.2.12
Kobussen-van der Linden M.J.	Lieshout	8.2.2, 8.2.3, 8.2.8, 8.2.12
Koch G.M.C.A.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.12
Koch J.A.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.12
Koets H	Helmond	8.2.6, 8.2.8, 8.2.10
Koetsier L.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Kok de P.J.A.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Koning A.H.C.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.12
Koning de P.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Koolen A.	Asten	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12

Naam Indiener	Plaats	Paragrafen
Koolen H.	Nuenen	8.2.1, 8.2.2, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.10, 8.2.11
Koolen J.F.L.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Koot C. namens Raackt	Mierlo	8.2.7
Kooten van F.J.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.12
kop m.c	Nederwetten	8.2.1, 8.2.2, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.11
Kort de S.	Helmond	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Korteling R.S.	Eindhoven	8.2.1, 8.2.3, 8.2.6, 8.2.12
Koster de J.	Veghel	8.2.1, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.11, 8.2.12
Kraaij A.B.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Kramer de Ir. L.G.	Helmond	8.2.6
Kramer de L.G.	Helmond	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Kranen A.	Nuenen	8.2.3, 8.2.6
Kremers E.A.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Krieken van M.H.M.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.12
Krol M.J.J.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Krol W.J.J.M.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Kronenburg van A.C.M.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Kuijpers A.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Kuijpers E.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Kuijpers H.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Kuijpers P.M.M.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Kuijpers T.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Kuijpers van Neerven M.Th.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Kuijpers W.G.J.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.12
Kuster de W.J.P.	Lieshout	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.12
Kusters M.J.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Kuypers H.	Helmond	8.2.1
Kweens J.G.	Lieshout	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.12
Laak van der H.G.Th.	Deurne	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Laar v.d. A.J.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Laar van de A.F.J.	Veghel	8.2.4, 8.2.5
Laat de A.A.M.	Son	8.2.2
Laat de M.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Laat de T.	Son	8.2.1, 8.2.2, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.11
Lambooy J.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Lammers H.P.W.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.12
Landbouwbedrijf Mathijseind V.O.F	Bakel	8.2.6, 8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Landgoed d'n Heikant	Aarle-Rixtel	8.2.12
Landman J.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Lange de R.J.A.	Sigriswil	8.2.3, 8.2.8
Lange W.M.	Son	8.2.3, 8.2.8
Lankveld V.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Lankveld van E.K.M.	Beek En Donk	8.2.3, 8.2.8, 8.2.12

Naam Indiener	Plaats	Paragrafen
Lankveld van K.C.G.M.	Lieshout	8.2.3, 8.2.8, 8.2.12
Lankvelt van APJ	Veghel	8.2.6, 8.2.8, 8.2.12
Lankvelt van Fam.	Nuenen	8.2.6, 8.2.9, 8.2.12
Lankvelt van M.H.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Lankvelt van M.H.T.M.	Veghel	8.2.1, 8.2.4, 8.2.6
Lasance CJM	Nuenen	8.2.1, 8.2.2, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.11
Lathouwers W.	Veghel	8.2.1, 8.2.8, 8.2.11
Leander A.H.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Lebens RHJM	Helmond	8.2.8
Leenders Architecten en Ingenieurs	Veghel	8.2.7
Leenders D.A.J.W.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Leenders E.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Leenders W.A.C.	Erp	8.2.12
leenen j	Bakel	8.2.4
Leenen M.	Breugel	8.2.1, 8.2.2, 8.2.3, 8.2.8
Leest de LM	Lieshout	8.2.2, 8.2.12
Leest van der J.M.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Leest van M.P.	Nederwetten	8.2.1, 8.2.2, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.10, 8.2.11, 8.2.12
Leeuwen van D.	Nuenen	8.2.1
Leeuwen van S.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Legro	Asten	8.2.7
Leijen ACM	Nuenen	8.2.1, 8.2.6, 8.2.10
Leijten-Van Rijbroek G.P.L.M.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Lelieveld v.d. Zanden W.L.F.H.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Lemmens L.J.P.J.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.12
Lemmens-van Heijst H.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.12
Lenssen - de Corte C.M.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Leuken van T.G.A.J.	Helmond	8.2.1, 8.2.8
Lhoest G.L.M.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Lhoëst-Van De Ven A.M.W.A.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.2, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.12
Liefting S.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Lierop v. M. namens Werkgroep Lange Omleiding Bakel NEE	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Lierop v. R.	Beek En Donk	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Lierop van A.	Helmond	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Lierop van den Heuvel van M.E.H.M.	Helmond	8.2.8, 8.2.9
Lierop van F.L.H.G.	Helmond	8.2.1, 8.2.2, 8.2.8
Lierop van F.P.J.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Lierop van G.S.	Helmond	8.2.1, 8.2.2, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.11
lierop van I.M.E.L.	Helmond	8.2.1, 8.2.8
Lierop van J.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Lierop van J.J.H.M.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.2, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.12

Naam Indiener	Plaats	Paragrafen
Lierop van J.J.M.	Lieshout	8.2.1, 8.2.2, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.12
Lierop van M.	Helmond	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Lierop van M.E.H.M.	Helmond	8.2.6, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.10
Lierop van M.L.M.	Helmond	8.2.8, 8.2.9, 8.2.10
Lierop van MLG	Helmond	8.2.1, 8.2.8, 8.2.11
Lierop van R.J.P.M.	Beek En Donk	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.12
Lierop van R.J.P.M.	Beek En Donk	8.2.1, 8.2.2, 8.2.3, 8.2.8
Lierop van S.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Lierop van S.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Lieshout BV, Behcermaatschappij Contact	Lieshout	8.2.7
Lieshout v.	Lieshout	8.2.3, 8.2.8
Lieshout v. J.P.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Lieshout van J.	Lieshout	8.2.3, 8.2.8, 8.2.12
Lieshout van M.	Lieshout	8.2.3, 8.2.8
Lima D.C.	Helmond	8.2.1, 8.2.2, 8.2.8
Linden v.d. A.M.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Linden v.d. M.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Linden v.d. M.G.H.	Veghel	8.2.1, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.11, 8.2.12
Linden van de P.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Linden van der A.N.	Nuenen	8.2.1, 8.2.2, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.10
Linden van der p.s.	Nuenen	8.2.1, 8.2.2, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.10
Linden van der W.M.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Linden-v.d. Tillart v.d. A.G.M.	Veghel	8.2.1, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.11, 8.2.12
Linders G.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Linders G.P.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Linders J.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Linders L.M.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Lint van de M.J.A.	Helmond	8.2.1, 8.2.2, 8.2.8
Loon van R.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.12
Loosdregt van H.J.M.	Eindhoven	8.2.1
Loosdregt van P.	Eindhoven	8.2.1
Lucassen E.J.C.M.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.12
Lucassen J.M.H.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.12
Lucassen J.T.M.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.12
Lucassen L.J.G.M.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.12
Lucassen P.	Bakel	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.12
Luderer R.J.W.	Helmond	8.2.1, 8.2.2, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.10
Luijt van E.G.M.J.	Lieshout	8.2.3, 8.2.8, 8.2.12
Maas -	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Maas E.R.	Eindhoven	8.2.1, 8.2.2, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.10, 8.2.11
Maas J.	Veghel	8.2.1, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.11, 8.2.12
Maas J.	Milheeze	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12

Naam Indiener	Plaats	Paragrafen
Maas S.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Maas T.J.H.	Milheeze	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Maas T.J.H.	Milheeze	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Maaskant A.C.F.	Son En Breugel	8.2.3, 8.2.8
Maissan J.G.	Lieshout	8.2.3, 8.2.4, 8.2.8
Majo	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.12
Majoor P.H.	Helmond	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Manders - Slegers A.M.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Manders A.L.	Nuenen	8.2.1, 8.2.2, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.10, 8.2.11
Manders F.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Manders M.F.C.A.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Manders P	Nuenen	8.2.1, 8.2.2, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.11
Manders, L.H.M.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Manders-Gooßen M.E.	Nuenen	8.2.1, 8.2.2, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.11
Marquez M.A	Helmond	8.2.1, 8.2.12
Martens A.E.	Helmond	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Martens H.J.	Helmond	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Martens J.	Helmond	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Martens Slits J.	Helmond	8.2.4, 8.2.12
Matser Familie	Helmond	8.2.1, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.10
Meduon Groep	Eindhoven	8.2.7
Meerakker v.d. A.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Meerakker v.d. F.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Meerakker v.d. M.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Meerakker v.d. P.J.A.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Meesters C.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Meesters L.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.12
Meesters L.J.F.	Aarle-Rixtel	8.2.4, 8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Meeuwis D.	Lieshout	8.2.3, 8.2.8, 8.2.12
Meijer A.E.C.	Helmond	8.2.1, 8.2.2, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.10, 8.2.11
Meijer G.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.8, 8.2.12
Meijer H.	Helmond	8.2.1, 8.2.2, 8.2.8
Meijer L.	Wageningen	8.2.1, 8.2.10
Melis van E.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Melis Van G.J.	Helmond	8.2.1
Member of ImageGroup Holland BV	Veghel	8.2.7
Mercur Smart Logistics Tilburg bv	Breugel	8.2.7
Merks J.W.M.	Eindhoven	8.2.1, 8.2.2, 8.2.3, 8.2.8
Mertens M.	Deurne	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Meulen ter B.J.M.	Son	8.2.8, 8.2.12
Meulendijks A.J.A.	Nederwetten	8.2.1, 8.2.2, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.11, 8.2.12

Naam Indiener	Plaats	Paragrafen
Meulendijks J.T.P.M.	Helmond	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Meulendijks M.H.J.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Meulendijks W.G.H.M.	Helmond	8.2.8
Meulenmeester F.	Elsendorp	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Meulen-Spaas ter M.	Son	8.2.1
Michiels C.	Wellerlooi	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Michiels M.	Helmond	8.2.1, 8.2.2, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.11
Mierden van der CPM	Bladel	8.2.1, 8.2.2, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.11
Mierlo- Rooijmans van Y.A.C.	Gemert	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.12
Mierlo van J.A.	Gemert	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.12
Migchels H.	Nuenen	8.2.8
Missieklooster Heilig Bloed	Aarle-Rixtel	8.2.6, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.12
Missieklooster Heilig Bloed	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Mobers H.A.M.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
mook van O.A.G.C.	Breugel	8.2.1, 8.2.2, 8.2.3
Moorman J.A.M.	Helmond	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.12
Moors R.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Moorsel v.d. Bogaard v. C.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.2, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.9, 8.2.12
Moorsel van H.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Moorsel van M.A.	Nuenen	8.2.1, 8.2.2, 8.2.5, 8.2.6
Mortel van de J.M.	Bakel	8.2.1
Mortel van de J.W.C.	Son En Breugel	8.2.1, 8.2.10
Mortel/Mennen van de M.L.	Bakel	8.2.1
Mourus AM	Helmond	8.2.1, 8.2.8
Movico bv	Deurne	8.2.7
Muffels G.J.M.M.	Helmond	8.2.1, 8.2.2, 8.2.8
Mulder H.	Son	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8
Mulder R.	Nuenen	8.2.1, 8.2.2, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.10, 8.2.11
Mullecom van F.	Someren	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Muller J.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Musters J.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.2, 8.2.3, 8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Nagel Corine	Helmond	8.2.1, 8.2.9, 8.2.10
Neerhoff E.J.C.	Nuenen	8.2.1, 8.2.2
Neerhoff-van Schayik M.M.	Nuenen	8.2.1
Neerven van H.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Nelemans M.	Deurne	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Nelissen F.	Milheeze	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Nelissen G.E.M.	Milheeze	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Nelissen-Verhees M.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Niele van M.	Eindhoven	8.2.1, 8.2.2, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.10, 8.2.11
Niele van M.H.C	Lieshout	8.2.1, 8.2.2, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8,

Naam Indiener	Plaats	Paragrafen
		8.2.9, 8.2.10, 8.2.11
Niele van S.F.	Lieshout	8.2.1, 8.2.2, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.10, 8.2.11
Niele van T.	Rotterdam	8.2.1, 8.2.2, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.10, 8.2.11
Nienhuis O.	Aarle-Rixtel	8.2.3, 8.2.8
Niessen S.		8.2.1, 8.2.2, 8.2.4, 8.2.10, 8.2.11
Nieuwenhof v.d. J.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Nieuwenhuijsen A.A.M.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.2, 8.2.3
Nieuwenhuijzen-Spooren van den T.A.M.T.	Son En Breugel	8.2.1, 8.2.2
Nijhuis L.C.D.	Helmond	8.2.1, 8.2.2, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.10
Nijland D	Son En Breugel	8.2.1, 8.2.2, 8.2.12
Nijs de F.	Lieshout	8.2.3, 8.2.8
Nijssen F.B.O.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Nijssen JFHA	Helmond	8.2.1
Nijssen-Colen J.A.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Nijtmans Tj	Nuenen	8.2.2
Nooijen G.C.M.	Helmond	8.2.6, 8.2.7, 8.2.9, 8.2.12
Nooijen J.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Nooijen- Kokke MP	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.2, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.10, 8.2.11
Nooijen M.A.M.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.12
Nooijen S.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Nooijen T.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.2, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.10, 8.2.11
Nooijen-Seibers M.C.J.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.12
Nouwens F.	Helmond	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Nouwens LAH	Nederwetten	8.2.1, 8.2.2, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.10, 8.2.11
Nouwens PHL	Nuenen	8.2.1, 8.2.2, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.11, 8.2.12
Nouwens-Westerterp D	Nederwetten	8.2.1, 8.2.2, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.11
Nunen van S.H.M.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Odijk E.A.M.	Nuenen	8.2.1, 8.2.2, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.9, 8.2.10
Oerlemans L.J.	Son En Breugel	8.2.3, 8.2.8
Oever v.d. A.M.J.M.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Oever v.d. L.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Oever v.d. M.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Oever v.d. M.A.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Olst van L.J.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Oomen L	Helmond	8.2.1, 8.2.2, 8.2.6, 8.2.10

Naam Indiener	Plaats	Paragrafen
oosterhout van cjm	Aarle-Rixtel	8.2.1
Oosterlee A.J.	Eindhoven	8.2.1, 8.2.2, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.11
Oosting H.c.	Son En Breugel	8.2.1
Oosting M.E.	Son	8.2.1, 8.2.2
Oosting P.H.	Son	8.2.1
Os van H.	Helmond	8.2.4, 8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Os van L.	Helmond	8.2.4, 8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Os van M.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Osch v. A.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Osch van P.	Lieshout	8.2.3, 8.2.8, 8.2.12
Otten D.	Helmond	8.2.1, 8.2.2, 8.2.8
Otten D.	Helmond	8.2.1, 8.2.2, 8.2.8
Otten F.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.2, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Otten P.M.G.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.2, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Ouwehand A.M. namens Werkgroep Lange Omleiding Bakel NEE	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Ouwehand M.	De Rips	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Ouwehand M.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Overkamp D.J.M	Son En Breugel	8.2.1, 8.2.2, 8.2.3, 8.2.10
Paaijmans H.	Lieshout	8.2.3, 8.2.8, 8.2.12
Panlandt Staete BV	Son	8.2.7
Paridon v. E.A.H.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Pas van der Q.P.P.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Pas-Pijnappels W.M.J.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Pastoor B.	Helmond	8.2.1, 8.2.2, 8.2.8
Pastoor S.	Helmond	8.2.1, 8.2.2, 8.2.8
Paulen A.J.	Son En Breugel	8.2.1, 8.2.2, 8.2.3
Paulen ir A.	Son	8.2.5, 8.2.6
Pawiroredjo J.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Peeters VKR	Bakel	8.2.8
Pepers J.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Pepers T.A.	Veghel	8.2.1, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.11, 8.2.12
Peters - Admiral M.	Lieshout	8.2.3, 8.2.8
Peters A.	Lieshout	8.2.3, 8.2.8
Peters A.R.C.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Peters B.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Peters C.	Nuenen	8.2.1, 8.2.2, 8.2.6, 8.2.10
Peters C.E.H.M.	Beek En Donk	8.2.1, 8.2.10
Peters M.A.A.	Veghel	8.2.1, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.11, 8.2.12
Peters R.C.	Lieshout	8.2.3, 8.2.8
Pezie L.J.C.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.8, 8.2.12
Philips Electronics Benelux	Eindhoven	8.2.7

Naam Indiener	Plaats	Paragrafen
Pluimveebedrijf Vervoort-van de Ven vof	Veghel	8.2.1, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.11, 8.2.12
Pol v.d. A.H.M.J.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Pol v.d. H.M.J.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Pol van der A.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Pol van der E.	Helmond	8.2.1, 8.2.2, 8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Pol van der F.C.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Pol van der G.A.M.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Polee M.H.T.	Nuenen	8.2.1
Poppel van A.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.12
Poppema T.J.	Son	8.2.8, 8.2.12
Potters R.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Poulussen A.	Tuitjenhorn	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.12
Prins	Lieshout	8.2.3, 8.2.8
Prins H.	Eindhoven	8.2.1, 8.2.2, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.10, 8.2.11
Prinsen BV	Helmond	8.2.7
Prins-Kers J E	Eindhoven	8.2.1, 8.2.2, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.10, 8.2.11
Protekta	Gemert	8.2.7
Protekta Groep	Gemert	8.2.7
provily m	Breugel	8.2.1
Provinciale Omgevingscommissie Noord-Brabant	'S-Hertogenbosch	8.2.1, 8.2.6, 8.2.9
Putte van den B.	Nuenen	8.2.1, 8.2.2, 8.2.10, 8.2.11
Putte van den H.	Nuenen	8.2.1, 8.2.6, 8.2.8
Putte van den Y.	Nuenen	8.2.1, 8.2.3, 8.2.6, 8.2.8
Putten van der JMW	Helmond	8.2.8, 8.2.12
Putten van der W.J.M.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Raaijmakers Fam.	Breugel	8.2.6, 8.2.9, 8.2.12
Raaijmakers Fam.	Veghel	8.2.4, 8.2.8, 8.2.9
Raaijmakers G.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.12
Raaijmakers H.W.M.M.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Raaijmakers J.L.M.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.12
Raaijmakers J.P.M.	Tuitjenhorn	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.12
Raaijmakers M.L.A.	Lieshout	8.2.3, 8.2.8, 8.2.12
Raaijmakers P.J.A.	Nuenen	8.2.1, 8.2.2, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.10, 8.2.11
Raaijmakers P.J.T.	Beek En Donk	8.2.1, 8.2.2, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.10, 8.2.11
Raaijmakers R.E.M.	Helmond	8.2.1, 8.2.2, 8.2.8
Raaijmakers REM	Helmond	8.2.1, 8.2.6, 8.2.10
Raaijmakers T.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.12
Raaijmakers v. der Wildenberg Y.	Veghel	8.2.1, 8.2.11

Naam Indiener	Plaats	Paragrafen
Raaijmakers W.C.M.	Helmond	8.2.1, 8.2.2, 8.2.8
Raaymakers L.A.J.	Nuenen	8.2.12
Rabobank Peelland Zuid	Deurne	8.2.7
Raijlof BV	Helmond	8.2.8, 8.2.12
Raijmakers - Maas C.M.F.	Helmond	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Raijmakers J.	Amsterdam	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Raymakers P.J.F.M.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Raymakers S.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Recycling Consult BV	Eindhoven	8.2.4
Reek J.	Helmond	8.2.1, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.9
Reij van M.J.C.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.12
Reijnders A.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
reijnders advocaten	Eindhoven	8.2.7
Reijnders B.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Reijnders M.	Zevenhoven	8.2.1, 8.2.2, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.10, 8.2.11
Reitsma A.	Lieshout	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Relou A.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Renders Fam.	Nuenen	8.2.1, 8.2.2, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.10, 8.2.11
Renders MWP	Nederwetten	8.2.1, 8.2.2, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.11
ReVUS	Zeeland	8.2.7
Riem M.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Rietbergen A.B.G.M.	Veghel	8.2.1, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.11, 8.2.12
Rijbroek van A.P.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Rijbroek van H.L.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Rijbroek van R.A.M.E.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Rijken R.H.A.M.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Rijkers A.M.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Rijkers J.	Erp	8.2.1, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.11, 8.2.12
Rijkers J.M.M.T.	Veghel	8.2.1, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.11, 8.2.12
Rijkers S	Eindhoven	8.2.1
Rijkswaterstaat Zuid Nederland	Maastricht	8.2.6
Rijssel van A.J.J.	Eindhoven	8.2.1, 8.2.2, 8.2.6
Rijssel van T.	Eindhoven	8.2.1, 8.2.2, 8.2.6
Rijswijk van J.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Rijt v.d. A.H.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Rijt van de J.P.M.	Veghel	8.2.8, 8.2.12
Rijt van der J.	Helmond	8.2.1, 8.2.2, 8.2.8
Rijt van G.J.A.M.	Helmond	8.2.4, 8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Rijt van H.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Rob van der Horst Holding BV	Eindhoven	8.2.7
Robbescheute Th.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Roddeman G.J.H.	Veghel	8.2.4

Naam Indiener	Plaats	Paragrafen
Roefs v. Mierlo H.M.F.L.	Deurne	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Roelofsen C.I.	Son	8.2.1, 8.2.2, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.10, 8.2.11
Roest v.d. M.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Roks WMJ	Son	8.2.4, 8.2.8
Rommen V.A.K.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Rongen van P.J.	Lieshout	8.2.3, 8.2.8
Roodhuyzen R.	Lieshout	8.2.3, 8.2.8, 8.2.12
Rooij van A.	Lieshout	8.2.3, 8.2.8
ROOIJ VAN DER BURGT van JMM	Lieshout	8.2.1, 8.2.10
Rooijakkers - Beekmans M.P.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Rooijakkers JHC	Veghel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Rooijakkers M.L.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Rooijakkers T.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Rooijakkers-Jonkers W.M.	Veghel	8.2.1, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.11, 8.2.12
Rooijens G.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Rooijmans M.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.12
Roos AN	Son	8.2.7
Roosmalen v. P.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Roosmalen van J.H.M.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Roosmalen van M.W.M.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Rooy van C.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Rooyackers W.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Ros-Snoek van der P.W.	Son	8.2.3, 8.2.8
Rouwenhorst C.A.	Lieshout	8.2.3, 8.2.8, 8.2.12
Roven Jonker A.Th.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Rovers Beekmans J.L.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Rovers C.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Rovers H.H.J.M.	Veghel	8.2.1, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.10, 8.2.11, 8.2.12
Rovers J.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Rovers J.C.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Rovers L.M.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Rovers L.T.M.	Lieshout	8.2.2, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.12
Rovers M.L.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Rovers P.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Ruhl W.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Ruijter de H.W.M.	Helmond	8.2.1, 8.2.2, 8.2.8
Ruijter de K.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.12
Ruissen R.	Eindhoven	8.2.1, 8.2.2, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.11
ruiten van wja	Nederwetten	8.2.1, 8.2.2, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.10, 8.2.11
Ruiter de C.	Helmond	8.2.1, 8.2.2, 8.2.8
Ruiter de W.	Helmond	8.2.1, 8.2.8, 8.2.12
Ruiter de W.	Helmond	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12

Naam Indiener	Plaats	Paragrafen
Ruiter-Teuling de A.E.	Helmond	8.2.1, 8.2.8, 8.2.12
Rutjens C.L.J.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Salm van der G.J.	Son En Breugel	8.2.1, 8.2.2, 8.2.12
Sanden van der J.M.H.	Veghel	8.2.8, 8.2.12
Sanden van der M.A.	Mierlo	8.2.3, 8.2.4, 8.2.6
Sanden van der W.	Veghel	8.2.8, 8.2.12
Sanders PJ	Eindhoven	8.2.2, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.10
Sanders-van Es h.a.	Son En Breugel	8.2.1
Saris C.C.	Beek En Donk	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.12
Sas van C.T.J.A.	Helmond	8.2.1, 8.2.2, 8.2.8
Sas van L.M.L.A.	Helmond	8.2.1, 8.2.2, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.10, 8.2.11
Schagen P.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Schaijk Verbakel van HMJ	Helmond	8.2.1, 8.2.10, 8.2.12
Schaik van A,	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Schaik van C.J.J.	Aarle-Rixtel	8.2.8, 8.2.12
Schaik van C.J.J.	Aarle-Rixtel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Schaik van J.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Schaik van J.A.	Lieshout	8.2.3, 8.2.8, 8.2.12
Schaik-Schuurmans van I.H.A.H.	Aarle-Rixtel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Schaik-Schuurmans van I.H.A.H.C.	Aarle-Rixtel	8.2.8, 8.2.12
Schalk J.A.J.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Schalk J.P.J.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Schalk M.J.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Schayk v. Rijbroek v. G.B.L.J.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Scheepers h.J.	Nederwetten	8.2.1, 8.2.2, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.11
Scheepers J.H.M.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Scheers P.M.C.	Nuenen	8.2.1, 8.2.2, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.9, 8.2.10
Schepers Cossé	Helmond	8.2.12
Schepers G.J.A.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
schepers jp	Nuenen	8.2.1
schepers maj	Nuenen	8.2.1
Schimmel H	Helmond	8.2.1, 8.2.5, 8.2.8
Schoenmakers G.J.	Nuenen	8.2.1, 8.2.2, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.11
Schoenmakers J.M.J.M.	Nuenen	8.2.1, 8.2.2, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.11
schoonbeek C	Son	8.2.1
Schouten SLW	Nederwetten	8.2.1, 8.2.2, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.11
Schouten T.C	Nederwetten	8.2.1, 8.2.2, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.10, 8.2.11
Schouten TH		8.2.1, 8.2.2, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.10, 8.2.11
Schouten-Saarloos A.	Nederwetten	8.2.1, 8.2.2, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.10, 8.2.11

Naam Indiener	Plaats	Paragrafen
Schrama M.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Schrama N.	Deurne	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Schrijver AH	Nuenen	8.2.1, 8.2.2, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.11
Schrijvers BWPJ	Eindhoven	8.2.1, 8.2.2, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.10, 8.2.11
Schrofer L.	Nuenen	8.2.1, 8.2.2, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.10, 8.2.11
Schuurmans J.P.W.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Schuurmans K.	Helmond	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Schuurmans P.J.A.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Schuurmans R.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Schuurmans v. Schaijk M.H.J.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Schuurmans W.J.H.	Aarle-Rixtel	8.2.8, 8.2.12
Schuurmans W.J.H.	Aarle-Rixtel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Segeren P.A.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.12
Sibels AMP	Helmond	8.2.2, 8.2.10
Silvis P.	Lieshout	8.2.3, 8.2.8
Silvis-de Konning R.M.H.	Lieshout	8.2.3, 8.2.8
Slakhorst A.L.	Helmond	8.2.1, 8.2.2, 8.2.8
Sleegers J.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Sleegers T.H.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Sleeuwen van A.A.H.M.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Slegers F.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Slegers-Gulen H.J.G.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Sleuwen van M.	Veghel	8.2.1, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.11, 8.2.12
Sleuwen van N.J.P.M.	Veghel	8.2.1, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.11, 8.2.12
Slits A.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Slits P.J.	Helmond	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Slits R.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Sluiters J.E.	Lieshout	8.2.3, 8.2.8
Smeulders D.M.J.	Eindhoven	8.2.1, 8.2.2, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.11
Smit C.	Veghel	8.2.1, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.11, 8.2.12
Smith N.	Helmond	8.2.1, 8.2.2, 8.2.8
Smits A.L.J.	Veghel	8.2.1, 8.2.12
Smits A.L.J.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Smits F.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.12
Smits G.	Helmond	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Smits Gemert BV	Handel	8.2.7
Smits H.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Smits H.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Smits J.	Milheeze	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Smits L.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Smits M.M.	Helmond	8.2.1, 8.2.2, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.10, 8.2.11

Naam Indiener	Plaats	Paragrafen
Smits P	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Smits P.	Helmond	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Smits R.	Lieshout	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.12
Smits S.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.12
Smits-Bouwmans J.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.12
Smouter B.	Nuenen	8.2.2, 8.2.3, 8.2.9, 8.2.10
Smulders A.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.12
Smulders J.W.	Nijmegen	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.12
Smulders M.A.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.12
Smulders R	Nijmegen	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.12
Smulders T.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.12
snellen van vollenhoven r.h.	Nuenen	8.2.9, 8.2.10
Snijder D.	Nuenen	8.2.1, 8.2.4
Snijders A.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Snijders E.	Lieshout	8.2.3, 8.2.8
Soepnel L.B.	Eindhoven	8.2.1, 8.2.2, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.10, 8.2.11
Sol E-J	Eindhoven	8.2.7
Somers S.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Son van N.H.A.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Son van W	Helmond	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Son van W.H.J.M.	Helmond	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
SOVO Opleiding & Advies BV	Veghel	8.2.7
Spelbrink W.	Sint-Oedenrode	8.2.1, 8.2.2, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.10, 8.2.11
Spijk van C.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Spijker B.	Helmond	8.2.1, 8.2.9, 8.2.10
Spijkers-Schute Familie	Nuenen	8.2.1, 8.2.2, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.11
Spoor A.	Lieshout	8.2.3, 8.2.8, 8.2.12
Spooren A.J.M.	Breugel	8.2.1, 8.2.3, 8.2.8, 8.2.12
Spoorenberg C.J.A.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Spoorenberg W.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Sprengers J.	Aarle-Rixtel	8.2.3, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.10, 8.2.11
Sprengers P.J.M.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.12
St. Archeologisch Samenwerkingsverband	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.6
Staak v.d. F.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Stad van Gerwen namens de bewoners	Nuenen	8.2.1, 8.2.2, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.10, 8.2.11
Stadt van de E.C.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Stapelbroek G.N.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Steenbakkers E.J.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Steenbakkers G.A.	Veghel	8.2.1, 8.2.11

Naam Indiener	Plaats	Paragrafen
Steenbakkers G.C.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Steenbakkers J.L.C.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Steenbakkers J.P.H.M.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Steenbakkers K.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Steenbakkers W.A.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Steenbruggen L.	Odiliapeel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Steensel v. G.C.	Lieshout	8.2.3, 8.2.8, 8.2.12
Stegehuis H.	Helmond	8.2.1, 8.2.2
Sterken H.	Aarle-Rixtel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Stichting bedrijventerreinen Helmond	Helmond	8.2.7
Stichting Bedrijventerreinen Helmond	Helmond	8.2.7
Stichting Brouwberg	Helmond	8.2.1, 8.2.2, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.11
Stichting Dorpsplatform Aarle-Rixtel	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Stichting Dorpsplatform Aarle-Rixtel	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.6, 8.2.8
Stichting Jong Nederland Zijtaart	Veghel	8.2.8, 8.2.12
Stichting Klankbord Aarle Rixtel	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.3, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.10
Stichting Mens, Dier & Peel	Gemert	8.2.1, 8.2.2, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.10, 8.2.11, 8.2.12
Stichting Middengebied	Lieshout	8.2.1, 8.2.6
Stichting Vitaal Bedrijvig Veghel	Veghel	8.2.7
Stiphout v. C.A.J.M.	Sint-Oedenrode	8.2.1, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.11, 8.2.12
Stiphout van D.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Stiphout van J A M	Nuenen	8.2.1, 8.2.2, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.10, 8.2.11
Stiphout van M.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.12
Stockx M.	Helmond	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Straw T.P.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Streithorst I	Eindhoven	8.2.1
Strijbosch L.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.6, 8.2.8
Strijbosch L.R.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.12
Strijbosch P.T.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.12
Strik A.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Strolenberg CWH	Nederwetten	8.2.1, 8.2.11
Strolenberg RJ	Nederwetten	8.2.1
Stufken A.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Sweens Th.	Lieshout	8.2.3, 8.2.8
Swinkels D.	Helmond	8.2.1, 8.2.2, 8.2.8
Swinkels H.J.A.	Helmond	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Swinkels N.E.	Lieshout	8.2.3, 8.2.8, 8.2.12
Swinkels S.J.A.M.	Lieshout	8.2.3, 8.2.8, 8.2.12
Swinkels W.H.M.	Aarle-Rixtel	8.2.2, 8.2.12
't Lijnt BV	Erp	8.2.1, 8.2.8
't Vagevuur / Leo F.M. van Berlo	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.12

Naam Indiener	Plaats	Paragrafen
Tausch J.G.W.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Taylor - Grootjans C.P.M.	Breugel	8.2.1, 8.2.2, 8.2.3, 8.2.8
Teeuwsen R.	Helmond	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Terpstra H.	Eindhoven	8.2.1, 8.2.2, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.6, 8.2.8
Tetrode Engineering	Helmond	8.2.1
TeVoot	Baarle-Nassau	8.2.1, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.9
Thiel van A.	Lieshout	8.2.3, 8.2.8, 8.2.12
Thiel van G.P.H.	Lieshout	8.2.3, 8.2.8, 8.2.12
Thiel van J.M.M.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Thiel-v.d. Ven van C.	Lieshout	8.2.3, 8.2.8, 8.2.12
Thijssen - van der Sanden HAEP	Aarle-Rixtel	8.2.1
Tibosch A.J.M.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Tibosch L.W.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Tiel van E.H.W.	Veghel	8.2.8, 8.2.11, 8.2.12
Tilburg van W.J.L.	Helmond	8.2.1, 8.2.2, 8.2.8
Tilburgs J.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Tillaart v.d. H.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Tillaart van de M.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Tillaart van den H.	Lieshout	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8
Tillaart van den J.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Tillaart van den L.W.J.	Veghel	8.2.8, 8.2.12
Tillaart van den M.	Veghel	8.2.1, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.11, 8.2.12
Tillaer van den P.	Erp	8.2.1, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.11, 8.2.12
Tillart v.d. A.J.	Veghel	8.2.1, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.11, 8.2.12
Tillart v.d. A.P.J.	Veghel	8.2.1, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.11, 8.2.12
Tillart v.d. M.	Veghel	8.2.1, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.11, 8.2.12
Tillart v.d. Ven van den A.C.	Veghel	8.2.1, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.11, 8.2.12
Tillart van den T.	Veghel	8.2.1, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.11, 8.2.12
Timmermans P.	Tilburg	8.2.1, 8.2.2, 8.2.3, 8.2.10
Timmers J.	Veghel	8.2.8, 8.2.12
Timmers MP	Breugel	8.2.1, 8.2.2, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.10, 8.2.11
Timmers W.P.J.	Veghel	8.2.6, 8.2.8, 8.2.11
Timmers W.P.J.	Veghel	8.2.8
Timmers-Brouwer R	Breugel	8.2.1, 8.2.2, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.10, 8.2.11
Titulaer F.H.C.M.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.12
tjong a tjoe m	Helmond	8.2.4
Toelen R.G.P.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Toonen M.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Tortmont van A.H.T.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Transparant Evenwichtig Leefbaar	Veghel	8.2.1, 8.2.2, 8.2.4, 8.2.6, 8.2.9, 8.2.10, 8.2.11
Tünnissen H.G.F.M.	Veghel	8.2.1, 8.2.11

Naam Indiener	Plaats	Paragrafen
Ubbens M.M.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.8, 8.2.12
Uden van A.	Helmond	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Uden van A.	Veghel	8.2.1, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.11, 8.2.12
Uden van J.	Veghel	8.2.1, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.11, 8.2.12
Udink R.T.	Lieshout	8.2.3, 8.2.8, 8.2.12
Uittenkmolen J.A.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Uitterlinden J.A.	Bakel	8.2.1, 8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Vaal de CDR	Eindhoven	8.2.1, 8.2.3, 8.2.6, 8.2.8
Vaessen AMHJ	Nuenen	8.2.1, 8.2.2, 8.2.6, 8.2.11
Van den Broek Logistics	Helmond	8.2.7
van der Linden - van Dieten G.J.	Erp	8.2.8, 8.2.12
Van Eijk, J.G.M.	Ommel	8.2.6, 8.2.12
van Lieshout Peer	Eindhoven	8.2.1, 8.2.2, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.10, 8.2.11
Van Mensvoort Veghel bv	Veghel	8.2.7
van Rijssel	Eindhoven	8.2.1, 8.2.2, 8.2.6
Van Stratum Techniek B.V.	Geldrop	8.2.7
Van Vlokhoven van Lieshout J	Eindhoven	8.2.1, 8.2.2, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.10, 8.2.11
Vanderlande Industries	Veghel	8.2.7
Vanhees EEG	Nederwetten	8.2.1, 8.2.2
Veer v.d. M.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Veld in 't H.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.2, 8.2.3
Velden - Meulendijks van der C.M.	Bakel	8.2.8, 8.2.12
Velden v.d. A.C.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Velden v.d. Fam.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Velden v.d. G.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Velden v.d. P.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Velden van der H.J.J.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Veldhuizen A	Son	8.2.1
Veldkamp T.	Nuenen	8.2.1, 8.2.2, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.10, 8.2.11
Ven v.d. M.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Ven v.d. P.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Ven v.d. P.H.M.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Ven v.d. P.M.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Ven v.d. P.M.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Ven v.d. T.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Ven van de A.J.	Veghel	8.2.4, 8.2.9
Ven van de E.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.12
Ven van de J.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.12
Ven van de M.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.12
Ven van de O.	Deurne	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Ven van de P.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.12

Naam Indiener	Plaats	Paragrafen
Ven van de P.A.W.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Ven van de S.	Helmond	8.2.1, 8.2.2, 8.2.8
Ven van der A.A.T.	Helmond	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Ven van der J.C.M.	Helmond	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Venrooy v. J.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Verbakel --	Aarle-Rixtel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Verbakel - Biemans M.	Bakel	8.2.8
Verbakel - v. Ansem S.J.M.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Verbakel D.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Verbakel D.M.L.	Bakel	8.2.8
Verbakel D.W.J.	Bakel	8.2.8
Verbakel E.	Aarle-Rixtel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Verbakel J.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Verbakel J.H.C.	Aarle-Rixtel	8.2.4, 8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Verbakel J.W.K.	Bakel	8.2.8
Verbakel M.A.	Helmond	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Verbakel W.J.M.	Bakel	8.2.8
Verberk C.A.M.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Verberkt G.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Verberne B.	Deurne	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Verbrugge G.A.	Erp	8.2.1, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.11, 8.2.12
Verbrugge J.M.J.	Erp	8.2.1, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.11, 8.2.12
verbruggen a.m	Veghel	8.2.1, 8.2.12
Verbruggen G.H.J.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Verbruggen R.C.M.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Verdaasdonk, A.S. namens Brabantse Milieufederatie	Tilburg	8.2.1, 8.2.2, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.10, 8.2.11
Verdonschot C.A.G.	Breugel	8.2.2, 8.2.3, 8.2.5, 8.2.8, 8.2.12
Vereijken A.H.	Helmond	8.2.1, 8.2.2, 8.2.8
Vereijken C.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Vereijken Roijackers A.J.M.	Lieshout	8.2.3, 8.2.8, 8.2.12
Verhagen A.H.M.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Verhagen AHMP	Veghel	8.2.1, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.11, 8.2.12
Verhagen F.H.M.	Veghel	8.2.1, 8.2.8
Verhagen H.P.J.M.	Son	8.2.1, 8.2.2, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.11
Verhagen J.C.J.P.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Verhagen L.B.A.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Verhagen M.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Verhagen W.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Verhagen W.H.M.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Verhagen-v.d. Tillaart M.J.J.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Verhappen T.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.12
Verhees H.J.G.M.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.12
Verheijden PCM	Son	8.2.1

Naam Indiener	Plaats	Paragrafen
Verheijden-Hulshof LMJ	Son	8.2.1
Verhoeven A.F.M.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Verhoeven Fam.	Veghel	8.2.1, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.11, 8.2.12
Verhoeven J.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Verhoeven J.F.M.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Verhoeven L.M.	Veghel	8.2.1, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.11, 8.2.12
Verhoeven R.	Helmond	8.2.1, 8.2.2, 8.2.6, 8.2.10, 8.2.12
Verhoeven R.	Helmond	8.2.1, 8.2.2, 8.2.8
Verhoeven Th.	Milheeze	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Verhoeven W.	Gemert	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Verhoeven-Martens TH.	Milheeze	8.2.4, 8.2.12
Verkampen H.	Gemert	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Verkuijlen - Peters A.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Verkuijlen - Peters R.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Verkuijlen A.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Verkuijlen A.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Verlijndonk-van Bree L.E.M.	Helmond	8.2.6, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.11
Vermeulen B.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Vermeulen J.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Vermeulen W.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Verreijken A.Th.	Milheeze	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Verrijt A.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Verschuren J.J.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Verschuren Schell J.J.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Verschuuren E.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.12
Verschuuren P.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Verschuuren P.H.M.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.2, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Verschuuren P.H.M.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.2, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.10, 8.2.11, 8.2.12
Verschuuren R.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.12
Verschuuren Raijmakers M.P.L.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Versluis C.W.	Lieshout	8.2.3, 8.2.8
Verspagnet C.	Helmond	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Verstappen D.	Lieshout	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.12
Versteeg P.J.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Verstraten H.M.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Vervoorn J.A.M.	Nuenen	8.2.2, 8.2.3, 8.2.8
Verwegen P.J.M.	Veghel	8.2.4, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.11
Veth de S.J.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Vettenburg L.H.M.	Nuenen	8.2.1, 8.2.2, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.10, 8.2.11
VICV Vereniging Industrieel Contact Valkenswaard	Valkenswaard	8.2.7

Naam Indiener	Plaats	Paragrafen
Viguurs I.	Lieshout	8.2.3, 8.2.8, 8.2.12
Vijfeijken v. T.H.G.	Aarle-Rixtel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Vijfeijken van A.	Aarle-Rixtel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Vilier Vasteplanten	Erp	8.2.4
Visscher - Manders de A.A.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Visscher de C.C.M.	Bakel	8.2.8, 8.2.12
Visscher de H.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Visscher de H.A.M.	Bakel	8.2.8, 8.2.12
Visscher de J.H.M.	Bakel	8.2.8, 8.2.12
Visscher de M.C.M.	Bakel	8.2.8, 8.2.12
Visscher de T.H.M.	Bakel	8.2.8, 8.2.12
Vissers A.L.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Vissers P.A.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Vissers P.C.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Vissers R.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Vissers W.C.M.	Veghel	8.2.1, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.11, 8.2.12
Vissers-Verbruggen J.A.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Vlemmings M	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.12
Vliegen Jenny	Breugel	8.2.1, 8.2.2
Vloet A.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Vlokhoven van LCHM	Eindhoven	8.2.1, 8.2.2
Vof van Eert-Leinscrondweg	Veghel	8.2.6, 8.2.9, 8.2.12
Vogels D.	Veghel	8.2.1, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.11, 8.2.12
Vogels J.M.	Aarle-Rixtel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Vogels P.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Vogels P.J.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Vonk J.R.	Eindhoven	8.2.1, 8.2.2, 8.2.6, 8.2.10, 8.2.11
Vonk M.H.A.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Voorde ten H.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Vorst - Wendelaar v.d. M.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Vorst v.d. J.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Vorst van de G.	Nuenen	8.2.1, 8.2.2, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.10, 8.2.11
Vorstenbosch v.d. M.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Vorst-van Odenhoven van de C.	Nuenen	8.2.1, 8.2.2, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.10, 8.2.11
Vos F.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Vos L.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Vos M.W.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Vos T.E.M.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Vossen Bergmans BJP	Eindhoven	8.2.1, 8.2.2, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.10, 8.2.11
Vossen Bergmans MMH	Eindhoven	8.2.1, 8.2.2, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.10, 8.2.11

Naam Indiener	Plaats	Paragrafen
Vossen BJP	Eindhoven	8.2.1, 8.2.2, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.10, 8.2.11
Vossen ECPM	Eindhoven	8.2.1, 8.2.2, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.10, 8.2.11
Vossen GR	Eindhoven	8.2.1, 8.2.2, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.10, 8.2.11
Vossen M	Eindhoven	0
Vossen v.d. M.H.W.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Vossen van de I.J.M.	Erp	8.2.1, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.11, 8.2.12
Vossen van de J.A.M.	Erp	8.2.1, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.11, 8.2.12
Vredeveld H	Son	8.2.1, 8.2.2, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.10, 8.2.11
Vreeswijk J.H.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Vriens G.J.M.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Vriens M.F.M.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Vriens P.M.G.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Vries de E.J.	Veghel	8.2.1, 8.2.2, 8.2.4, 8.2.6, 8.2.9, 8.2.10, 8.2.11
Vries de I. namens Werkgroep Lange Omleiding Bakel NEE	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Vries De JHGM	Nuenen	8.2.1, 8.2.8, 8.2.9
Vries de P.M.	Aarle-Rixtel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Vugt van A.	Helmond	8.2.1, 8.2.2, 8.2.8
Vullings HHEM	Helmond	8.2.6, 8.2.8, 8.2.12
Vuure van C.A.	Helmond	8.2.8
Vyfeyken van H.	Aarle-Rixtel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Wallen v.d. I.	Eindhoven	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.12
Walle-van Veen v.d. W.H.	Helmond	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Wandelsportvereniging OLAT	Sint-Oedenrode	8.2.4, 8.2.6
Wanrooij van W.M.	Erp	8.2.1, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.11, 8.2.12
Water van de J.A.M.	Helmond	8.2.1, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.6
Waterschap Aa en Maas	'S-Hertogenbosch	8.2.6
Waterschap De Dommel	Boxtel	8.2.6
Weele van der B	Breugel	8.2.1, 8.2.10
Weele van der E.	Nederwetten	8.2.1, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.11, 8.2.12
Weert van HWEM	Helmond	8.2.1, 8.2.2, 8.2.8
Weijer van de F.A.G.M.M.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Weijer van de J.	Helmond	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Well van F.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Welling J.	Helmond	8.2.1, 8.2.4, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.12
Wensen van R.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Wenting B A P	Nuenen	8.2.1
Wentink A.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Wentink M.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12

Naam Indiener	Plaats	Paragrafen
Werff v.d. P.	Helmond	8.2.1, 8.2.2, 8.2.8
Werkgroep Lange Omleiding Bakel NEE, Digitale Petitie	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Werkgroep Lange Omleiding Bakel NEE, Petitie	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Wetering v.d. M.J.H.	Zijtaart	8.2.1, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.11, 8.2.12
Wetering van de MJH	Zijtaart	8.2.12
Wetten van F.W.H.M.	Son En Breugel	8.2.1, 8.2.12
Wetten van F.W.H.M.	Son En Breugel	8.2.12
Wetten van J.	Son En Breugel	8.2.1, 8.2.8, 8.2.12
Weyden E.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
wezenberg e.a.j	Aarle-Rixtel	8.2.1
Wich C.	Helmond	8.2.1, 8.2.2, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.10, 8.2.11
Wich M.C.M.	Aarle-Rixtel	8.2.1, 8.2.2, 8.2.3, 8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Wijdeven T.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Wijdeven van de I.A.J.P.W.	Veghel	8.2.1, 8.2.11
Wijers G.M.	Eindhoven	8.2.3
Wijgert van de H.	Veghel	8.2.1, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.11, 8.2.12
Wijkraad Brouwhuis	Helmond	8.2.1, 8.2.2, 8.2.3, 8.2.4, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.11
Wijkraad Rijpelberg	Helmond	8.2.1, 8.2.4, 8.2.8, 8.2.9
Wijnen-Peters M.H.J.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Wijst van der F.J.G.	Lieshout	8.2.3, 8.2.8, 8.2.12
Wilbers M.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Wilken R.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Willems LNM	Nuenen	8.2.1, 8.2.2, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.11
Willems M.	Helmond	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Willigen de R.L.	Nuenen	8.2.2, 8.2.3
Willigen van M	Sint-Oedenrode	8.2.4, 8.2.5, 8.2.8, 8.2.9
Willigen van M	Sint-Oedenrode	8.2.2, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.11
Wilmar B.M.	Nuenen	8.2.1, 8.2.2, 8.2.4, 8.2.5, 8.2.6, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.10, 8.2.11
Wilms A.J.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Win de L.M.	Nuenen	8.2.2
Wit de A.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Wit de A.W.M.	Veghel	8.2.12
Wit de F.B.M.	Helmond	8.2.6, 8.2.8, 8.2.9, 8.2.11
Wit de J.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Wit de M.A.M.	Bakel	8.2.6, 8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Wit de W.	De Rips	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12
Witteveen P.C.	Schijndel	8.2.1, 8.2.11
Woensel van C.	Nuenen	8.2.1, 8.2.2
Woerkom van F.	Bakel	8.2.8, 8.2.10, 8.2.12